COLECCIÓN DE DERECHO MARÍTIMO

EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SEGURO MARÍTIMO

PRIMERA EDICIÓN

*

JAVIER SOTO ABELEDO

*

2011

ISBN 978-84-615-2390-0

COLECCIÓN DE DERECHO MARÍTIMO

EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SEGURO MARÍTIMO

PRIMERA EDICIÓN

*

JAVIER SOTO ABELEDO

*

2011

ISBN 978-84-615-2390-0

Primera edición, 2011

El régimen jurídico del seguro marítimo

©*Copyright* de la obra, de Javier Soto Abeledo, 2011.

©*Copyright* de la edición, de Javier Soto Abeledo, 2011.

Doctorando del Departamento de Derecho Privado de la *Universitat Autònoma de Barcelona* (*UAB*).

Obra inscrita en el Registro de la Propiedad Intelectual de España.

Publicada en la página *Web* de Derecho Español de la mercantil *Pórtico Legal, S. L.* (http://www.porticolegal.com/portada.html), en el Área de Derecho Mercantil de la Sección de obras doctrinales.

Edición preparada para impresión a doble cara, con márgenes simétricos y el de encuadernación de 0,7 cm.

ISBN 978-84-615-2390-0

En memoria del Profesor D. Manuel Broseta Pont, egregio Jurista, paradigma de entrega en pro de la Justicia, la Libertad y la Paz.

Todo mi agradecimiento y aprecio al Profesor D. Miguel Coca Payeras –Catedrático de Derecho Civil de la Facultad de Derecho de la Universitat de les Illes Balears–, al Profesor D. Ignacio Arroyo Martínez –Catedrático de Derecho Mercantil de la Facultad de Derecho de la Universitat Autònoma de Barcelona– y al Excmo. Sr. Presidente del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears, D. Antonio José Terrassa García: eximios Juristas, sin cuya amistad e inestimable apoyo ni esta obra ni muchos otros logros académicos y profesionales se habrían hecho realidad.

"*Mas dixeron los Sabios antiguos, que en gran culpa es aquel que se trabaja de facer cosa que non sabe, ò que le non conviene.*"

[Alfonso X el Sabio: *Partida* VII, Título XXXIV, Regla V.]

SUMARIO

Páginas

INTRODUCCIÓN **..... 13**

CAPÍTULO 1. DERECHO PRIVADO DEL SEGURO MARÍTIMO: CONCEPTO Y ENCUADRAMIENTO SISTEMÁTICO..... 17

1.1. ***CONCEPTO, CONTENIDO Y ENCUADRAMIENTO SISTEMÁTICO DEL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO*****….. 18**

1.2. ***DERECHO DEL SEGURO PRIVADO*****……..... 52**

1.2.1. **La pretendida autonomía del Derecho del Seguro Privado…….. 57**

1.3. ***DERECHO PRIVADO DEL SEGURO*****……..... 58**

1.4. ***DERECHO PRIVADO DEL SEGURO MARÍTIMO*****……... 60**

CAPÍTULO 2. LAS FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO..... 61

CAPÍTULO 3. LAS FUENTES DEL DERECHO PRIVADO DEL SEGURO MARÍTIMO Y SU ORDEN JERÁRQUICO…….. 67

3.1. ***ESTUDIO DE LAS TEORÍAS DOCTRINALES*****…….. 67**

3.2. ***PANORAMA JURISPRUDENCIAL*****……... 173**

BIBLIOGRAFÍA**…….. 231**

ÍNDICES DE CITAS**……... 263**

I. TEXTOS LEGALES ESPAÑOLES…….. 265

II. SENTENCIAS DE TRIBUNALES ESPAÑOLES…….. 277

III. OTROS DOCUMENTOS……..... 287

***PUBLICACIONES JURÍDICAS CONSULTADAS*……... 293**

INTRODUCCIÓN

Es notoria la importancia que para la economía de un País tiene el mercado del seguro, así como la relevancia que dentro de dicho mercado posee el seguro marítimo, en su doble modalidad de cascos y de mercancías[1].

La *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo* (UNCTAD) viene poniendo de

---

1 Lo que viene motivado, a su vez, por la singular trascendencia del transporte marítimo en las balanzas de pagos de muchos Países.

Sirva de ejemplo, desde una perspectiva histórica concreta, la cita de la extensa obra de VALDALISO GAGO, Jesús María: *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Escuela de Administración Marítima, Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991, en la que, fruto de un minucioso trabajo de investigación, da fe de la referida trascendencia, con gran detalle y una prolija bibliografía.

Como manifiesta RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis: *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., Directores: Manuel Olivencia, Carlos Fernández–Novoa, Rafael Jiménez de Parga, Coordinador: Guillermo Jiménez Sánchez, Marcial Pons. Ediciones Jurídicas y Sociales, Madrid, 2003, p. 23, "Su importancia es tal que, sin el menor género de dudas, el progreso de la humanidad se debe en gran medida a la existencia del seguro marítimo".

Y en RUIZ SOROA, José María; ARRANZ DE DIEGO, Ángel; y ZABALETA SARASUA, Santiago: *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Vitoria–Gasteiz, 1993, Primera Edición, p. 17, RUIZ SOROA destaca que "Hoy en día puede afirmarse en el plano práctico que sin la existencia del contrato de seguro sería imposible la moderna explotación de la navegación marítima en régimen de iniciativa privada".

manifiesto esta realidad desde 1964, insistiendo en que los Gobiernos fomenten la inversión en este sector, además de implantar una Legislación adecuada que sirva de marco para el ejercicio de la actividad aseguraticia.

En España, la promulgación de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado, y del Real Decreto 1.348/1985, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que desarrolla esta última Ley, supuso un notable avance en la regulación de esta materia. En un momento posterior, la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados, modificó profundamente las Leyes citadas. Posteriormente, la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, derogó la Ley 33/1984, de 2 de agosto, y la mayor parte de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre. Finalmente, la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, fue derogada por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

Sin embargo, en lo que atañe al seguro marítimo, sólo contamos con los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio, normas que no satisfacen las exigencias del tráfico moderno.

Dentro de este panorama legislativo, el problema primordial que se suscita es determinar el ámbito de aplicación de la Ley de Contrato de Seguro, y analizar la pretendida supletoriedad de dicha Ley respecto del contrato de seguro marítimo.

La trascendencia económica de la solución jurídica que postulemos se pondrá de manifiesto en aspectos tales como los intereses moratorios establecidos en el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro; o en la disyuntiva de aplicar o no la «regla proporcional», en caso de infraseguro, en los supuestos de los artículos 751 y 752 del Código de Comercio; o si rige el plazo de prescripción de dos años del artículo 23 de la citada Ley de Contrato de Seguro, o el de tres años del artículo 954 del mencionado Código, para las acciones nacidas del seguro marítimo...

Para resolver la cuestión, será preciso determinar el sistema de fuentes que constituyen el régimen jurídico del

Derecho Privado del Seguro Marítimo; y, con esta finalidad, tendremos que estudiar previamente el concepto, contenido y encuadramiento sistemático del Derecho Marítimo Privado, del Derecho del Seguro Privado y del Derecho Privado del Seguro.

Hay que decir que estimamos que el orden de prelación de fuentes que proponemos para este contrato se vio alterado, de forma transitoria –en lo referente, exclusivamente, al contenido de las pólizas–, al entrar en vigor, a partir del día 1 de enero de 1993, el régimen que, para los seguros contra daños por grandes riesgos –entre los que se hallan los marítimos– introdujo la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, al modificar el artículo 23.2 de la Ley 33/1984, de 2 de agosto. Derogada esta última Ley –como ya hemos señalado– por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, consideramos que el citado orden jerárquico de las fuentes del seguro marítimo, a partir del 10 de noviembre de 1995, vuelve a ser el mismo que cabía aplicar hasta el día 31 de diciembre de 1992.

CAPÍTULO 1. DERECHO PRIVADO DEL SEGURO MARÍTIMO: CONCEPTO Y ENCUADRAMIENTO SISTEMÁTICO

Antes de dar un concepto del Derecho Privado del Seguro Marítimo, es necesario definir el Derecho Marítimo –para lo cual habrá que delimitar su contenido–, lo que nos permitirá encuadrarlo sistemáticamente, dilucidando si el sistema de fuentes[2] por el cual se rige el contrato de seguro marítimo, y el orden jerárquico en que deberán aplicarse, es el preceptuado en el artículo 2º. del Código de Comercio, o el dispuesto en el artículo 1º. del Código Civil.

---

[2] **Sobre las distintas concepciones de esta expresión, *vide*:**

AGUILÓ REGLA, Josep: *Teoría general de las fuentes del Derecho (y del orden jurídico)*, Editorial Ariel, S. A., Barcelona, Enero de 2000, Primera Edición.

ROSS, Alf: *Teoría de las fuentes del Derecho. Una contribución a la teoría del Derecho positivo sobre la base de investigaciones histórico-dogmáticas*, Traducción del alemán, notas y estudio preliminar de José Luis MUÑOZ DE BAENA SIMÓN, Aurelio DE PRADA GARCÍA y Pablo LÓPEZ PIETSCH, Colección: El Derecho y la Justicia, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 1999.

1.1. *CONCEPTO, CONTENIDO Y ENCUADRAMIENTO SISTEMÁTICO DEL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO*

Concepto y contenido están íntimamente relacionados entre sí, pues de la amplitud del segundo resultará la delimitación del primero.

Siguiendo a BROSETA PONT[3], quien cita, a su vez, a URÍA[4], podemos diferenciar tres contenidos posibles del Derecho de la Navegación:

1º.) **En sentido amplio**.

Es el conjunto de normas de Derecho Público, Privado e Internacional que regulan el transporte realizado por mar, por aguas interiores y por vía aérea: el denominado «transporte autárquico» por la Doctrina[5]. BRUNETTI[6] pone

---

3 BROSETA PONT, Manuel: *Manual de Derecho Mercantil*, Editorial *Tecnos*, S. A., Madrid, 1990, 8ª. Edición, pp. 707-708.

4 URÍA, Rodrigo: *Derecho Mercantil*, Marcial Pons Editor, Madrid, 1989, 16ª. Edición, pp. 943-945.

5 **Conferir, entre otros:**
SÁNCHEZ CALERO, Fernando: *Instituciones de Derecho Mercantil*, EDERSA, Madrid, 1990, 14ª. Edición, p. 639.

de manifiesto que el Derecho de la Navegación comprende Derecho Privado y Derecho Público, pues la distinción entre estas disciplinas no ha tomado mucho relieve en el Derecho Marítimo[7], precisamente por ser difícilmente separables los intereses públicos de los privados en ese ámbito, como señalan CHAUVEAU[8] y RIPERT.

CAMARDA[9] también destaca que el Derecho de la Navegación "no puede limitarse a un sistema de tipo privatístico […] sino que comprende una amplia parte de naturaleza eminentemente publicística".

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 945,

LEFEBVRE D'OVIDIO, Antonio & PESCATORE, Gabriele: *Manuale di Diritto della Navigazione*, Giuffrè Editore, Milano, 1969, Quinta Edizione, pp. 3-4.

6 BRUNETTI, Antonio: *Derecho Marítimo Privado*, Tomo I, *Parte histórica -De los buques*, Editorial Bosch, Barcelona, 1950, p. 18.

7 Así también, OLVERA DE LUNA, Omar: *Manual de Derecho Marítimo*, Editorial Porrúa, S. A., México, 1981, p. 12.

8 CHAUVEAU, Paul: *Traité de Droit Maritime*, Librairies Techniques, Paris, 1958, pp. 10-11.

9 CAMARDA, Guido: *Sulle fonti e considdetta autonomia del Diritto italiano della navigazione e sulla nazionalità della nave*, en *Derecho Marítimo Europeo*, *Diritto Marittimo Europeo*, Volumen IV de los *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987, pp. 1.182-1.183.

GILMORE y BLACK[10], resaltan el gran interés público –económico y estratégico– inherente a la marina mercante, lo cual explica que la presencia activa del Gobierno en esta materia sea de gran importancia.

Como explica OLVERA DE LUNA[11], "el Derecho Marítimo toma relevancia dentro del ámbito del Derecho Público, y deja más clara su diferenciación respecto al Derecho Marítimo Privado, sin que deje de existir conexión entre ambas facetas, a través de sus particulares afinidades, independientes de la actividad especulativa de los ciudadanos, declarada en torno al buque y por medio del buque".

Y ARROYO MARTÍNEZ[12] manifiesta que "El Derecho Marítimo es el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar".

---

10 GILMORE, Grant & BLACK, Charles L. Jr.: *Law of Admiralty*, The Foundation Press, Inc., Brooklyn, 1957, pp. 17-18 y 749 y ss.

11 OLVERA DE LUNA, *op. cit., Manual...*, p. 12.

12 ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: *Curso de Derecho Marítimo*, J. M. Bosch Editor y Alferal, S. L., Barcelona, 2001, Primera Edición, p. 41, donde añade que "Si se mira la definición en términos clásicos, quizás se experimente el vértigo de contemplar una fusión entre el Derecho Marítimo (privado) y el Derecho del Mar (internacional y público), en una

2º.) **En sentido estricto**.

Es el conjunto de normas e instituciones jurídico-privadas dirigidas a posibilitar el transporte de personas y de cosas por mar, aguas interiores y por aire, ya se trate de transporte mercantil o de navegación no lucrativa[13].

3º.) **Derecho de la Navegación Marítima en sentido estricto**.

Está integrado por el conjunto de normas e instituciones jurídico-privadas referentes a la navegación marítima[14].

---

suerte de maridaje más o menos estable y oportuno"; e Ídem: *Compendio de Derecho Marítimo*, Editorial *Tecnos*, Madrid, 2009, Tercera Edición, p. 25.

13 URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 944.

14 **En este sentido:**

FARIÑA, Francisco: *Derecho y Legislación marítima*, Editorial Bosch, Barcelona, 1955, p. 5.

VIGIER DE TORRES, Agustín y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, Guillermo: *Compendio de Derecho y Legislación Marítima*, Volumen 1º., VARICOP, Madrid, 1961, 3ª. Edición, pp. 9 y 14-16, estos autores están conformes con la definición doctrinal del Derecho Marítimo como "el conjunto de normas que regulan la navegación marítima", añadiendo que no puede encuadrarse de modo exclusivo dentro del Derecho Público o Privado, "ya que le afectan instituciones y normas pertenecientes a ambas (ramas) indistintamente".

RIPERT, citado por BRUNETTI[15], define el Derecho Marítimo como el "Derecho de todas las relaciones jurídicas de las cuales el mar es el escenario y el comercio marítimo, el objeto".

Dentro la Doctrina americana, GILMORE y BLACK[16], definen el Derecho Marítimo como "un cuerpo de normas, conceptos y prácticas legales que regulan determinados asuntos centralmente importantes del comercio del transporte de bienes y pasajeros por agua". En idéntico sentido se manifiesta MARAIST[17].

Para OLVERA DE LUNA[18] "La expresión Derecho Marítimo tiene un alcance amplísimo, pues comprende el estudio de toda la infinita gama de fenómenos jurídicos que ocurren respecto a la navegación, a la industria y al tráfico de mercancías y pasajeros por mar".

---

15 BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, p. 17.

16 GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 1.

17 MARAIST, Frank L.: *Admiralty in a Nutshell*, West Publishing Co., Saint Paul, Minnesota, 1983, p. 1.

18 OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 11.

URÍA[19] postula una concepción unitaria del Derecho de la Navegación, pues opina que su fenómeno técnico es sustancialmente idéntico cualquiera que sea el medio por el que se realice. ARROYO MARTÍNEZ[20] expone la corriente doctrinal italiana que apoya esta tesis unitaria, plasmada también en el "Codice della Navigazione" de 1942, pero no la comparte por razones de oportunidad y de vigencia[21].

BROSETA PONT[22] también rechaza la teoría unitaria, mostrándose partidario de la separación entre Derecho Aéreo y Marítimo, ya que entre ellos existen profundas diferencias, destacando en particular –siguiendo a

---

19 URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 943.

20 ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: "El Derecho Marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1981, pp. 37-39. *Vide*, también, ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, pp. 21-23.

21 CAMARDA, *op. cit.*, *Sulle fonti e considdetta autonomia...*, pp. 1.180-1.181, tras destacar que el «Codice della Navigazione» de 1942, recoge de modo unitario el hecho de la navegación marítima, lacustre, fluvial y aérea, recuerda que la Doctrina italiana también ha disentido respecto de la unidad del Derecho de la Navegación (cita a BRUNETTI, AMBROSINI, CARBONI y FRAGALI). Concluye recordando "que muchos Países hace tiempo que han adoptado un cuerpo de leyes orgánicas en materia aeronáutica, distinto de la normativa de Derecho Marítimo".

22 BROSETTA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 707-708.

GARRIGUES y a RUBIO–: las de índole técnica que, a su vez, determinan diversas exigencias y régimen jurídico en una y otra; el hecho de que la aeronave y el buque estén sometidos a distintos «*status*» (aunque es preciso recordar la similar naturaleza jurídica del buque y de la aeronave, que se manifiesta en su respectivo régimen de propiedad)[23]; la circunstancia de que los riesgos inherentes a cada forma de navegación son diferentes[24]; y, por último, que el Derecho Marítimo –como también reconoce URÍA[25]– es de origen consuetudinario y de formación privada, mientras que el Derecho Aéreo es Derecho escrito y fundamentalmente público.

23 Conferir URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 952 y ss.

24 En este sentido, URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 1.059, manifiesta que el seguro aéreo es un seguro especialmente caracterizado, frente a los marítimos, por la naturaleza e intensidad de los riesgos que cubre, ya que la realidad del tráfico demuestra la imposibilidad de aplicar la "ley de los grandes números", siendo excepcional que el siniestro produzca daños parciales, al contrario de lo que ocurre en el transporte marítimo. Estas características obligan a buscar la cobertura a través del coaseguro.

25 URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 944-946.

BROSETA PONT[26] opina que el transporte fluvial debe excluirse del ámbito del Derecho de la Navegación, porque en virtud de lo dispuesto en el artículo 349 del Código de Comercio, según el cual "*El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género, se reputará mercantil* [...]", y habida cuenta de la inclusión de este precepto dentro del Título VII de dicho Código, dedicado al contrato mercantil de transporte terrestre, parece razonable concluir que la Ley somete al régimen jurídico de este último el transporte fluvial. Sin embargo, no deja de señalar –en la línea apuntada por URÍA[27]– que existen manifestaciones legislativas de la unificación del régimen jurídico entre ambos transportes –fluvial y marítimo–, citando en concreto: el artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 14 de diciembre de 1956[28], que

26 BROSETA PONT, *op. cit., Manual...*, p. 707.

27 URÍA, *op. cit., Derecho Mercantil,* p. 943.

28 La Disposición Transitoria 6ª. del Real Decreto 1.597/1989, de 29 de diciembre, por el que se aprobaba el Reglamento del Registro Mercantil, declaraba transitoriamente vigentes los artículos 145 a 190 y concordantes del Reglamento del Registro Mercantil, aprobado por Decreto de 14 de diciembre de 1956, hasta la publicación del Reglamento de Bienes Muebles a que se refiere la Disposición Final 2ª. de la Ley 19/1989, de 25 de julio, de reforma parcial y adaptación de la Legislación mercantil a las Directivas de la CEE en materia de Sociedades.

La Disposición Derogatoria Única del Real Decreto 1.784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil, ha

comprende dentro del mismo concepto de buque los utilizados para el comercio marítimo y para el fluvial; y el artículo 1º. del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, de 23 de septiembre de 1910 (España se adhirió el 17 de noviembre de 1923), según el cual dicho Convenio se aplica "cualesquiera que sean las aguas"**29**.

DANJÓN**30** sostiene –refiriéndose al Derecho francés– que el Derecho Marítimo sólo rige la navegación por mar; siendo ámbito del Derecho Terrestre la navegación

---

derogado el Real Decreto 1.597/1989, de 29 de diciembre, pero su Disposición Transitoria Decimotercera también dispone "*Los Libros de Buques y Aeronaves seguirán llevándose en los Registros a que se refiere el artículo 10 del Reglamento del Registro Mercantil aprobado por Decreto de 14 de diciembre de 1956, hasta la publicación del Reglamento del Registro de Bienes Muebles a que se refiere la Disposición Final Segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, a cuyo efecto continuarán transitoriamente vigentes los artículos 145 a 190 y concordantes del referido Reglamento del Registro Mercantil*".

29 Establece el artículo 1º. del referido Convenio que, "En caso de abordaje, ocurrido entre buques de navegación marítima o entre éstos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones debidas por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se ajustarán a las disposiciones siguientes, sin que deban tenerse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar".

30 DANJON, Daniel: *Tratado de Derecho Marítimo*, Tomo I, *Buques, Armadores, Tripulación*, Editorial Reus, Madrid 1931, 1ª. Edición, pp. 21-26.

por ríos y canales (excepto en lo referente al Derecho Marítimo Privado de Seguros, por imperativo del artículo 335 párrafo cuarto del Código de Comercio francés). En cambio, este autor explica que en Bélgica y Holanda la Legislación Marítima comprende también la navegación fluvial y lacustre[31], justificándose en el caso holandés esta postura por la relación que tiene con el mar, al que han ido ganando terreno, gracias al sistema de diques.

RODIÈRE[32] también indica que el transporte por ríos y canales se rige por las reglas generales de los contratos.

En el Derecho Marítimo americano la Jurisdicción Marítima se extiende a las aguas interiores, como unánimemente lo manifiesta la Doctrina y Jurisprudencia de los Estados Unidos[33]. Esta postura nos parece plenamente

---

31 FARIÑA, *op. cit.*, *Derecho y Legislación...*, p. 5, también recoge este dato.

32 RODIÈRE, René: *Droit Maritime*, Précis Dalloz, Paris, 1979, Huitième Édition, p. 1.

33 **Conferir:**

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 28-29, donde concretan que "Briefly, the admiralty jurisdiction of the United States extends to all waters, salt or fresh, with or without tides, natural or artificial, which are in fact navigable in interstate or foreign water commerce, whether or not the particular body of water is wholly within a

state, and wheter or not the occurrence or transaction that is the subject-matter of the suit is confined to one state"; y en consecuencia, "What decisions there are point to the commonsense conclusion that small bodies of water, wholly in one state and not navigable in interstate or foreign water commerce, are not included".

MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 7 y 19-24, que afirma en la página 7 que "the jurisdiction of admiralty in England traditionally was limited to the high seas and ocean going vessels. In the United States, however, it was extended early to all «navigable waters», including many inland rivers and Lakes". En la página 20, después de explicar que en el Derecho Marítimo inglés las «aguas navegables» generalmente se definieron como "aquellas aguas sujetas al flujo y reflujo de la marea", manifiesta que en América, la utilización de ríos como el Mississippi para el transporte de personas y bienes, ha llevado a "la Corte Suprema a ampliar el concepto de «aguas navegables» en el Derecho Marítimo americano más allá del flujo y reflujo de la marea". A continuación, cita dos casos en los que dicha Corte se ha pronunciado en este sentido: *The Propeller Genesse Chief v. Fitzhugh*, 53 U. S. (12 How.) 443, 13 L. Ed. 1058 (1851); y *The Daniel Ball v. United States*, 77 U. S. (10 Wall.) 557, 19 L. Ed. 999 (1871). De este último, transcribe la siguiente definición de «aguas navegables» a los efectos de determinar la Jurisdicción Marítima:

"Those rivers must be regarded as public navigable rivers in law which are navigable in fact. *And they are navigable in fact when they are used, or are susceptible of being used, in their ordinary condition, as highways for commerce,* over which trade and travel are or may be conducted in the customary modes of trade and travel on water. And they constitute navigable waters of the United States within the meaning of the acts of Congress, in contradistinction from the navigable waters of the States, when they form in their ordinary condition by themselves, or by uniting with other waters, a continued highway over which commerce is or may be carried on with other States or foreign countries in the customary modes in wich such commerce is conducted by water. 77 U. S. at 563". (La cursiva es nuestra).

En las páginas 22 a 24 explica con detenimiento lo que cabe entender por «use», «highway» y «commerce», a la luz de la Jurisprudencia.

NORRIS, Martin J.: *The Law of Seamen*, Volume 1, The Lawyers Co-operative Publishing Co., Rochester, New York, 1985, 4th Edition, pp. 10-14. En particular, en la página 12 explica que "the Court in The (Propeller) Genesee Chief case, not only upheld the constitutionality of an act of Congress which extended admiralty jurisdiction to the Great Lakes,

justificada debido a la existencia de los Grandes Lagos, y de numerosos ríos navegables, cuya importancia para el comercio interestatal e incluso internacional es de sobra conocida. De igual modo, en el ámbito del seguro marítimo, la cobertura también abarca los daños causados en ríos, lagos y otras aguas navegables[34].

El Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980[35], disponía en su artículo 1 que "*Están sujetos a la presente Ley los contratos de seguro que tienen por*

---

and «navigable waters connecting said lakes», but also ruled that admiralty jurisdiction prevailed on other navigable waters throughout the United States", añadiendo que "The test of admiralty jurisdiction is the public navigable character of the water, including navigability in fact, no matter how the water originates".

34 **Así lo destacan:**

PARKS, Alex L.: *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Volume I, Cornell Maritime Press, Centreville, Maryland, 1987, p. 96 y nota nº. 242, donde, al estudiar la «Perils Clause» de las «New Hull Clauses», y en concreto la expresión «perils of the seas», señala que en la nueva redacción se han añadido las palabras "rivers, lakes or other navigable waters".

TAYLOR, Irwin M.: *The Law of Insurance*, Irving J. Sloan, J. D., General Editor, Oceana Publications, INC. London. Rome. New York, 1983, Third Edition, p. 80, quien manifiesta que "It must be borne in mind also that a marine policy is intended to insure against perils of the sea or on inland waters insofar as losses arise by the damages from the sea or these waters or by the violence of the forces of nature".

35 Para su texto, *vide Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, pp. 979 y ss.

objeto cualesquiera intereses sometidos a los riesgos referentes a la navegación marítima y fluvial", optando por la postura recogida en el citado artículo 335 párrafo cuarto del Código de Comercio francés. RUIZ SOROA[36] calificaba de «desafortunada» la inclusión de la navegación fluvial en el ámbito de esta Ley, pues se trata –fundamentalmente– de una navegación de placer que nada tiene que ver con la llevada a cabo por las Empresas Navieras.

El Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992[37], establecía en su artículo 1 que "*Están sujetos a la presente Ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos*

36 RUIZ SOROA, José María: "El seguro marítimo ante la nueva Ley de Contrato de Seguro", en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo-Agosto de 1982, p. 55, donde añade que "Aplicar al propietario de una canoa o bote las normas pensadas para un seguro entre empresas navieras puede ser injusto, además del dato objetivo de que nuestra Legislación nunca ha asimilado el hecho fluvial al marítimo". Prescindiendo de esta última circunstancia, estimamos que, efectivamente, debería tenerse en cuenta la condición del asegurado a la hora de establecer el régimen legal del contrato de seguro; particularmente por lo que respecta al carácter imperativo o dispositivo de la normativa aplicable.

37 Conferir SÁNCHEZ CALERO, Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo", en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 73 y nº. 74, enero/junio 1993, pp. 79-88, donde comenta el Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992, y pp. 89-102, en las que se recoge su texto.

referentes a la navegación marítima o en aguas interiores". Con la expresión «*aguas interiores*» se pretendía incluir tanto la navegación lacustre como la fluvial, ampliándose el ámbito de aplicación de la futura Ley, a pesar de las críticas apuntadas.

El artículo 473 del Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima de febrero de 2004[38], disponía que

---

38 **En cuanto al Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, de febrero de 2004, *vide* la extensa obra de** MARTÍN OSANTE, José Manuel y EMPARANZA SOBEJANO, Alberto: *Estudio sistemático de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Gobierno Vasco, Servicio Central de Publicaciones, Vitoria-Gasteiz, 2006, 1ª. Edición.

En relación con la regulación del seguro marítimo en el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, conferir:

FERNÁNDEZ-QUIRÓS, Tomás y LÓPEZ QUIROGA, Julio: "El contrato de seguro marítimo en la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima", en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, Número extraordinario en homenaje al Profesor D. Rodrigo Uría González en el centenario de su nacimiento, 2006, pp. 113-129, si bien la numeración de los artículos que citan no es la del referido Anteproyecto de 2004, ni coincide con la del Proyecto de 2006, aunque respecto de este último la diferencia es sólo de un número en todos los casos (se cita el artículo 461, en lugar del 460, el artículo 444, en vez del 443, y así sucesivamente). En relación con el Proyecto de 19 de diciembre de 2008, la diferencia es de dos números más (artículo 444, en lugar del 442, por ejemplo).

GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis: "El régimen del seguro marítimo en la propuesta del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima", *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 125, enero/marzo, 2006, pp. 105-132.

MARTÍN OSANTE, José Manuel: "Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo", en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2005,

"*Están sujetos a la presente Ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima*".

Y lo mismo establecen los artículos 436 y 435 de los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006 y de 18 de diciembre de 2008, respectivamente[39].

El artículo 1.2 del referido Anteproyecto de 2004, al tratar del "*Objeto y ámbito de aplicación*" de la Ley, disponía que "*La navegación por las aguas de los ríos, canales, lagos, embalses naturales y artificiales y demás*

Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición, pp. 33-70; e Ídem: "Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)", en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 126, abril/junio, 2006, pp. 277-306.

39 **Sobre el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima, *vide*** ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: "El Proyecto de Ley General de Navegación Marítima", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXVI, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, Escuela de Administración Marítima, 2009, pp. 217-241.

Respecto de la regulación del seguro marítimo en el Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima de 2006, *vide* HILL PRADOS, María Concepción: "El Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima y el seguro marítimo", *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 131, julio/septiembre, 2007, pp. 329-346.

continentales interiores, que no sean accesibles a los buques desde el mar, se regirá por la Legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación".

E igual norma contiene el artículo 1.2. párrafo primero del citado Proyecto de 2006, sustituyendo el inciso final por "*y, en su caso, por la normativa de las Comunidades Autónomas con competencia en la materia*"; inciso que en el artículo 1.2. párrafo primero del Proyecto de 2008 establece "*y, en su caso, por la normativa de las Comunidades Autónomas con competencia en la materia, así como por las demás disposiciones que le sean de aplicación*".

En los mencionados Proyectos de 2006 y de 2008, se añade al artículo 1.2. un segundo párrafo, conforme al cual, "*No obstante, se regulará también por esta Ley la navegación por las aguas señaladas en el párrafo anterior en el caso de que sean accesibles para los buques desde el mar pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general*". Así pues, optan los referidos Proyectos por comprender dentro de su ámbito, como ocurre en el Derecho inglés, la navegación por las

aguas sujetas al flujo y reflujo de las mareas, y más allá, por "*los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general*", en una línea algo más próxima al Derecho americano**40**.

En cuanto al transporte con finalidad no mercantil, si bien podemos afirmar que el Código de Comercio no lo comprende dentro del Libro III, dedicado exclusivamente al comercio marítimo (así, el artículo 573 de dicho Código califica los buques como "*mercantes*", y el artículo 595 exige al naviero "*aptitud para comerciar y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia*")**41**, actualmente, y desde una perspectiva generalizadora, quedaría incluido dentro del Derecho de la Navegación Marítima**42**. Ciertamente, el artículo 146 del Reglamento del

---

40 Conferir, *supra*, la nota nº. 33.

41 ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit., Curso de Derecho Marítimo*, p. 2, explica que en la codificación del siglo XIX "el Derecho Marítimo se contrae al Derecho comercial marítimo. Se produce, en otros términos, la sustitución de lo marítimo por el comercio como criterio que delimita la materia, al propio tiempo que se califica por razón de su objeto".

42 **En este sentido se manifiestan las últimas Legislaciones y la más moderna Doctrina, entre la que se puede citar a:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit., Curso de Derecho Marítimo*, pp. 1-42 y 618.

BROSETA PONT, *op. cit., Manual...*, p. 708.

Registro Mercantil de 14 de diciembre de 1956 –ya mencionado–, reputa buques para los efectos de dicho Reglamento y del Código de Comercio las embarcaciones y aparatos flotantes que enumera, siempre que se destinen o puedan destinarse "*a servicios de la industria o comercio marítimo o fluvial*", con lo que parece seguir la línea del citado Código de Comercio; pero al referirse el precepto tanto al destino real y de presente de tales embarcaciones a esa "*industria o comercio*", como a la posibilidad del mismo, también permitiría entender comprendidas dentro del concepto de buque a las embarcaciones de recreo[43].

SÁNCHEZ CALERO, Fernando: *Instituciones de Derecho Mercantil*, EDERSA, Madrid, 1990, 14ª. Edición, p. 639.

URÍA, *op. cit., Derecho Mercantil*, p. 944.

43 **En esta línea cabe citar, entre otros, a:**

ALONSO LEDESMA, Carmen: "El estatuto jurídico del buque", en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián,* Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 29-46, en las que estudia el concepto de buque como eje central del régimen jurídico de su estatuto, y explica (p. 36), al comentar el artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, que "conforme a la literalidad del precepto bastaría con la mera posibilidad de que la embarcación o el aparato flotante pudiera dedicarse a tales menesteres (*se refiere a los servicios de la industria o del comercio marítimos*) para atraer la calificación de buque. Con la consecuencia última de que la mercantilizad exigida al buque para quedar sometido al Código de Comercio y, por ende, a las normas reglamentarias, sería tan amplia que quedarían sometidos a las mismas los buques cualquiera que fuera la navegación a la que se dedicaran". Y concluye (pp. 46-47) que "si se mantiene una concepción más amplia del Derecho Marítimo no

circunscrita exclusivamente a la navegación comercial (sea manteniéndose en el ámbito del Derecho Privado o englobando toda la normativa de distinto carácter que afecte a las relaciones que nacen o se desarrollan en el mar), aunque el buque conserve la importancia que siempre tuvo lo que perderá es el protagonismo absoluto que todavía hoy mantiene".

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit., Curso de Derecho Marítimo,* pp. 336-337, donde, al referirse al concepto de buque del artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, dice que "La definición no puede ser más amplia porque incluye, por un lado, cualquier embarcación con independencia de su tamaño o dimensión, prescinde, por otro lado, del destino fluvial, y considera, finalmente, que también son buques artefactos desprovistos de autopropulsión. Sin embargo, la doctrina discute si pueden ser objeto de inscripción en el Registro Mercantil las embarcaciones o buques deportivos cuando no están destinados a servicios de industria o comercio marítimo. La respuesta es afirmativa pues la finalidad mercantil no debe ser un criterio delimitador de la noción de buque". En la página 618, añade que "La discusión se centra en saber si cualquier embarcación, al margen de su destino comercial, puede ser objeto de seguro marítimo. A nuestro juicio la respuesta debe ser afirmativa, en consonancia también con la idea de que el Derecho Marítimo, y menos aún el seguro marítimo, no se limita al Derecho del empresario marítimo, ni al de sus actividades. Los buques de recreo, por ejemplo, pueden ser, en efecto, objeto de cobertura y si (*sic*) están sometidos a los riesgos de la navegación; no es dudoso que estemos en presencia de un seguro marítimo. Por lo demás el problema se anuda entre nosotros al concepto de buque, en el que –como vimos– prevalece una concepción amplia, en armonía con la definición legal (artículo 146 RRM de 1956)". Aunque en las páginas 820 y 821 sostiene que "Respecto de la inscripción de buques deportivos en el Registro de Bienes Muebles la cuestión debe resolverse negativamente, salvo que se trate de buques deportivos o de recreo destinados a una finalidad lucrativa, dados los términos estrictos en los que se manifiesta el artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, transitoriamente vigente, en relación a la definición de buques («destinarse a servicios de industria o comercio marítimo»)"; lo que reitera en *op. cit., Compendio de Derecho Marítimo*, p. 223.

DOMÍNGUEZ CABRERA, María del Pino: "El buque como objeto del Registro de Bienes Muebles", en *Noticias Jurídicas,* Febrero de 2004, quien concluye que, "En lo que concierne a las embarcaciones deportivas y de recreo, basta como se ha dicho ya la potencialidad de su destino mercantil para considerarlas como buques. En este sentido, la Sentencia de la Sala de lo civil del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2000, tras decir que tales embarcaciones *"han de quedar amparadas*

por las normas reguladoras del tráfico marítimo", sumándose así a esa concepción amplia del Derecho Marítimo, reconoce la calificación de buque "a aquellos aparatos aptos para la navegación y que sirvan de soporte para el ejercicio de actividades (...) aunque las mismas no tengan finalidad lucrativa", entendiendo en consecuencia que la embarcación deportiva denominada *Albacor "ha de ser considerada como buque a la que son aplicables las normas del Código de Comercio, entre ellas, el art. 952.1º, que establece la prescripción anual de las acciones nacidas de la reparación del buque"*. Anteriormente, en lo que concierne a las embarcaciones sin fin lucrativo, la DGRN había entendido –como ya expusimos– que el concepto de buque contenido en el artículo 146 del RRM, no era obstáculo para que las embarcaciones de recreo tuviesen acceso al Registro Mercantil, aunque al parecer la diferencia residiría en el carácter potestativo o voluntario, en lugar de obligatorio, de la inscripción en el RBM". Anteriormente, había citado la Resolución de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 25 de julio de 1989, conforme a la cual era posible la inscripción registral de las embarcaciones destinadas exclusivamente a la práctica del deporte sin propósito lucrativo en el Registro Mercantil (hoy, en el Registro de Bienes Muebles).

MARTÍN OSANTE, José Manuel: "La aplicabilidad del Código de Comercio a la navegación de recreo", en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 243, enero/marzo, 2002, pp. 305-336, en que estudia la mencionada Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2000 (RJ 2000/10144), en cuyo fundamento jurídico segundo se manifiesta que "teniendo en cuenta que la realidad social actual impone una ampliación del ámbito de la actividad marítima que, si al tiempo de la promulgación del Código de Comercio se limitaba al transporte de personas y cosas como actividades con ánimo de lucro, en la actualidad se extiende a otras actividades desconocidas en aquella época y que han de quedar amparadas por las normas reguladoras del tráfico marítimo y, en este sentido, reconocer la calificación de buque a aquellos aparatos aptos para la navegación y que sirvan de soporte para el ejercicio de actividades como las mencionadas más arriba, aunque las mismas no tengan finalidad lucrativa". Esto llevó a la Sala a entender "que la embarcación *Albacor*, propiedad del demandado-recurrente, ha de ser considerada como buque a la que son aplicables las normas del Código de Comercio, entre ellas, el artículo 952.1º., que establece la prescripción anual de las acciones nacidas de la reparación del buque", y, en consecuencia, a estimar el segundo motivo de recurso, casando y anulando la Sentencia de la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de las Illes Balears, de 9 de noviembre de 1995, y confirmando la del Juzgado de Primera Instancia nº 11 de Palma de Mallorca, de 12 de marzo de 1994, que, en virtud de lo dispuesto en el

citado artículo 952.1º. del Código de Comercio, declaraba prescrita la acción ejercitada por la Entidad actora.

RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, Daniel: "El contrato de amarre en puerto deportivo", en *UNED*, Boletín de la Facultad de Derecho, núm. 25, 2004, p. 117 y nota nº. 7, que considera que las embarcaciones deportivas y de recreo no dedicadas a finalidades lucrativas son "buques en sentido jurídico", citando en esta línea la mencionada Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2000. Se remite, también, al estudio de dicha Sentencia realizado por MARTÍN OSANTE.

RUIZ SOROA, José María: *Manual de Derecho Marítimo: el buque, el naviero, personal auxiliar*, Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1990, p. 16, donde manifiesta que la destinación industrial o comercial (que además se requiere sólo como «posibilidad» no como «actualidad») entendemos califica sólo a los «aparatos flotantes», pero no a las embarcaciones que navegan, cuya cualidad de buques es ajena e independiente de su destinación. En tal sentido, los buques de recreo o investigación tienen acceso al Registro Mercantil".

TORRES PÉREZ, Francisco: "Aseguramiento de la responsabilidad civil extracontractual en la navegación de recreo: aspectos generales y régimen específico", en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2005, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición, pp. 128-129, para quien "El problema surge a la hora de catalogar como buque a una embarcación deportiva o de recreo cuyo destino no sea el comercio, cuestión que se solventa de acuerdo con una interpretación en sentido amplio del citado artículo 146 RRM, por lo que también quedarían incluidos en dicho concepto las embarcaciones destinadas a la navegación marítima no comercial"; y cita el mencionado trabajo de MARTÍN OSANTE y la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2000, estudiada en el mismo. También reseña una Resolución de la Dirección General de los Registros y del Notariado, de 21 de julio de 2001, en cuyo "Considerando" tercero se manifiesta que "Los buques de la lista séptima están más bien fuera del concepto del artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956 (no del nuevo concepto de buque civil que da el artículo 8 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Por tanto su inscripción no es obligatoria, aunque este Centro Directivo ya reconoció en su Resolución de 25 de julio de 1989 que no había obstáculos legales para su inscripción". Como es sabido, la Lista Séptima del Registro Marítimo recoge las embarcaciones deportivas o de recreo que no se dedican a finalidades lucrativas (conferir el artículo 4 del Real Decreto 1.027/1989,

de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro Marítimo –publicado en el BOE de 8 de agosto de 1989–).

Los apartados 1 a 4 del artículo 8 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante disponen que:

"*1. A efectos de esta Ley se considera Flota Civil Española:*

a. La flota mercante nacional.

b. La flota pesquera nacional.

c. Los buques de recreo y deportivos nacionales.

d. Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la Defensa Nacional.

3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otra actividad, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento."

En cuanto al Anteproyecto y a los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, en los apartados II y III, respectivamente, de sus Exposiciones de Motivos, se manifiesta que:

"*Entre los factores objetivos de esta Ley, ocupa un puesto central el estatuto jurídico del buque, vehículo cuya noción asienta firmemente la Ley, prescindiendo del dato de la autopropulsión, sobre una primera nota de destinación a la navegación, capaz, no obstante, de cubrir también situaciones estáticas transitorias (buque en construcción, fondeado, varado, en desguace), pero manifiestamente excluyente de los artefactos navales, caracterizados por su permanencia a flote en un lugar o punto fijo de las aguas. A la nota de inherente movilidad que caracteriza al buque se suma luego, incluso como más decisiva, la de capacidad que tiene dicho vehículo para el transporte de personas o cosas a todos los fines, con lo que consigue superarse de este modo lo que se ha llamado una constelación plural de «dualidades» varias (buque público-privado; civil-militar; mercante o de recreo, deportivo o científico).*"

Hechas estas consideraciones, cabe definir el Derecho Marítimo como aquel Derecho especial, incardinado dentro del Derecho Mercantil[44], formado por un conjunto de

---

44 **El encuadramiento sistemático del Derecho Marítimo dentro del Derecho Mercantil no es óbice para considerar que la complejidad y extensión de aquel Derecho especial aconseja, y aun nos atrevemos a decir que determina, un tratamiento autónomo del mismo. Así opinan:**

GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 1999, p. 22, refiriéndose al Derecho de la Navegación.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit., Instituciones...*, p. 639.

La insuficiencia del Código de Comercio y la internacionalización de las normas del Derecho Marítimo exige, por otra parte, dicha autonomía. De este parecer son:

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: "El Derecho Marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, pp. 5-6 y 40-41, si bien explica que se aprecia hoy día una cierta crisis de su naturaleza especial, por cuya vía se deberá llegar a una revisión de este Derecho que quiebre los excesivos privilegios de los países desarrollados; e Ídem, *op. cit., Curso de Derecho Marítimo*, p. 24, donde explica que "buscar en las exigencias de la navegación, en lo peculiar de las circunstancias en que se desenvuelve, o en el hecho técnico del transporte, la justificación última de una normativa especial o privilegiada, es un planteamiento que ha sido puesto en profunda revisión por exigencias de la parte económicamente más débil de la relación: los países en desarrollo. La piedra de toque de esa nueva actitud consiste en desvelar los intereses partidistas que tras la vigente normativa se esconden. Quizá quede más subrayado nuestro pensamiento si advertimos que la situación de privilegio es sombra que proyecta el régimen especial. Y ello se acelera gracias a la uniformidad internacional".

BRUNETTI, Antonio: *Derecho Marítimo Privado*, Tomo I, *Parte histórica – De los buques*, Editorial Bosch, Barcelona, 1950, p. 28.

GARRIGUES, Joaquín: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, Imprenta Aguirre, Madrid, 1983, 8ª. Edición, p. 549; e Ídem: "Derecho Mercantil y Derecho Civil", en *Temas de Derecho vivo*, Editorial *Tecnos*, S. A., Madrid, 1978, pp. 137-139.

No obstante estas reflexiones, hay opiniones doctrinales opuestas respecto de la autonomía del Derecho Marítimo:

a) **Sostienen que, desde el punto de vista del Derecho vigente, es un Derecho especial dentro del Derecho Mercantil:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 705.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual…*, pp. 18-23.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, Tomo II, pp. 543 y 548-551.

OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual…*, p. 11.

PASCUAL QUINTANA, Juan Manuel: *El Derecho Mercantil y el Derecho de la Navegación*, Instituto Editorial Reus, Madrid, 1958, pp. 20-22.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis: "Fuentes e interpretación del contrato de seguro marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen IV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1986, p. 281; e Ídem: *Estudios de seguro marítimo*, J. M. Bosch Editor, S. A., Barcelona, 1992, p. 21.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, pp. 18-19 y 638-639.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, Tomo I, pp. 16-17.

b) **Estiman que se trata de un Derecho autónomo:**

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: *Legislación marítima y fuentes complementarias*, Biblioteca de Textos Legales, Editorial *Tecnos*, Madrid, 1994, pp. 11-13, donde dice que "Hace ya unos años que vengo defendiendo la autonomía del Derecho Marítimo como rama especial del ordenamiento"; Ídem: "El Derecho Marítimo. Derecho especial o Derecho de la especialización", en *Anuario del Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1996, pp. 17-37, destacando que "Paradójicamente, en el Derecho Marítimo ha sucedido lo contrario: afirmada la autonomía científica, el poder político viene haciendo oídos sordos a una reivindicación científica que afirma la autonomía conceptual, y que sin embargo no va acompañada de una autonomía legislativa, jurisdiccional ni académica o universitaria" (p. 27); Ídem: "Presentación. La codificación de la Legislación Marítima", en *La Reforma de la Legislación Marítima*, Directores: Ignacio Arroyo Martínez y Emilio M. Beltrán Sánchez, Editorial Aranzadi, S. A., 1999, pp. 13-26, manifestando que "una de las consecuencias de la autonomía del Derecho Marítimo es su autonomía legislativa, como rama especial del Ordenamiento. Unidad de la disciplina y principio de especialidad son las dos caras de la noción del Derecho Marítimo como disciplina autónoma […] Ya se ha dicho que el Derecho Marítimo como ciencia autónoma significa, por un lado, el reconocimiento de la especialidad, y por otro, la

normas e instituciones jurídico-privadas destinadas a regular la navegación marítima dirigida a realizar el transporte por mar –tanto si tiene finalidad mercantil como si es un medio para otros fines, lucrativos o no, con excepción de los bélicos–, y aplicable a los buques y a los contratos de

---

unidad de la disciplina" (p. 22); e Ídem: "Criterios para la reforma: la codificación de la legislación marítima", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2000, pp. 337-353, donde se reproduce el artículo anteriormente citado. **No obstante, en** *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 42, **explica que** "Las clasificaciones tradicionales dejan de tener sentido y dan paso a la ciencia del Derecho Marítimo, con todas sus consecuencias, y que algunos –no sin razón– prefieren denominar Derecho Marítimo (*sic*, Marino). Es, por consiguiente, el sustantivo ciencia del Derecho aplicado al mar y a las relaciones que con él nacen o se desarrollan, más que el adjetivo marítimo, lo que permite construir las bases de una ciencia especial, no desde luego rama autónoma del ordenamiento […] Se trata tan sólo de un método de estudio aplicado a una nueva unidad en el objeto del conocimiento"; **ya se había manifestado así en** *op. cit.*, "El Derecho Marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, p. 65. **En** *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, pp. 25-26, **sostiene que** "La autonomía científica significa que el Derecho Marítimo constituye una disciplina científica, entendida como un conjunto de saberes, articulados en un sistema y con unos principios propios. A partir de ahí, la autonomía científica reivindica tres grados de autonomía: a) Legislativa […] b) Judicial […] c) Académica o universitaria […]".

GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A.: *Curso de Derecho de la Navegación*, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Vitoria, 1998, pp. 36-38.

MATILLA, Rafael (citado por ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA: *Curso de Seguro Marítimo*, Tomo I, *Parte General*, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Vitoria, 1987, p. 17).

VIGIER DE TORRES y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, *op. cit.*, *Compendio...*, Tomo 1º., pp. 9-11.

utilización de los mismos, así como a las personas que a tal efecto los explotan, y a los riesgos y eventos dañosos que puedan surgir con ocasión de dicha navegación.

Por lo tanto, nos estamos refiriendo al Derecho Marítimo Privado, comprensivo no sólo del Derecho del Comercio Marítimo, pues también abarca las operaciones jurídico-privadas referentes a la navegación marítima de finalidad no lucrativa[45].

BRUNETTI[46] piensa que el Derecho Marítimo Privado es más que el Derecho Comercial Marítimo, ya que comprende relaciones jurídicas no lucrativas. La Doctrina alemana, según este autor, se inclina en idéntico sentido, a

---

45 Así, GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 550.

***Vide,* al respecto, *in extenso*:**

PASCUAL QUINTANA, *op., cit., El Derecho Mercantil y el Derecho de la Navegación*, donde se abordan, desde la doble perspectiva del Derecho comparado y del Derecho interno, las cuestiones de la autonomía del Derecho de la Navegación en general y del Derecho Marítimo en particular, así como el ámbito de este último.

VIGIER DE TORRES y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, *op. cit.*, *Compendio...*, Vol. 1º., pp. 14-16, quienes integran dentro del Derecho Marítimo Privado el Derecho Internacional Privado Marítimo y el Derecho Mercantil Marítimo.

46 BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, pp. 19 y 23. Para mayor amplitud, *vide* las pp. 18-25.

pesar de que su Código de Comercio sólo se ocupa de la navegación comercial.

DANJÓN[47] indica que Derecho Marítimo Privado y Derecho Marítimo Comercial no son expresiones completamente sinónimas: aquél es más amplio que éste.

ARROYO MARTÍNEZ[48] recoge la dirección doctrinal italiana que incluye dentro del Derecho Marítimo la normativa referente a actividades lucrativas y no lucrativas, citando en nuestra Doctrina a GIRÓN y SANTOS; y añade que se abandona así el criterio seguido por los codificadores del siglo XIX que identificaron Derecho Marítimo con Derecho Comercial Marítimo[49].

47 DANJON, *op. cit.*, *Tratado de Derecho...*, T. I, pp. 26-29.

48 ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, "El Derecho Marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, p. 38. Conferir, también, ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, pp. 21-23.

49 ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, "El Derecho Marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, p. 3.

DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA[50] también distingue entre Derecho Mercantil y Derecho Marítimo, considerando éste como una sección de aquél.

Finalmente, PASCUAL QUINTANA[51] reconoce que "ni todo el Derecho Marítimo es Derecho Mercantil, ni se encuentra contenido en el Código de Comercio [...]".

En el Derecho Marítimo americano, aunque en un principio pudiera parecer de lo expuesto con anterioridad[52] que la navegación de placer queda fuera de la Jurisdicción Marítima, la solución es la contraria según la Jurisprudencia de la Corte Suprema de los Estados Unidos, como pasamos a estudiar con algún detenimiento.

---

50 DE GAMECHOGOICOECHEA y ALEGRÍA, Francisco: Voz "Derecho Marítimo", *Nueva Enciclopedia Jurídica Seix*, Barcelona, 1950, Tomo I, p. 619.

51 PASCUAL QUINTANA, *op. cit.*, El Derecho Mercantil..., p. 18.

52 Conferir, *supra*, la nota nº. 33.

Según indica MARAIST[53], determinar cuándo un asunto corresponde a la Jurisdicción Marítima comprende la aplicación de factores geográficos y conceptuales. Los primeros giran en torno a los conceptos de «buque» y de «aguas navegables». El factor conceptual frecuentemente aparece denominado como «maritime flavor».

Siguiendo la exposición de este autor[54], el Congreso define los buques como "toda clase de embarcación u otro mecanismo artificial usado o susceptible de ser usado como un medio de transporte por agua" (1 U. S. C. A. parágrafo 3), mientras que la Corte Suprema lo hace como "todas las estructuras navegables destinadas para el transporte" [*Cope v. Vallette Dry Dock Co.*, 119 U. S. 625, 629, 7 S. Ct. 336, 338, 30 L. Ed. 501 (1887)]. A continuación, cita a

53 MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 14-15, piensa que los factores geográficos tienen una significación que va declinando, mientras que el conceptual posee una importancia ascendente. Con ello se pretenden alcanzar resultados más lógicos, aun a costa de la incertidumbre que conlleva la aplicación de este último elemento, frente a las conclusiones, a veces absurdas, aunque más seguras desde el punto de vista de poder determinar con mayor certeza cuándo una cuestión pertenece a la Jurisdicción Marítima, que se obtenían utilizando los citados factores geográficos.

A lo largo de las páginas 16 a 26 desarrolla estos conceptos.

54 MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 16-19.

GILMORE y BLACK[55], para quienes "el término «buque» se aplica a estructuras flotantes susceptibles de transportar algo sobre el agua".

En cuanto a los hidroaviones, mientras están sobre el agua se hallan sujetos a las «Reglas Internacionales de la Navegación» y, en consecuencia, tienen el mismo tratamiento que los buques[56].

Por lo que respecta a los buques en construcción, se suscita el problema de cuándo adquieren la condición de tales. MARAIST[57] recoge dos posturas doctrinales al respecto. La mayoritaria considera que una estructura se convierte en buque cuando está suficientemente avanzada para desempeñar las funciones para las cuales ha sido

---

55 GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 30.

56 **Así:**

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 30, nota nº. 105.

MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, p. 18, añadiendo en la página 42 que la Corte Suprema, en el caso *Executive Jet Aviation, Inc. v. City of Cleveland* [409 U. S. 249, 34 L. Ed. 2d. 454, 93 S. Ct. 493, 1973 A. M. C. 1 (1972)], señaló que está dentro de la Jurisdicción Marítima el supuesto en que un avión se ocupa en una función tradicionalmente llevada a cabo por buques, y el perjuicio ocurre sobre aguas navegables.

57 MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 18-19 y 29-30.

proyectado. La minoritaria atribuye al buque el carácter de tal cuando es botado al mar.

El segundo factor geográfico es la noción de «aguas navegables», a la que hemos hecho referencia al tratar de la extensión de la Jurisdicción Marítima a las aguas interiores.

Recogíamos la opinión de GILMORE y BLACK**58**, para quienes dicha Jurisdicción se extiende a todas las aguas –dulces o saladas, con o sin mareas, naturales o artificiales– mientras sean navegables de hecho "*en el comercio interestatal o extranjero*".

Vimos también como MARAIST**59** citaba a la propia Corte Suprema de los Estados Unidos, que en el caso *The Daniel Ball v. United States* aclaraba que los ríos son navegables de hecho cuando "*se usan o son susceptibles de ser usados como vías para el comercio*".

58 *Vide, supra,* la nota nº. 33.

59 Conferir, *supra,* la nota nº. 33.

Posteriormente, MARAIST[60] analiza desde el punto de vista de la Jurisprudencia las expresiones «uso», «vías» y «comercio». En relación con este último término, señala que hay poca Jurisprudencia que dé un concepto satisfactorio, pero que "los últimos casos requieren transporte de bienes o de pasajeros o alguna otra actividad más significativa comercialmente que la pesca o navegación de placer".

Será el tercero de los factores reseñados el que nos permita resolver la cuestión de si los barcos de placer son «buques» a los efectos de quedar comprendidos dentro del ámbito de la Jurisdicción Marítima.

MARAIST[61] explica que el concepto «maritime flavor» frecuentemente es definido como "tener una relación significativa con la actividad marítima tradicional". Más adelante, recoge las dos Escuelas de pensamiento acerca de este término. Para una, "solamente aquellas actividades directamente envueltas en el comercio marítimo poseen el

60 MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, p. 24.

61 MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 25 y 41-42, recogiendo la opinión de la Corte Suprema en el caso *Foremost Ins. Co. v. Richardson* [457 U. S. 668, 73 L. Ed. 2d. 300, 102 S. Ct. 2654, 1982 A. M. C. 2253 (1982)].

requisito del «flavor»"; para otra, que encuentra su apoyo en la Jurisprudencia, la navegación de placer también participa del «maritime nexus», debido a la necesidad que tienen todo tipo de buques de adherirse a unas reglas uniformes de navegación.

NORRIS[62] también recoge la opinión de la Corte Suprema de los Estados Unidos en el caso *Foremost Ins. Co. v. Richardson*, donde se manifiesta que "El interés federal en proteger el comercio marítimo no puede servirse adecuadamente si la Jurisdicción Marítima se restringe a aquellos individuos actualmente comprometidos en una actividad marítima comercial", concluyendo dicha Corte que "A la luz de la necesidad de reglas uniformes que gobiernen la navegación, el potencial impacto en el comercio marítimo cuando dos buques colisionan en aguas navegables, y la incertidumbre y confusión que acompañaría necesariamente a una prueba de jurisdicción vinculada al uso comercial de un barco dado, nosotros sostenemos que una demanda alegando una colisión entre dos buques en aguas navegables propiamente plantea una pretensión dentro de la Jurisdicción Marítima de los Tribunales Federales".

62 NORRIS, *op. cit.*, *The Law of Seamen*, Volume 1, pp. 17-18.

La conclusión es que los Tribunales de Distrito Federales tienen Jurisdicción Marítima en los accidentes de barcos de placer que ocurran en aguas navegables, debiendo aplicarse el Derecho Marítimo y no el Derecho común estatal.

Partiendo de la definición de Derecho Marítimo propuesta anteriormente, es posible afirmar que el Derecho Privado del Seguro Marítimo es un Derecho especial dentro de aquél[63].

Podemos definirlo como aquel Derecho especial, integrado dentro del Derecho Marítimo, y formado por un conjunto de normas jurídico-privadas encaminadas a regular

63 HERNÁNDEZ MARTÍ, Juan: *Contrato de seguro marítimo: la Póliza de buques*, Edición del Autor, Valencia, 1982, p. 31; e Ídem: "La Ley del Contrato de Seguro y los seguros marítimos", en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, p. 257.

En el Derecho americano, la Doctrina más autorizada incluye el contrato de seguro marítimo dentro del Derecho y la Jurisdicción Marítimas. Conferir al respecto:

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 20-21, 48-51 y 61-63, criticando duramente la postura de la Corte Suprema en el caso *Wilburn Boat Co. v. Fireman's Fund Ins. Co.* [348 U. S. 310, 75 S. Ct. 368, 99 L. Ed. 337 (1955)], donde se sostiene que en ausencia de un estatuto federal o de una norma de Derecho Marítimo común bien establecida, un contrato de seguro marítimo se rige por el Derecho estatal.

MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 28 y 110-111, donde también se hace eco de la crítica antes señalada.

los seguros relativos a los riesgos y eventos dañosos que puedan surgir con ocasión de la navegación marítima. En definitiva, y más brevemente: se trata del conjunto de normas que rigen los distintos seguros marítimos.

En principio, y habida cuenta de que consideramos el Derecho Marítimo como un Derecho especial de naturaleza mercantil, el mismo carácter le corresponderá al Derecho del Seguro Marítimo y a los contratos que éste regula[64].

La cuestión, sin embargo, no es tan simple por lo que respecta al Derecho del Seguro Privado en general, y debemos diferenciarlo del Derecho Privado del Seguro, antes de referirnos al Derecho Privado del Seguro Marítimo.

1.2. *DERECHO DEL SEGURO PRIVADO*

El Derecho de Seguros está formado por aquellas normas de Derecho Público y Privado cuyo objeto es regular

64 En el Derecho inglés del seguro marítimo, GRIME, Robert P.: *Shipping Law*, Sweet & Maxwell, London, 1978, p. 236, afirma rotundamente que "El Derecho del Seguro Marítimo es una parte del Derecho Mercantil".

el seguro como manifestación social y económica, o lo que es lo mismo, la actividad aseguradora.

Siguiendo a SÁNCHEZ CALERO[65], podemos definir el Derecho del Seguro Privado como "el conjunto de normas jurídicas que específicamente disciplinan el estatuto (jurídico) del empresario del seguro privado, el de sus colaboradores y el contrato de seguro".

Se trata de un Derecho especial, si bien SÁNCHEZ CALERO[66] no lo califica ni como una parte del Derecho Privado ni del Derecho Mercantil. No lo incluye dentro del Derecho Privado porque también está formado por normas de carácter público[67], como las encaminadas a establecer las

---

65 SÁNCHEZ CALERO, Fernando: *Curso del Derecho del Seguro Privado*, Volumen 1, Ediciones Nauta, S. A., Bilbao, 1961, pp. 14-16; recogido también por DEL CAÑO ESCUDERO, Fernando: *Derecho Español de Seguros*, Tomo I, *Parte general*, Madrid 1983, 3ª. Edición, pp. 10-12.

Vide, también, GARRIGUES, Joaquín: *Contrato de seguro terrestre*, Madrid, 1973, pp. 1-5.

66 SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso...*, Vol. 1, p. 17.

67 **Así, podemos distinguir entre Derecho Público y Derecho Privado de Seguros. En este sentido:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 495-496.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 252-253.

reglas que afectan a la constitución y funcionamiento de las Compañías Aseguradoras, y al control e inspección de las mismas por la Administración Pública. Por lo tanto, no equivale al Derecho Privado del Seguro, cuyo ámbito, como veremos, es más restringido.

Tampoco es únicamente una parte del Derecho Mercantil, pues está integrado también por normas civiles, laborales, administrativas, fiscales y penales[68]; esta

---

En sentido contrario se manifiesta RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, Editorial Porrúa, S. A. México, 1978, 13ª. Edición, p.162, considerando que la división entre el Derecho Público y el Privado es artificiosa, "ya que es indiscutible la existencia de aspectos públicos en los privados y de intereses privados en los públicos". Confunde este autor dos cuestiones diferentes: en efecto, es indiscutible su segunda afirmación, como hemos tenido ocasión de manifestar anteriormente, pero precisamente es posible circunscribir aún más el campo del Derecho del Seguro en general, limitándolo al Derecho Público o al Privado. Lo cual no es óbice para que dentro del Derecho del Seguro Privado existan normas de carácter público; y, viceversa, en el campo del Derecho del Seguro Público, preceptos de matiz privado.

68 SÁNCHEZ CALERO, *op. cit., Curso...*, Vol. 1, p. 16.
DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit., Derecho Español...*, T. I, p. 8.
En cambio, dentro de la Doctrina mexicana, RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, *op. cit., Curso de Derecho Mercantil*, pp. 161-162, no obstante reconocer que "El ordenamiento total del seguro abarca problemas como los relativos a las fuentes, normas no contractuales, política de seguro, entidades aseguradoras, etc., etc., etc., todo lo cual se comprende con la denominación común de *Derecho de Seguros* […]", sostiene que este Derecho "sigue siendo un capítulo muy importante, con normas a veces peculiares, del Derecho Mercantil, sin que sea posible desglosarlo del mismo".

circunstancia nos lleva a afirmar que el Derecho del Seguro Privado tiene una naturaleza mixta.

Consecuencia de dicha naturaleza mixta, es que el mencionado Derecho posee un doble orden de prelación de fuentes[69]. A las normas mercantiles se les aplicará el sistema del artículo 2º. del Código de Comercio:

1º.) La Ley mercantil.

2º.) Los Usos mercantiles.

3º.) Se recurre al Derecho común, que en realidad no es «fuente» del Derecho Mercantil.

A las normas de carácter público, así como a las privadas no mercantiles, les será de aplicación el artículo 1º. del Código Civil:

1º.) La Ley.

---

69 SÁNCHEZ CALERO, *op. cit., Curso...*, Vol. 1, pp. 30-31.
DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 26, siguiendo a SÁNCHEZ CALERO.

2º.) La Costumbre.

3º.) Los Principios Generales del Derecho.

No obstante, es obvia la unión de ambos Derechos, Mercantil y de Seguros pues el primero se define en función del empresario mercantil y de los contratos mercantiles, y el segundo se delimita con relación al empresario de seguros y al contrato de seguro**70**.

Hay que excluir del campo del Derecho del Seguro Privado el seguro social, según la Doctrina más autorizada**71**.

---

70 DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 13.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso...*, Vol. 1, pp. 16-17.

71 DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 12.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 252.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso...*, Vol. 1, p. 17.

Lo mismo opina RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, *op. cit.*, *Curso...*, Tomo II, p. 161, respecto del seguro privado en la Legislación mexicana.

1.2.1. La pretendida autonomía del Derecho del Seguro Privado

Distingue la Doctrina entre autonomía sustancial, legislativa, científica y didáctica. Así, partiendo de la unidad de todo el Derecho positivo, la ciencia del Derecho lo divide en sectores con el fin de profundizar en su conocimiento. Como señala SÁNCHEZ CALERO[72], a tal efecto existen diversos criterios: no obstante, dada la historicidad del Derecho positivo y de la Ciencia del Derecho, el criterio utilizado por los Juristas está determinado por circunstancias históricas que, a su vez, influyen en la delimitación de las disciplinas jurídicas tradicionales.

Al tratar de acotar una disciplina teniendo en cuenta únicamente el objeto que regula, se rompe con la división clásica entre Derecho Público y Privado, ya que dicha disciplina estará integrada por normas segregadas de ambos Derechos. Este proceso lleva inevitablemente a la duplicidad del tratamiento de dichas normas, con la consiguiente falta de coordinación en la división del trabajo que han de realizar

72 SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso...*, Vol. 1, pp. 18-19, seguido por DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 13.

los Juristas para llegar al conocimiento del Derecho positivo; de ahí que la Doctrina Científica no considere oportuno perturbar la mencionada división tradicional del Derecho con la asunción de nuevas ramas referidas a una determinada materia económica o social (como, por ejemplo, al seguro), a menos, claro está, que se renueve totalmente la división de las ramas jurídicas.

Por lo tanto, el Derecho del Seguro Privado no tiene autonomía en el sentido indicado, lo que no impide su exposición aislada con fines didácticos[73].

1.3. *DERECHO PRIVADO DEL SEGURO*

El Derecho Privado del Seguro tiene por finalidad regular el contrato de seguro y las relaciones jurídicas dimanantes del mismo. No se incluyen dentro de él los

73 A esta conclusión llega también RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, *op. cit., Curso...*, Tomo II, p. 161, manifestando que "La denominación de Derecho de seguros, como la de Derecho bancario, la aceptamos en cuanto expresa una unidad sistemática de exposición, pero si se quiere hablar de Derecho de seguros, en el sentido de disciplina jurídica autónoma, entendemos que no hay motivos suficientes para ello".

seguros sociales[74]. La exclusión de la Seguridad Social obedece a que no posee las notas de voluntariedad, libertad y proporcionalidad entre la prima y el riesgo, propias del seguro privado, y ello porque no se basa en un contrato. Esta es la causa de que el artículo 1.2 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, estableciera que "*Quedan expresamente excluidos del ámbito de aplicación de la presente Ley el Régimen General y los Regímenes Especiales que integran el sistema de Seguridad Social obligatoria*".

El estudio de la Empresa y del Empresario de seguros también queda excluido del ámbito del Derecho Privado del Seguro, pues al comprender normas de Derecho Público y Privado, dicho estudio corresponde al Derecho del Seguro en general y al Derecho del Seguro Privado.

74 Como ya vimos (conferir, *supra*, el apartado 1.2.), SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso...*, Vol. 1, p. 17, excluye del ámbito del Derecho del Seguro Privado las normas relativas a los seguros sociales, pero considera (p. 15) que algunas de estas normas sí pertenecen al Derecho Privado del Seguro.

1.4. *DERECHO PRIVADO DEL SEGURO MARÍTIMO*

A los efectos de este trabajo nos interesa, como ya hemos tenido ocasión de exponer, el Derecho Marítimo Privado; y dentro de éste, el Derecho Privado del Seguro Marítimo –cuyo contenido lo constituyen las relaciones jurídico-privadas que se establecen entre las partes que intervienen en el contrato de seguro marítimo–, regulado en los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio, y sometido a la jerarquía de fuentes preceptuada en el artículo 2º. de dicho Código. En definitiva, limitaremos nuestro estudio al Derecho Privado del contrato de seguro marítimo, y en particular al análisis de las fuentes aplicables al mismo.

Definido el Derecho Privado del Seguro Marítimo como un Derecho especial integrado dentro del Derecho Marítimo Privado (y, consiguientemente, dentro del Derecho Mercantil) y constituido por el conjunto de normas que rigen los diferentes seguros marítimos, resulta evidente que las fuentes jurídicas y su orden jerárquico serán las mismas para ambas disciplinas, y también para el contrato de seguro marítimo.

CAPÍTULO 2. LAS FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO

Consecuencia jurídica lógica de la consideración del Derecho Marítimo Privado como un Derecho especial incluido en el ámbito del Derecho Mercantil, es que el sistema de fuentes de éste será también el de aquél. Así se han manifestado expresamente en nuestra Doctrina: BROSETA PONT, GARRIGUES, HERNÁNDEZ MARTÍ, HERNÁNDEZ YZAL y RODRÍGUEZ CARRIÓN[75].

---

75 BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 706.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 551-552.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 30; e Ídem, *op. cit.*, *La Ley del Contrato de Seguro...*, p. 256.

HERNÁNDEZ YZAL, Santiago: *Derecho Marítimo*, I, Librería Bosch, Barcelona, 1984, p. 246.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, "Fuentes e interpretación...", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 281; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 21.

Para el estudio de las fuentes del Derecho Comercial en general, desde la perspectiva del Derecho comparado, conferir:

DE SOLA CAÑIZARES, Felipe: *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, Tomo I, Montaner y Simón, S. A., Barcelona, 1963, pp. 287-328.

HAMEL, Joseph; LAGARDE, Gaston; y JAUFFRET, Alfred: *Droit Commercial*, Tome I, 1er Volume, par Alfred JAUFFRET, Jurisprudence Générale Dalloz, Paris, 1980, 2e Édition, pp. 1-95.

LE GALL, Jean Pierre: *Droit Commercial*, *Règles Générales applicables aux commerçants, sociétés commerciales, el G.I.E., banque et bourse*, Jurisprudence Générale Dalloz, Paris, 1980, Huitième Édition, pp. 6-10.

RIPERT, Georges: *Traité Élémentaire de Droit Commercial*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1980, Dixième Édition par René Roblot, pp. 21-35.

VICENT CHULIÁ**[76]**, al referirse a las fuentes del Derecho Mercantil, sostiene con GARRIGUES que este Derecho nunca ha tenido una jerarquía propia de fuentes, siendo aplicable la recogida en el artículo 1º. del Código Civil. Al tratarse de materia mercantil, y teniendo en cuenta el artículo 2º. del Código de Comercio, se aplicarán en

---

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, *op. cit.*, *Curso...*, T. I, pp. 19-26.

VAN RYN, Jean & HEENEN, Jacques: *Principes de Droit Commercial*, Tome Premier, Établissements Émile Bruylant, Bruxelles, 1976, Deuxième Édition, pp. 26-36.

76 VICENT CHULIÁ, Francisco: *Compendio Crítico de Derecho Mercantil*, Tomo I, Librería Bosch, Barcelona, 1986, 2ª. Edición, pp. 38 y 43.

***Vide*, también:**

FORNÍES BAIGORRI, Ascensión: *Fuentes del Derecho Mercantil*, Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1971, pp. 18 y ss., citando fundamentalmente a RUBIO: *Introducción al Derecho Mercantil*, Barcelona, 1969, pp. 359 y ss., explicando esta autora "que en pura doctrina no puede hablarse de la teoría propia de las fuentes del Derecho Mercantil, ya que este Derecho no ofrece formas especiales de manifestación diferentes de las del Derecho Civil, pues tanto uno como otro se manifiestan por medio de la Ley o de la costumbre". Continúa con una cita de RUBIO, quien indica que, no obstante, "la tradición dualista que representa aún hoy legislativa y doctrinalmente la posición predominante y, en España, el sistema vigente, ha recogido, subrayado, e indudablemente forzado un sistema propio de fuentes [...] del Derecho Mercantil distinto, y, en cuanto resulte posible, contrapuesto, al del Derecho general privado".

PANCORBO LÓPEZ, Manuel Luis: "Perspectiva jurídico–mercantil de la costumbre, como fuente del Derecho", en *Revista Electrónica de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, www.refdugr.com, 8 de enero de 2007.

VIGIER DE TORRES y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, *op. cit.*, *Compendio...*, Vol. 1º., pp. 7-8.

primer lugar dicho Código o las Leyes mercantiles especiales; en su defecto, la costumbre mercantil; y en tercer lugar, el Derecho común con carácter supletorio o subsidiario del Derecho Mercantil. Por lo tanto, el Derecho común se aplicará al caso por **analogía**[77] (así se manifiesta

---

77 ATIENZA RODRÍGUEZ, Manuel: *Sobre la analogía en el Derecho. Ensayo de análisis de un razonamiento jurídico*, Editorial *Civitas*, S. A., Madrid, 1986, Primera Edición, expone (p. 38) los interrogantes que plantea el razonamiento jurídico por analogía, entre los que cabe citar, "¿Es posible distinguir la analogía de la interpretación extensiva? [...] ¿Es una fuente del Derecho?". De las conclusiones de su ensayo (pp. 179-187) destacamos que: "No hay, pues, una correspondencia biunívoca entre el término y el concepto de analogía"; "la analogía no es una fuente de Derecho, según el concepto habitual de fuente"; y "la distinción en cuestión (entre analogía e interpretación extensiva) no se puede establecer de una manera precisa".

CASTÁN TOBEÑAS, José: *Derecho Civil Español, Común y Foral*, Tomo Primero, *Introducción y Parte General*, Volumen Primero, *Ideas generales. Teoría de la norma jurídica*, Reus, S. A., Madrid, 1978, Undécima Edición, al referirse (p. 523) a las acepciones de la interpretación, explica que existe otra más amplia, "(para la que suele reservarse la designación de *interpretatio iuris*), dentro de la cual la interpretación va más allá de las reglas preestablecidas y comprende la investigación del Derecho con relación a una determinada situación o relación de la vida, mediante el juego de las normas estatuidas, e incluso a través de normas no prefijadas", afirmando (p. 547) que "La analogía […] opera sobre cosas que no pueden resolverse con una disposición precisa".

ESPÍN CÁNOVAS, Diego: *Manual de Derecho Civil Español*, Volumen I, *Parte General*, Editorial Revista de Derecho Privado, Editoriales de Derecho Reunidas, Madrid, 1982, 8ª. Edición, p. 180, recuerda que "Se discute vivamente en la Doctrina si el Ordenamiento Jurídico presenta lagunas. La cuestión está relacionada con la interpretación, porque si existen lagunas, el intérprete deberá colmarlas con el procedimiento analógico (interpretación en sentido amplio)".

FALCÓN y TELLA, María José: *El argumento analógico en el Derecho*, Servicio de Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, Editorial *Civitas*, S. A., Primera

ROTONDI al explicar la jerarquía de fuentes del Código de Comercio italiano de 1882, que es idéntica a la nuestra).

Para HERNÁNDEZ MARTÍ y RODRÍGUEZ CARRIÓN[78], citando ambos a GARRIGUES[79], el problema de las fuentes del Derecho Marítimo se traduce o resuelve en la determinación del contenido de las normas jurídico mercantiles del tráfico marítimo contenidas en el Código de Comercio, en las Leyes especiales y en los Usos en defecto de las cuales habrá que acudir al denominado «Derecho común»: en primer lugar al Mercantil Terrestre y, en segundo término, al Derecho Civil.

Edición, Madrid, 1991, expone con claridad (p. 64) que "En la analogía hay ambas cosas, norma a interpretar y laguna a integrar, precisamente a través de la interpretación de aquélla", y analiza (pp. 126-132) la distinción entre analogía e interpretación extensiva desde las distintas posturas doctrinales, quedando patente la dificultad de deslindar ambas figuras.

78 HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 30; e Ídem, *op. cit.*, "La Ley del Contrato de Seguro...", p. 256.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, "Fuentes e interpretación...", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 281; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 21.

79 GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 551.

GARRIGUES[80] afirma que "el carácter peculiarísimo de la mayor parte de las instituciones del Derecho Marítimo aconseja no acudir al Derecho terrestre, sea Mercantil o Civil, sino cuando la virtualidad propia de las normas jurídico marítimas esté realmente agotada". Así, la aplicación analógica de las normas especiales del Derecho Marítimo será preferente respecto de las normas del Derecho Terrestre. HERNÁNDEZ MARTÍ[81] cita este texto de GARRIGUES y se adhiere a lo manifestado en él, añadiendo que, en definitiva, se trata de "interponer la analogía de las normas del Derecho Marítimo, entre éste y el Derecho Mercantil Terrestre, como indica el Profesor Broseta".

BROSETA PONT[82] opina, precisamente, que la naturaleza especial del Derecho Marítimo aconseja el siguiente orden jerárquico de fuentes:

---

80 GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 556.

81 HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 35-36.

82 BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 705-706.

Conferir, también, LEFEBVRE D'OVIDIO & PESCATORE, *op. cit.*, *Manuale...*, pp. 29 a 35, donde al exponer las fuentes del Derecho de la Navegación italiano manifiestan estos autores que, a falta de disposición expresa del citado Derecho, debe recurrirse a la analogía, y cuando las lagunas no puedan colmarse con la analogía (se entiende del Derecho Marítimo), se recurrirá al Derecho Civil. Si subsisten las lagunas se

1º.) Normas del Libro III del Código de Comercio o de las Leyes marítimas especiales.

2º.) Usos marítimos especiales.

3º.) Aplicación analógica de las normas del Libro III del Código de Comercio, que contiene el Derecho Mercantil Marítimo.

4º.) Aplicación analógica de las normas del Derecho Mercantil Terrestre del Código de Comercio.

5º.) Derecho común.

En esencia, este es el sistema de fuentes que nos parece más adecuado para el Derecho Marítimo, con las matizaciones que haremos al tratar de la jerarquía de las fuentes del contrato de seguro marítimo en el siguiente capítulo.

---

aplicarán analógicamente las normas del Derecho Civil, y en último lugar, los Principios Generales del Ordenamiento del Estado.

CAPÍTULO 3. LAS FUENTES DEL DERECHO PRIVADO DEL SEGURO MARÍTIMO Y SU ORDEN JERÁRQUICO

3.1. *ESTUDIO DE LAS TEORÍAS DOCTRINALES*

Los artículos 1º. del Código Civil y 2º. del Código de Comercio establecen el orden de prelación de fuentes formales del Ordenamiento Jurídico español.

Toda relación negocial se regula por la norma combinada resultante de la Ley, la Costumbre, los Principios Generales del Derecho, y la «*Lex privata*» creada por los particulares en el ejercicio de la autonomía de la voluntad[83].

RODRÍGUEZ CARRIÓN[84] estima que el sistema de fuentes aplicable al contrato de seguro marítimo es el siguiente:

---

83 GARCÍA AMIGO, Manuel: "Integración del Contrato de Seguro", en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid 1982, p. 383.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, "Fuentes e interpretación...", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 282; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios de Seguro Marítimo*, p. 22, citando a GARCÍA AMIGO.

84 RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, "Fuentes e

1º.) Legislación Comunitaria.

2º.) Normas de Derecho necesario del Código de Comercio.

3º.) Condiciones Particulares de la póliza de seguro marítimo.

4º.) Condiciones Generales de la Contratación de la póliza de seguro.

5º.) Normas de Derecho dispositivo del Código de Comercio.

---

interpretación...", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 282 y ss. En *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 22 y ss., completa este orden anteponiendo la Legislación Comunitaria (actualmente, Legislación de la Unión Europea) a las restantes fuentes. En la Conferencia sobre "El seguro marítimo", impartida el día 5 de septiembre de 1995, en Cartagena, dentro del Aula del Mar dedicada al Derecho del Mar, organizada por la *Universidad del Mar*, bajo los auspicios de la *Universidad de Murcia*, completó este sistema de fuentes incluyendo junto a las normas de Derecho necesario del Código de Comercio los preceptos imperativos de la Ley 26/1984, de 19 de Julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (Ley derogada por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes Complementarias). *Vide*, también, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 29-45.

6º.) Ley de Contrato de Seguro.

7º.) Usos del comercio.

8º.) Extensión analógica de las normas del Código de Comercio.

9º.) Derecho común.

10º.) Principios Generales del Derecho.

Por último, cita la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, en su función complementaria de nuestro Ordenamiento Jurídico.

En definitiva, RODRÍGUEZ CARRIÓN refleja el sistema de fuentes recogido en el artículo 1º. del Código Civil, relacionándolo con el artículo 2º. del Código de Comercio, por tratarse de un contrato mercantil, en el sentido apuntado por GARRIGUES y VICENT CHULIÁ.

Hemos tenido ocasión de exponer con alguna extensión toda la problemática inherente a esta materia en otra obra anterior, a la que remitimos al lector interesado[85].

Manifestamos entonces que, para la Doctrina mercantilista, la inclusión del Derecho Marítimo Privado en el ámbito del Derecho Mercantil, como un Derecho especial, determina el que ambos Derechos participen de las mismas fuentes[86]; que, por otra parte, no son otras que las mencionadas en el artículo 1º. del Código Civil, con observación del orden de prelación establecido en el artículo 2º. del Código de Comercio[87].

---

85 SOTO ABELEDO, Javier: "Las fuentes del contrato de seguro marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1996, pp. 307-355.

86 **En este sentido se han manifestado:**
BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual…*, p. 706.
GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso…*, T. II, pp. 551-552.
HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo: la Póliza de buques*, p. 30; e Ídem: *op. cit.*, "La Ley del contrato de seguro y los seguros marítimos", en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios…*, Vol. I, p. 256.
HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, p. 246.

87 **Así lo entienden:**
FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes del Derecho Mercantil*, pp. 18 y ss. (citando fundamentalmente a RUBIO, *Introducción al Derecho Mercantil*, Barcelona, 1969, pp. 359 y ss.), sosteniendo "que en pura doctrina no puede hablarse de la teoría propia de las fuentes del

A su vez, el Derecho Privado del Seguro Marítimo, constituido por el conjunto de las relaciones jurídico-privadas que se establecen entre las partes que intervienen en este contrato –que se encuentra regulado en los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio–, aparece integrado, como un Derecho especial, dentro del Derecho Marítimo Privado, participando igualmente del mismo sistema de fuentes[88], cuya jerarquía estimamos que es la siguiente[89]:

1º.) Normativa de la Unión Europea –y la que en desarrollo de la misma se promulgue en España– y Tratados

---

Derecho Mercantil, ya que este Derecho no ofrece formas especiales de manifestación diferentes de las del Derecho Civil, pues tanto uno como otro se manifiestan por medio de la Ley o de la costumbre".

VICENT CHULIÁ, Francisco: *Compendio Crítico de Derecho Mercantil*, Tomo I, Librería Bosch, Barcelona, 1986, 8ª. Edición, pp. 38 y 43, adhiriéndose a la opinión de GARRIGUES.

VIGIER DE TORRES y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, *op. cit.*, *Compendio de Derecho y Legislación Marítima*, T. 1º., pp. 7-8.

88 Sistema y orden jerárquico que decimos que viene determinado por lo dispuesto en el artículo 2º. del Código de Comercio debido al encuadramiento sistemático del Derecho Marítimo dentro del Derecho Mercantil; pero, como hemos indicado anteriormente (conferir, *supra*, la nota nº. 44), sin que esto sea óbice para considerar que la complejidad y extensión de aquel Derecho especial aconseje un tratamiento autónomo del mismo.

89 Este orden jerárquico se expone también en las Sentencias nº. 510, de 17 de julio de 2001 (EDJ 2001/40622), y nº. 532, de 12 de diciembre de 2005 (EDJ 2005/337041), de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears, de las que fuimos Ponente.

Internacionales vigentes en nuestro País, en materia de seguro marítimo**90**.

---

90 **Cabe citar:**

- El Convenio Internacional de Bruselas, de 29 de noviembre de 1969, sobre la responsabilidad civil por los daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Instrumento de ratificación de España de 15 de noviembre de 1975, publicado en el BOE de 8 de marzo de 1976), modificado por los Protocolos de Londres, de 9 de noviembre de 1976 (Instrumento de adhesión de España de 5 de octubre de 1981, publicado en el BOE de 4 de febrero de 1982), y de 27 de noviembre de 1992 (Instrumento de adhesión de España de 6 de junio de 1995, publicado en el BOE de 20 de septiembre de 1995), con las enmiendas realizadas por el Comité Jurídico de la *Organización Marítima Internacional* (*OMI*), el 18 de octubre de 2000, a las cuantías de limitación que figuran en el Protocolo de 1992 (enmiendas publicadas en el BOE de 3 de octubre de 2002). Conferir el Real Decreto 1.892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (BOE de 18 de septiembre de 2004), modificado por el Real Decreto 1.795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de buques (BOE de 18 de noviembre de 2008).

- El Convenio Internacional de Bruselas, de 17 de diciembre de 1971, relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares (Instrumento de adhesión de España de 3 de mayo de 1974, publicado en el BOE de 20 de agosto de 1975), que debe asegurar el propietario de la instalación nuclear.

- El Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar (Instrumento de adhesión de España de 22 de septiembre de 1981, publicado en el BOE de 6 de mayo de 1987), con sus Protocolos de 19 de noviembre de 1976 (Instrumento de adhesión de España de 22 de septiembre de 1981, publicado en el BOE de 9 de octubre de 1990). En esta materia, según veremos, hay que tener en cuenta el Reglamento (CE) Nº. 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, exigible conforme a lo establecido en el mencionado Convenio de Atenas y su Protocolo y de 1 de noviembre de 2002, y en las

Directrices para su aplicación aprobadas por el Comité Jurídico de la *Organización Marítima Internacional* (*OMI*), el 19 de octubre de 2006. El extenso artículo 4 bis de dicho Convenio de Atenas regula el "*Seguro obligatorio*" que debe suscribir el transportista, y en su apartado 13 dispone que, "*A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su Legislación nacional, todo buque autorizado a transportar más de doce pasajeros, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, está cubierto por un seguro u otra garantía financiera en la cuantía establecida en el párrafo 1, en la medida en que el presente Convenio sea aplicable*". No obstante, al respecto también es preciso tener presente el Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros (que entró en vigor el 28 de marzo de 1990).

Si bien el párrafo segundo del artículo 12 del Reglamento 392/2009 dispone que el mismo "*Será aplicable a partir de la fecha de la entrada en vigor para la Comunidad del Convenio de Atenas y, en cualquier caso, no más tarde del 31 de diciembre de 2012*", en el artículo 11 establece un régimen transitorio, de modo que si el transporte por mar se hace dentro de un Estado miembro en "*buques de la clases A según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE*", dicho Estado puede optar por aplazar cuatro años la aplicación del Reglamento; y si se efectúa en "*buques de la clase B*", dicho aplazamiento puede extenderse hasta el 31 de diciembre de 2018. La Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, define las clases de éstos en su artículo 4, cuyo apartado 2 fue redactado de nuevo por la Directiva 2003/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 98/18/CE del Consejo sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje. La mencionada Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, fue transpuesta al Ordenamiento Jurídico Interno mediante el Real Decreto 1.247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, modificado por el Real Decreto 457/2011, de 1 de abril.

- El Convenio Internacional de Londres, de 3 de mayo de 1996, referente a la responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP), aunque éste aún no ha entrado en vigor. Fue modificado mediante un Protocolo de 30 de abril de 2010, y entrará en vigor 18 meses después de la fecha de su ratificación por al menos doce Estados, incluidos cuatro Estados con un arqueo bruto con no menos de 2 millones de unidades cada uno, y que hayan recibido en el año precedente una cantidad

total de al menos 40 millones de toneladas de carga (conferir al respecto: http://sp.iopcfund.org/npdf/HNS%202010_s.pdf). Hay que tener presente la Decisión del Consejo, de 18 de noviembre de 2002, por la que se autoriza a los Estados miembros a adherirse o ratificar, en interés de la Comunidad el Convenio Internacional de Londres, de mayo de 1996, referente a la responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP).

- El Convenio Internacional de Londres, de 23 de marzo de 2001, sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (*BUNKERS* 2001) [Instrumento de ratificación de España de 10 de noviembre de 2003, publicado en el BOE de 19 de febrero de 2008], que entró en vigor el 21 de noviembre de 2008. El prolijo artículo 7 de dicho Convenio regula el "*Seguro o garantía financiera obligatorios*" que debe suscribir el propietario del buque, y en su apartado 12 dispone que, "*A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su Legislación nacional, todo buque de arqueo bruto superior a 1.000, donde quiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1*". Conferir el Real Decreto 1.795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de buques (BOE de 18 de noviembre de 2008).

- El Convenio Internacional de Nairobi, de 18 de mayo de 2007, sobre la remoción de restos de naufragio, que, con arreglo a su artículo 3.1., "*entrará en vigor doce meses después de la fecha en que diez Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General*" de la *OMI*. En el artículo 12 del referido Convenio se regula extensamente el "*Seguro obligatorio u otra garantía financiera*" que debe suscribir el propietario del buque, y en su apartado 12 se establece que, "*A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su Legislación nacional, todo buque de arqueo bruto igual o superior a 300, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1.*"

2º.) Las normas de Derecho necesario comprendidas en la Sección Tercera del Título III del Libro III del Código de Comercio (artículos 737 a 805), referentes a los seguros marítimos; y el artículo 954 de dicho Código, en cuanto a la prescripción de las acciones derivadas de los citados seguros.

3º.) La *Lex privata, negotii o contractus*.

Y, aparte de todo esto, conforme destacaremos, no hay que olvidar la **Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho Marítimo** –aplicable respecto de los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas–, cuyo artículo 4 establece que:

"1. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarbolen su pabellón que dispongan de un seguro que cubra a dichos buques.

2. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarbolen un pabellón distinto del suyo propio que cuenten con un seguro cuando dichos buques entren en un puerto que esté bajo jurisdicción del Estado miembro. Ello no impedirá que los Estados miembros, de conformidad con el Derecho Internacional, exijan el cumplimiento de esta obligación cuando dichos buques se encuentren navegando en sus aguas territoriales.

3. El seguro citado en los apartados 1 y 2 cubrirá las reclamaciones de Derecho marítimo sujetas a una limitación con arreglo al Convenio de 1996. El importe del seguro de cada buque por cada incidente será igual al importe máximo que determine la limitación de la responsabilidad, tal como se establece en el Convenio de 1996."

En virtud de lo establecido en el artículo 9.1 párrafo primero de la mencionada Directiva, "*Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 1 de enero de 2012. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión*".

a) Primero: las Condiciones Particulares de la póliza de seguro marítimo.

b) Segundo: las Condiciones Generales de dicha póliza.

4º.) Las normas de Derecho dispositivo comprendidas en la citada Sección Tercera del Título III del libro III del Código de Comercio.

5º.) Los Usos mercantiles marítimos.

6º.) La aplicación analógica de las normas de la Sección Tercera del Título III del libro III del Código de Comercio, que contiene el Derecho Mercantil Marítimo aplicable al seguro marítimo.

7º.) La aplicación analógica del "*Derecho común*" invocado por el artículo 2º. del Código de Comercio, en el sentido de Derecho general, como contrapuesto al Derecho Mercantil, que es un Derecho especial[91]. Pero teniendo en

91 **Así lo entienden:**
ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit., Manual...*, Vol. I, p. 34.
DÍEZ DEL CORRAL RIVAS, Jesús: "El Derecho Foral como

cuenta que, conceptuado, a su vez, el Derecho Marítimo como un Derecho especial respecto del Derecho Mercantil Terrestre, las normas de este último, aunque en puridad respecto del Derecho Privado General sean Derecho Privado Especial, también tendrán la consideración de «comunes», en el sentido de «generales», respecto de aquél.

Así pues, dentro del mencionado "*Derecho común*" aplicable por analogía al contrato de seguro marítimo, debemos entender comprendido:

a) Primero, la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, como manifestación del Derecho Mercantil Terrestre en esta materia, al haber derogado los artículos 380 a 438 del Código de Comercio, referentes al contrato de seguro terrestre[92].

---

supletorio del Derecho Mercantil (notas a la Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de junio de 1968)", en *Anuario de Derecho Civil*, Tomo XXIII, Fascículo III, Julio–Septiembre, 1969, p. 702.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, p. 33.

GARRIGUES, Joaquín: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo I, Imprenta Aguirre, Madrid, 1976, Séptima Edición, pp. 133-136.

92 Al calificar la Ley de Contrato de Seguro de «Ley mercantil», nos adherimos a la que, dentro de nuestra Doctrina, es la tesis mayoritaria. **En concreto, cabe citar en este sentido a los siguientes autores:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 58, nota nº. 2, y p. 495, que dice que tienen naturaleza mercantil los contratos que presuponen

necesariamente la presencia de un empresario en una de las partes, y en consecuencia incluye el Derecho Privado del Seguro en el Derecho Mercantil.

GARRIGUES, *op. cit., Curso...*, T. II, pp. 251-253, que también califica de mercantil el contrato de seguro.

HERNÁNDEZ DE PRADO, Olegario: "Normas relativas al contrato de seguro contra daños", en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, p. 567, quien muestra su satisfacción "por la claridad que aporta el hecho de dar al contrato de seguro un carácter netamente mercantil evitando las dificultades inherentes a las preexistentes regulaciones paralelas en Derecho Civil y Mercantil".

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, "Fuentes e Interpretación...", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 295; e *Ídem*, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 37, que dice que la Ley de Contrato de Seguro es "una Ley unificadora, en el sentido de que hace desaparecer la distinción entre contrato de seguro civil y mercantil, mostrándose pacífica la doctrina en su calificación de Ley mercantil". Conferir, también, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit., Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 424, donde insiste en el carácter mercantil de la Ley de Contrato de Seguro.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit., Instituciones...*, pp. 25 y 31, que incluye el contrato de seguro dentro del Derecho Mercantil y califica a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, de Ley mercantil especial.

URÍA, *op. cit., Derecho Mercantil*, p. 628, quien afirma tajantemente que "no es cuestionable el carácter mercantil de los seguros que esa Ley regula".

VERDERA Y TUELLS, Evelio, "Presentación. La Ley de Contrato de Seguro: encuadramiento constitucional y directrices básicas", en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, pp. 42 y 53, que, tras exponer que el Legislador "se ha abstenido de toda calificación, por lo que desde un punto de vista formal ha desaparecido la tradicional dualidad legislativa, operándose una unificación basada en la generalización de principios y de técnicas del Derecho Mercantil [….]", añade que "la regulación del contrato de seguro privado debe encuadrarse dentro de la «Legislación mercantil» […]", citando en idéntico sentido a BROSETA PONT y a OLIVENCIA.

Al entender que el contrato de seguro es mercantil, la competencia legislativa corresponde exclusivamente al Estado, conforme a lo dispuesto

b) Segundo, el Código Civil y los Derechos Civiles propios de las distintas Comunidades Autónomas[93].

---

en el artículo 149.1.6ª. de la Constitución Española (CE). Además, el artículo 149.1.11ª. CE también atribuye competencia exclusiva al Estado en cuanto a las bases de ordenación de los seguros, si bien el desarrollo de dichas bases por las Comunidades Autónomas sería posible.

Desde una postura diversa, *vide*:

GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, "Integración del Contrato de Seguro", en VERDERA Y TUELLS y OTROS: *Comentarios…*, Vol. I, pp. 384-385, que, al plantearse la cuestión del carácter civil o mercantil del contrato del seguro terrestre, dice que, "Sin dilucidar el problema, vamos a partir desde la hipótesis de que la nueva LCS supera la bipartición del seguro entre civil y mercantil y, en consecuencia, que el Derecho supletorio directamente aplicable es el C. c.".

VALPUESTA GASTAMINZA, Eduardo María: "Teoría general del contrato de seguro (conforme a la Ley española)", en *Revista de Derecho y Negocios*, Centro de Estudios de Derecho Corporativo, Universidad de San Martín de Porres, Facultad de Derecho, Lima, Perú, Año 2, nº. 3, Semestre II, 2009, p. 4, quien manifiesta que "La LCS regula un contrato único, sin solventar la cuestión y la Doctrina se ha enzarzado en la eterna e inacabable discusión acerca de qué define la mercantilidad de los contratos, si bien la consideración como mercantil está generalizada entre los autores y en la Jurisprudencia", citando en este sentido a GÓMEZ SEGADE, VERDERA Y TUELLS, FONT RIBAS, URÍA, BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ, y a SÁNCHEZ CALERO.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio…*, T. II, pp. 491 y 493, quien entiende que "la Ley 50/1980 contiene el régimen general del seguro terrestre (sin distinguir entre civil y mercantil) […]". Anteriormente, en "Concepto y caracteres del contrato de seguro en la nueva Ley", en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, p. 152, había manifestado que "el contrato de seguro, a falta de calificación en contrario, y a la espera de una completa y total unificación del Derecho de obligaciones y contratos, debe ser tenido por contrato civil o de Derecho común".

La calificación del contrato de seguro como civil podría permitir cierta competencia normativa de las Comunidades Autónomas, por la vía de lo establecido en el artículo 149.1.8ª. CE.

93 Así, el Tribunal Supremo, al resolver sobre la capacidad de una

mujer casada catalana para firmar aval en letra de cambio, manifiesta en el "Considerando" tercero de su Sentencia de 28 de junio de 1968 (EDJ 1968/543), "Que con arreglo al artículo 12 del Código Civil, éste rige sólo como Derecho supletorio de las regiones forales, para el único efecto de suplir deficiencias y vacíos de su Legislación […] y desenvolviendo este precepto, dispone el artículo 1.º de la Compilación catalana que sus disposiciones rigen con preferencia al Código y sólo en lo no previsto en aquélla se aplicará dicho Código, en lo que no se oponga a la citada Compilación (Disposición Final 2. a), de donde resulta que la prelación de fuentes legales en la región catalana atribuye la primacía a su Derecho Civil especial, contenido en su Compilación, el que es de aplicación primordial y preferente en todas las materias reguladas por la misma"; y añade en el "Considerando" cuarto, "Que al referirse el artículo 50 del Código de Comercio a "las reglas generales del Derecho común" para regular la capacidad de los contratantes, es indudable que esas reglas son las constituidas por las del Código Civil, que contiene los principios fundamentales de la contratación, pero al aplicarse en este caso el Derecho Civil especial de Cataluña con preferencia, hay que entender que el concepto de "Derecho común", se refiere a la Legislación que contiene dichos principios fundamentales, tanto si está en el Código Civil como en el Derecho regional y como éste es el aplicable en el presente recurso, no cabe duda que ese Derecho común para los catalanes está integrado por su Compilación y como el artículo 322.1º. de la misma decreta la nulidad de pleno derecho de la fianza prestada por la mujer casada a favor de su marido, precepto que es de rigurosa observancia, ello implica la estimación de los dos primeros motivos del recurso".

Posteriormente, el Tribunal Supremo, en el fundamento jurídico quinto de la Sentencia de 16 de febrero de 1987 (EDJ 1987/1242), reitera que el "Derecho común, en el sentido en que emplean esta expresión los artículos 2º. y 50 del Código de Comercio y según declaró la Sentencia de esta Sala de 28 de junio de 1968, es el particular vigente en los territorios de fuero y máxime después (*de*) que la Constitución (artículo 149.1.8ª.) ha renunciado a la unidad legislativa"; pero seguidamente añade que, "Sin embargo, un autorizado sector de la Doctrina entiende que, respecto de una disciplina uniforme, como es el Derecho Mercantil, resultaría perturbador admitir particularidades que afectarían inevitablemente a las "bases de las obligaciones contractuales", apareciendo patente la aspiración hacia la unidad de mercado", interpretación doctrinal que asume la sala, con cita de otras Sentencias anteriores.

Efectivamente, se trata de una cuestión doctrinalmente controvertida. Al respecto, conferir:

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 61 y nota nº. 3, donde se

manifiesta de acuerdo con el Profesor LALAGUNA, a quien cita y según el cual "hoy, cuando el artículo 2º. del Código de Comercio llama al «Derecho común» con carácter supletorio, este llamamiento no debe entenderse sólo referido al Código Civil, sino también a las reglas que con carácter común están presentes en las Legislaciones Forales". Y ya hemos visto como, al comentar el artículo 50 del Código de Comercio, expone (p. 61) que, cuando para los contratos mercantiles "no existan disposiciones legales mercantiles, se acudirá al Derecho común Civil o Foral, sin aplicar previamente los usos mercantiles […]".

DÍEZ DEL CORRAL RIVAS, *op. cit.*, "El Derecho Foral como supletorio del Derecho Mercantil (notas a la Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de junio de 1968)", en Anuario de Derecho Civil, Tomo XXIII, Fascículo III, Julio–Septiembre, 1969, p. 708, en la que sienta que:

"En conclusión, la doctrina fundamental de la Sentencia, sobre la aplicación del Derecho Foral, parece correcta, en cuanto tal; no, en cambio, como solución del caso práctico, muy dudoso, ni tampoco por los argumentos esgrimidos.

Pero en todo caso hay que reconocer:

– el cúmulo de Sentencias contrarias que, por tanto, constituyen doctrina legal a efectos de la casación, mientras que hoy por hoy la que hemos comentado es única,

– que el caso viene singularizado por la existencia de razones políticas y prácticas que, en ciertos momentos históricos, pueden inducir a la solución contraria."

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit., Fuentes...*, p. 36, nota nº. 34, en la que expone que coincide con SANCHO REBULLIDA en que, "en los artículos 2º. y 50 del Código de Comercio, el Derecho común de referencia debía ser el «común» de cada región […]".

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso de Derecho Mercantil*, T. I, p. 133, en la que expone que "Tradicionalmente se venía considerando que la noción del Derecho común como Derecho subsidiario del C. de c. hacía referencia al Derecho Civil con exclusión del Derecho Foral. Sin embargo, la discutida Sentencia de 28 de junio de 1968, al aplicar el artículo 50 del C. de c., ha abandonado esa doctrina, declarando que el concepto de Derecho común se refiere, según los casos, tanto al Derecho contenido en el Código Civil como a los Derecho Forales".

PANCORBO LÓPEZ, *op. cit.*, "Perspectiva jurídico–mercantil de la costumbre, como fuente del Derecho", en *Revista Electrónica de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, www.refdugr.com, 8 de enero de 2007, pp. 10-12 y nota nº. 26, en las que recoge la cita de distintos autores –en contra y a favor del criterio seguido en la mencionada Sentencia del Tribunal Supremo–, entre los que se encuentran DÍEZ DEL

8º.) Los Principios Generales del Derecho.

CORRAL RIVAS, RUBIO y VICENTE Y GELLA; y concluye que, "Por mi parte, considero que es la propia remisión de los artículos 2º. y 50 C. Co. al Derecho común la que determina la aplicación del Código Civil como Derecho supletorio, que sirve de complemento al propio Código de Comercio. Pero el sistema de fuentes establecido en ambos preceptos no puede ser alterado, en ningún caso, por el que rija en las Compilaciones de Derecho Civil, rompiendo su uniformidad, en materia mercantil, por una pluralidad de Legislaciones civiles especiales".

SANCHO REBULLIDA, Francisco de Asís: "El Derecho Foral Aragonés en la prelación de fuentes del Derecho Mercantil", en *Anuario de Derecho Aragonés*, III, Zaragoza, 1946, p. 351, en la que argumenta que "El Código de Comercio se promulgó tres años antes que el Civil. Por lo cual al hablar el artículo 2º. de «Derecho común» debía referirse al Derecho Civil vigente en cada lugar, en manera alguna al Código Civil todavía inexistente […]"; y concluye (p. 352) que "creemos que el Derecho común de referencia debía ser el «común» de cada región y que por lo tanto, a la publicación del Código Civil, lo que los artículos 12 y 13 respetaron del Derecho Foral como fuente principal en materia civil, se respete como fuente subsidiaria del Derecho Mercantil […]".

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, pp. 43-44, donde dice que "por fin la S. del T. S. de 28 de junio de 1968 al resolver sobre la capacidad de una mujer casada catalana para firmar aval en letra de cambio, reconoció que el Derecho común aplicable está integrado en los territorios forales por el Código Civil en lo no modificado por las Compilaciones Forales".

VICENTE Y GELLA, Agustín: *Curso de Derecho Mercantil Comparado*, Tomo I, Zaragoza, 1948, Segunda Edición, pp. 82-83 (también citado por DÍEZ DEL CORRAL RIVAS y por SANCHO REBULLIDA), en las que defiende la postura de que en el artículo 2º. del Código de Comercio la expresión «Derecho común» equivale al Código Civil, mientras que en el artículo 50 de dicho Código hay que entender incluido, en su caso, el Derecho foral correspondiente.

La Jurisprudencia del Tribunal Supremo cumple la función que le reserva el artículo 1º. 6 del Código Civil, como complemento del Ordenamiento Jurídico**94**.

Estimamos que la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro no resulta de su artículo 2º.**95**, pues lo que dicho precepto establece es, por el contrario, que la

---

94 **Sobre esta cuestión, *vide*:**

CALVO VIDAL, Félix M.: *La Jurisprudencia ¿Fuente del Derecho? (EL VALOR DE LA JURISPRUDENCIA DENTRO DE LAS FUENTES DEL DERECHO)*, Editorial *Lex Nova*, S. A., Valladolid, 1992, detallado estudio, con una extensa bibliografía, en el que concluye (p. 326) que "La función que a la Jurisprudencia se le asigna es de complemento o integración del Ordenamiento Jurídico. Con las notas de particularidad, uniformidad y continuidad, tiene la Jurisprudencia un valor ejemplar –aunque NUNCA VINCULANTE– con lo que puede contribuir a impulsar la elaboración del Derecho y de la Ciencia jurídica".

COCA PAYERAS, Miguel: *La doctrina legal (Estudio de su naturaleza y contenido, así como de la incidencia ejercida sobre ella por la doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo)*, BOSCH, Casa Editorial, S. A., Barcelona, 1980, pp. 77-78 y 184, donde afirma –y demuestra brillantemente– que la Doctrina Jurisprudencial "no es más que una de las hipotéticas vías de exteriorización de la doctrina legal", que no tiene valor de fuente del Ordenamiento (p. 180).

95 En esta línea, MARTÍ SÁNCHEZ, Jesús Nicolás: "La protección del asegurador en la Ley de Contrato de Seguro, de 8 de octubre de 1980", en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro* Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, p. 468, sostiene que "ni el artículo 2º. de la Ley de Contrato de Seguro ni ningún otro precepto de la misma señalan el carácter supletorio de sus normas"; entendiendo este autor que "se ha querido excluir totalmente la aplicación de la Ley de contrato de octubre del 80 a cualquier modalidad de contrato de seguro regulada por una norma específica".

citada Ley sólo se aplicará a las distintas modalidades de contrato de seguro si éstas no están regidas por una Ley propia[96]. Si un seguro tiene una regulación específica, ya no

---

96 **Sobre la cuestión de la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo, no hay un criterio unánime en la Doctrina, y las discrepancias son aún mayores en lo que se refiere a la extensión o alcance de dicha supletoriedad. En relación con las diferentes posturas al respecto, *vide*:**

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: "Panorama del Derecho Marítimo Español: Examen de la Legislación, la Jurisprudencia y la Doctrina durante 1979-80", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, p. 482: Ídem: "Algunas reflexiones sobre el seguro marítimo español", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen V, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Escuela de Administración Marítima, 1987, pp. 238-239; Ídem, *op. cit.*, "El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley de Contrato de Seguro, modelos de Pólizas", en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, pp. 13-68; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, pp. 21-67; Ídem: "La reforma del seguro marítimo español", en *La Reforma de la Legislación Marítima*, Directores: Ignacio Arroyo Martínez y Emilio M. Beltrán Sánchez, Editorial Aranzadi, S. A., 1999, pp. 145-181, donde se reproduce el artículo citado anteriormente; Ídem, *op. cit., Curso de Derecho Marítimo*, pp. 76 y 600; e Ídem, *op. cit., Compendio de Derecho Marítimo*, p. 175.

BATALLER GRAU, Juan: "La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro 50/80 al seguro marítimo (Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo [Sala 1ª.] de 20 de febrero de 1995 [RAJ, 1995/883])", en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 220, abril/junio, 1996, pp. 501-513.

BLANCO GIRALDO, Fernando Luis: "El contrato de seguro marítimo", en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Director: Fernando Luis Blanco Giraldo, Blanco & Asociados Abogados, Editorial del Derecho de los Seguros Privados, S. L., Núm. 3, mayo/junio, 1995, pp. 7-60.

DE LA VEGA GARCÍA Fernando L.: "El seguro marítimo. Aspectos generales", en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 232, abril/junio, 1999, pp. 709-710.

DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara: "Recopilación de Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)", en

Anuario de Derecho Marítimo, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1999, pp. 423-426; e Ídem: *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000, 1ª. Edición, pp. 12-16.

DEL CAÑO ESCUDERO, Fernando: *Derecho Español de Seguros*, Tomo I, *Parte general*, y Tomo II, *Parte especial*, Madrid, 1983, 3ª. Edición (Apéndice a la 3ª. Edición, Madrid, 1984), pp. 30 y 66, respectivamente.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo,* I, pp. 13-16.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, pp. 737-740.

GARCÍA MARTÍN, Isabel: "Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1988", en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, nº. 16, enero/marzo, 1988, pp. 111-113; e Ídem: "Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de julio de 1989", en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, nº. 20 abril/agosto, 1989, p. 842.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, Tomo II, p. 556.

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho…*, pp. 643-646.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 31-34 y 56-61; e Ídem, *op. cit.*, "La Ley del Contrato...", en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios…*, Vol. I, pp. 257-261.

MARTÍ SÁNCHEZ, *op. cit.*, "La protección del asegurador en la Ley del Contrato de Seguro, de 8 de octubre de 1980", en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 468; e Ídem: "Actividad aseguradora y contrato de seguro", en *Derecho de Seguros II, Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1996, pp. 39-42.

MARTÍN OSANTE, José Manuel: "Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones", en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 123 y nº. 124, julio/diciembre, 2005, pp. 465-476; Ídem: *op. cit.*, "Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo", en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2006, pp. 11-70; e Ídem: *op. cit.*, "Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)", en *Revista Española de Seguros*, nº. 126, abril/junio, 2006, pp. 267-270.

MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Aurelio: "Preliminar. Artículos 1 a 4", en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, pp. 107, 109 y 112.

MERCADAL VIDAL, Francisco: "Comentarios a la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de junio de 1992", en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, nº. 29 abril/agosto, 1992, pp. 666-667.

MESTRE, Anna: "El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIX, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 2002, pp. 257-260; e Ídem: "Problemas del aseguramiento de embarcaciones deportivas y de recreo", en *XV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2007, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2007, 1ª. Edición, pp. 120-135.

NÚÑEZ VIDE, José Luis: "Notas sobre el seguro marítimo", en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1993, pp. 403-410.

REIG FÀBREGA, Queralt: "La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro 50/80 al seguro marítimo en la Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1997", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1999, pp. 451-464.

RÍOS MORENO, José: "Seguro marítimo. Normativa aplicable. Autonomía de la voluntad. Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera) de 22 de abril de 1991", en *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía*, Tomo 1991-4, (11.800), Distribuciones de la Ley, S. A., Madrid, 1991, Jurisprudencia, p. 199.

RODÉS, Juan E: "El valor del buque en las pólizas de seguro marítimo", en *Revista Jurídica de Cataluña*, nº. 2, 1989, pp. 213-214.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, "Fuentes e interpretación...", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 295-296; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 37-38; Ídem: "Cuestiones de seguro marítimo. Algunas cláusulas inglesas de seguro de buques", en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1993, pp. 53-58; Ídem: "La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de

puede entrar en juego lo dispuesto en el referido artículo 2º., pues el mismo exige ausencia o falta de Ley aplicable. La

---

Transportes y Obras Públicas, 1994, pp. 408-416; Ídem: "La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo", *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 81, enero/marzo, 1995, pp. 139-145, donde se reproduce el artículo anteriormente citado; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 40-45.

RUIZ SOROA, José María: "El seguro marítimo ante la nueva Ley de Contrato de Seguro", en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, mayo/agosto, 1982, pp. 50-52; e Ídem: "Un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo", en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián* (23 y 24 de mayo de 1996), José María de Eizaguirre (Coordinador), Librería Carmelo, Donostia, 1997, pp. 123-124.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 572; Ídem: *La Ley de Contrato de Seguro*, Volumen 1º., Artículos 1 a 44, en SÁNCHEZ CALERO, Fernando y TIRADO SUÁREZ, Francisco Javier: *Comentarios al Código de Comercio y Legislación Mercantil especial*, Dirigidos por Miguel Motos y Manuel Albaladejo, Tomo XXIV, Revista de Derecho Privado, EDERSA, Madrid, 1984, pp. 34-35 y 39; Ídem, *op. cit.*, "Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo", en *Revista Española de Seguros*, nos. 73 y 74, enero/junio, 1993, p. 78: e Ídem: "Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXIV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2007, pp. 19-41.

VÁZQUEZ LEPINETTE, Tomás: "Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª.) de 22 de abril de 1991", en *Revista General del Derecho*, Mayo, 1993, pp. 4.596 y ss.

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, "Presentación. La Ley de Contrato de Seguro…", en VERDERA Y TUELLS y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 43 y 61-62.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico…*, Tomo II, pp. 466, 477 y 502.

expresión «*en defecto*» significa precisamente que no existe normativa legal que rija una forma concreta de seguro.

Si la Ley de Contrato de Seguro hubiera pretendido su supletoriedad respecto de todos los contratos de seguro, habría tenido que manifestarlo expresamente, empleando una fórmula similar a ésta en el artículo 2º.:

"*Las distintas modalidades del contrato de seguro, en defecto de Ley que les sea aplicable*, así como en lo no previsto por ésta, *se regirán por la presente Ley* […]."

O bien –por ejemplo– disponiendo en un artículo aparte:

"*En todo caso, los preceptos de la Ley de Contrato de Seguro se aplicarán con carácter supletorio a las distintas modalidades de seguro regidas por disposiciones especiales en lo que éstas no hubiesen entrado a regular*."

En parecida forma, aunque menos precisa, se manifestaba el Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro de 1969, al establecer en su artículo 2.2. que sus normas se aplicarían "*subsidiariamente a los seguros de navegación*

marítima y aérea, en tanto no estén regulados por disposiciones especiales"; a lo que el Anteproyecto de 1970 añadió "*otros seguros regulados por Leyes especiales*". Mención a la aplicación subsidiaria de la Ley de Contrato de Seguro que desapareció en su redacción definitiva.

Este orden de prelación se vio alterado por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados, que dio nueva redacción al artículo 23.2 de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado. Según el nuevo texto de dicho precepto, "*El contenido de las pólizas que cubran riesgos situados en España distintos de los definidos en el artículo 52º. de esta Ley deberá ajustarse a la misma y a la Ley de Contrato de Seguro. Al mismo régimen se sujetará, en defecto de pacto, el contenido de las pólizas que cubran riesgos definidos en dicho artículo 52º.*"**97**. Además, la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, añadió dos capítulos –el X y el XI– a la Ley 33/1984, de 2 de agosto. Dentro del capítulo X,

97 Con anterioridad, el artículo 23.2 disponía que "*El contenido de las pólizas deberá ajustarse a la Ley del Contrato de Seguro y a la presente*". Por supuesto, se refería a los seguros regidos por la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

el artículo 60.1 contenía idéntica norma que el 23.2, respecto de los establecimientos situados en otros Estados miembros de la Comunidad Económica Europea que realizasen operaciones en España.

El artículo 52º. expresaba lo que se entendía por «*grandes riesgos*», comprendiendo en su apartado 1.a) los de cascos de buques, mercancías transportadas y responsabilidad civil derivada del uso de buques. Se modificó también el artículo 44 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y su párrafo segundo pasó a establecer –en consonancia con el artículo 23.2 inciso segundo de la Ley sobre Ordenación del Seguro Privado– que *"No será de aplicación al contrato de seguros contra daños por grandes riesgos, tal como se delimitan en la Ley de Ordenación del Seguro Privado, el mandato contenido en el artículo segundo de esta Ley".* Se refería al carácter imperativo de los preceptos de la Ley de Contrato de Seguro. Esto supuso una novedad respecto de aquellos seguros, de entre los comprendidos en el artículo 52º. de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, que se regían por la Ley 50/1980, de 8 de octubre (transportes terrestres, crédito y caución, incendio, robo, lucro cesante y responsabilidad civil general); pero éste no era el caso del seguro marítimo, cuya normativa seguía –y

sigue– en vigor, tal y como hemos manifestado al exponer el sistema de fuentes que proponemos para este contrato, y para el que la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro sólo podía hacerse sobre la base del principio dispositivo consagrado en el artículo 738 del Código de Comercio.

Aunque se sostuviese que el artículo 2º. de la referida Ley de Contrato de Seguro establece la supletoriedad de la misma respecto del contrato de seguro marítimo –interpretación que ya hemos dicho que no compartimos– el principio imperativo que recoge dicho precepto quedaría supeditado al de libertad de pactos en la póliza reconocido expresamente por el Código[98]. Por lo tanto, lo único que resultaba innovador para el seguro marítimo, desde nuestro punto de vista, era la obligación de someter el contenido de las pólizas al régimen previsto en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, en defecto de pacto.

La Disposición Transitoria Novena apartados 1, 2 inciso primero, y 3 inciso primero de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado, introducida por la mencionada Ley 21/1990, de 19 de diciembre,

98 Esto sería así por virtud de la propia supletoriedad y del principio a ella inherente, *Lex specialis derogat Lex generalis*.

estableció el siguiente régimen para la regulación que acabamos de exponer:

"*1. Hasta el 31 de diciembre de 1992 ningún riesgo situado en España quedará sometido al régimen de los grandes riesgos.*

2. Desde el 1 de enero de 1993 al 31 de diciembre de 1994 se considerarán grandes riesgos los comprendidos en el número uno del artículo 52, apartados a) y b) […].

3. Desde el 1 de enero de 1995 al 31 de diciembre de 1996, se considerarán grandes riesgos los comprendidos en el número uno del artículo 52, apartados a) y b) […]."**[99]**.

---

99 **Para el coaseguro comunitario, la Disposición Transitoria Décima de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado estableció el siguiente régimen transitorio:**

"*a) Hasta el 31 de diciembre de 1992, se considerarán grandes riesgos los comprendidos en el número uno del artículo 52, siempre que el tomador supere al menos dos de los tres límites previstos en el apartado c) de dicho artículo, siendo las cifras correspondientes a cada uno 124 y 256 millones de ecus y 5.000 empleados.*

b) Desde el 1 de enero de 1993 al 31 de diciembre de 1994, los mencionados en el apartado anterior con la salvedad de que los incluidos en los apartados a) y b) del número uno del artículo 52 se considerarán como grandes riesgos en todo caso. Durante los períodos definidos en este apartado y en el anterior no será de aplicación lo dispuesto en el último apartado del número uno del artículo 52 y las cifras mencionadas habrán de corresponder exclusivamente a los establecimientos del tomador que estén situados en España.

c) Desde el 1 de enero de 1995 al 31 de diciembre de 1996, se considerarán grandes riesgos los comprendidos en el número uno del artículo 52, apartados a) y b); los límites referentes al apartado c) se

En consecuencia, a partir del día 1 de enero de 1993, los usos quedaron postergados por la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro, **en lo referente, exclusivamente, al contenido de las pólizas** (que, por ello, en defecto de pacto, debían ajustarse tanto a lo previsto en el artículo 738 del Código de Comercio –Ley especial–, como a lo dispuesto en el artículo 8º. de la Ley de Contrato de Seguro –Ley general–); resultado que no estimamos afortunado dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria– poseen como fuente del Derecho Marítimo.

---

cifrarán en 12, 4 y 24 millones de ecus y 500 empleados, respectivamente."

Según el artículo 2 del Reglamento (CE) Nº. 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro:

"*1. Toda referencia al ecu, tal como se menciona en el artículo 109 G del Tratado y se define en el Reglamento (CE) nº. 3320/94, que figure en un instrumento jurídico se entenderá hecha al euro a un tipo de un euro por un ecu. Se presumirá, siendo esta presunción destruible mediante prueba en contrario teniendo en cuenta la intención de las partes, que las referencias al ecu sin dicha definición en un instrumento jurídico lo son al ecu, tal como se menciona en el artículo 109 G del Tratado y se define en el Reglamento (CE) nº. 3320/94.*

2. Queda derogado el Reglamento (CE) nº. 3320/94.

3. El presente artículo será aplicable a partir del 1 de enero de 1999, de conformidad con la decisión que se adopte en virtud del apartado 4 del artículo 109 J del Tratado."

Así, en relación con los usos marítimos, GARRIGUES[100] destaca su "alta significación", fruto de "la inadaptación de los Códigos a las nuevas exigencias del tráfico marítimo"; inadaptación que determina, a su vez, el nacimiento de un «Derecho vivo» formado por los usos de la contratación marítima. HERNÁNDEZ YZAL[101] sostiene que "el uso cobra un especial interés como fuente formal en materia mercantil marítima, tanto por razones que entroncan directamente con la historia del Derecho del comercio, como por el carácter vitalizador y dinámico del uso en cuanto a constitutivo de *élan vital* de tal Derecho", añadiendo que en el Derecho Marítimo son importantes la costumbre sectorial y los usos y prácticas extranjeras, siendo frecuente la referencia a la costumbre en el comercio marítimo.

SÁNCHEZ CALERO[102] también considera que los usos normativos –junto con las Condiciones Generales de los Contratos– revisten especial importancia dentro de ese «Derecho vivo» al que nos hemos referido. BROSETA

100 GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 554.

101 HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, pp. 263, 265 y 272.

102 SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, pp. 639-640.

PONT**[103]** va más allá y opina que el citado «Derecho» se exterioriza no sólo a través de las Leyes especiales, de las Pólizas-Tipo, y de los usos normativos invocados por el artículo 2º. del Código de Comercio, sino también por medio de los usos convencionales. GARRIGUES**[104]** es de idéntica opinión y manifiesta que los usos convencionales –impuestos generalmente por la práctica inglesa– tienen una significación muy alta dentro del Derecho Marítimo, citando, a modo de ejemplo, la interpretación usual de las cláusulas «Cif», «Caf», «Fob», «Option», «Berth Terms», «Free Stevedore», «Ignoro peso y contenido» y «Lawful Marchandises».

Para HERNÁNDEZ YZAL**[105]** "existen numerosos usos convencionales que han adquirido carta de naturaleza, como han sido: «ship, lost or not lost»; las cláusulas de negligencia; la reserva de desconocimiento de marcas y contenido de los bultos de mercancía; la opción del capitán en diversas situaciones; la cláusula «free of address»; la

103 BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 706.

104 GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 555.

105 HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, pp. 268-269.

mayor parte de las que figuran en las Pólizas-Tipo de fletamento y en los conocimientos de embarque, especialmente en el tráfico de línea regular; y, desde luego, la práctica totalidad de las abreviaturas que se dan en el tráfico marítimo de línea regular o en la navegación tramp [...] Hay que añadir, obviamente, todos los términos de embarque (shipping terms) [...]".

En la Doctrina mexicana, OLVERA DE LUNA[106] cree que "En el Derecho Marítimo es notable la importancia de los usos, formados desde siempre en el tráfico marítimo con absoluta independencia de los usos mercantiles terrestres y como dice Joaquín Garrigues, a veces en contraposición a ellos".

Dentro de la Doctrina extranjera continental, JAUFFRET[107] estima que el papel de los usos convencionales es muy importante en materia contractual y

106 OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 16.

107 HAMEL; LAGARDE; y JAUFFRET, *op. cit.*, *Droit Commercial*, T. I, 1er Vol., pp. 91-92.

portuaria, y VAN RYN y HEENEN[108] destacan el valor de dichos usos en el ámbito comercial general.

NORRIS[109] manifiesta que el Derecho Marítimo americano está constituido por los antiguos usos, costumbres y reglas de la navegación –del Mediterráneo, fundamentalmente–, así como por los Códigos de la Edad Media que las recogen.

GARRIGUES y URÍA[110] sostienen que el uso normativo desempeña una función especialmente importante en el Derecho de la Navegación Marítima, y en particular en materia de contratación –debido a la falta de disposiciones legales–, donde los formularios (pólizas y conocimientos de embarque) se remiten expresamente a los usos; incluso a usos «*contra legem*»[111].

---

108 VAN RYN & HEENEN, *op. cit.*, *Principes...*, T. 1er, p. 35.

109 NORRIS, *op. cit.*, *The Law of Seamen*, pp. 1-4.

110 GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 555-556.
URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 946.

111 No obstante, GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 556, concluye que "el valor legal de los usos *contra legem* es nulo. Esta afirmación vale también para el Derecho Marítimo, supuesto que el

artículo 2º. del C. de c. es de aplicación general a toda la materia regulada en el Código".

En distinto sentido:

a) **En la Doctrina española:**

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 37, quien indica que en la anterior regulación del contrato de seguro terrestre se admitía el uso «*contra legem*» –siempre que ésta tuviera carácter dispositivo–, al amparo del artículo 385 del Código de Comercio.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, "Fuentes e interpretación...", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 297; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 39, que opina que el uso «*contra legem*» será válido "siempre que sea referido a preceptos legales de rango inferior, como ocurriría en el caso del Derecho común", manifestándose de acuerdo con FERRARINI.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, p. 38; e Ídem, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 34, donde manifiesta que "aunque el uso normativo tenga una función supletoria con relación a la Ley mercantil y no pueda en principio derogarla [...] es posible llegar a un resultado diverso por el juego de la voluntad de las partes. Nos referimos al caso de un uso normativo *contra legem*, cuando la Ley contra la que vaya tenga carácter dispositivo. En este caso prevalecerá el uso frente a la Ley siempre que se demuestre que las partes, bien de forma expresa o tácita, han manifestado su voluntad de que el uso entrase a formar parte de la disciplina del contrato".

b) **En la Doctrina italiana:**

FERRARINI, Sergio: *Le Assicurazioni Marittime*, Giuffrè Editore, Milano, 1981, Seconda Edizione, pp. 9-10, quien, tras recordar que el artículo 1 del «Codice della Navigazione», al establecer la jerarquía de las fuentes, coloca los usos relativos a la navegación inmediatamente después de las normas de la Ley especial (ya se encuentren contenidas en el propio «Codice», o en otras Leyes o Reglamentos), y antes de la analogía del Derecho especial y de la Ley civil o general, sostiene que los usos del Derecho de la Navegación "mentre non posseno essere contra legem specialem, cioè contrari a norme legali (anche dispositive) di diritto della navigazione, posseno essere contra legem generalem, cioè, posseno derogare alle norme di «diritto civile» (cosí indicate dal codice per contrapporle a quelle di diritto speciale), salvo che si tratti di norme generali inderogabili o di ordine pubblico"; lo cual es para este autor una consecuencia necesaria del orden de prelación establecido en el citado artículo 1 del «Codice della Navigazione».

En otras ocasiones, los usos normativos son invocados por el propio Código de Comercio. Así, el artículo 651 (en lo referente a la pacotilla con la que el sobrecargo puede negociar); el artículo 656 (en cuanto al plazo de carga y descarga); el artículo 675 párrafo primero (que establece la obligación del capitán de correr las estadías que fueren de uso en el puerto –a falta de pacto expreso– cuando el consignatario no le entregue la mercancía en el puerto de embarque); el artículo 779 (en cuanto a la valuación de las cosas aseguradas que hubiere de hacerse en el extranjero); y el artículo 820.1º. (sobre avituallamiento del buque según uso y costumbre para justificación de la arribada forzosa).

Circunscribiéndonos ya al ámbito del contrato de seguro, la Doctrina está dividida en cuanto al alcance de los usos.

GARRIGUES[112] entiende que "en nuestro Ordenamiento Jurídico en materia de seguros hallamos más Derecho consuetudinario que legal".

112 GARRIGUES, *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 105-106, p. 20; e Ídem: *Contrato de Seguro Terrestre*, Madrid, 1983, p. 7, citado en ambos casos por VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio Crítico...*, T. II, p. 506.

SÁNCHEZ CALERO[113] dice que normalmente se encuentran integrados en el clausulado de las pólizas, y resulta difícil diferenciar aquellas cláusulas que han adquirido el carácter de uso normativo de las que son únicamente cláusulas de estilo o usos interpretativos; lo que no es óbice para considerar que en el Derecho del Seguro Privado los usos normativos tienen una gran importancia, dada la insuficiente regulación legal del contrato de seguro.

BROSETA PONT[114], después de haber manifestado, como hemos visto, que "los usos normativos o costumbres de los puertos invocados por el artículo 2º. del Código de Comercio y muy frecuentemente por su Libro III" tienen gran importancia en el Derecho Marítimo, formando parte de lo que hemos denominado como «Derecho vivo», opina que los usos de comercio son de escasa utilidad en materia de seguros, pues se rigen en gran medida por las Condiciones Generales de las pólizas. Quizás pueda salvarse la aparente contradicción de estas manifestaciones por el hecho de que

113 SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 34; e Ídem, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, p. 38.

Vide la Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de marzo de 1982, (RJ 1982/1371)

114 BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 495-496.

BROSETA PONT se refiere al Derecho Privado de los Seguros Terrestres, regido en primer lugar por la Ley de Contrato de Seguro –de carácter imperativo–, y en segundo lugar por los usos de comercio[115].

Una vez más, hay que tener en cuenta el diverso origen y desarrollo del Derecho Mercantil Terrestre y del Marítimo[116]; como hemos visto, este último conserva el carácter consuetudinario que le es propio, y la naturaleza dispositiva de sus normas. Hecho que respeta la Ley de Contrato de Seguro –Ley imperativa–, al no regular el seguro marítimo.

El particularismo del Derecho Marítimo en general también se hace sentir, por lo tanto, en el ámbito del seguro marítimo.

---

115 Esto entendiendo que se trata de una Ley mercantil –postura que mantenemos–, regida por el artículo 2º. del Código de Comercio; cuestión ampliamente discutida por nuestra Doctrina, como hemos indicado (conferir, *supra*, la nota nº. 92).

116 GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 543-549, destaca la formación separada del Derecho Marítimo respecto del Derecho Mercantil Terrestre; su independencia con relación a éste; la importancia de los usos formados, también, al margen de los mercantiles terrestres y, a veces, en contraposición con ellos; y, en definitiva, su peculiar fisonomía, que le hace manifestarse con propia sustantividad y autonomía.

En cuanto al Derecho anglo-americano del seguro marítimo, como explican GILMORE y BLACK**117**, hunde sus raíces en la costumbre –al igual que el Derecho Mercantil–, razón por la cual TAYLOR**118** afirma que los Tribunales dan gran valor a los usos y prácticas de los comerciantes a la hora de interpretar las pólizas y de determinar los derechos de las partes.

Sin embargo, no faltan autores que opinan que los usos no tienen relevancia en esta materia**119**.

---

117 GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 50.

118 TAYLOR, *op. cit.*, *The Law of Insurance*, p. 79.

119 FERRARINI, *op. cit.*, *Le Assicurazione...*, p. 10.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 30; e Ídem, *op. cit.*, "La Ley del Contrato de Seguro...", en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 256, a la hora de establecer el sistema de fuentes aplicable al Derecho Marítimo, y en particular al seguro marítimo, prescinde de los usos por considerar que tienen escasa significación.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, "Fuentes e Interpretación...", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 297; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 39-40; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 47, manifiesta que son muy limitados y de escasa importancia en dicho seguro, pues su función la cubren las Condiciones Generales, que recogen usos interpretativos y normativos (en este sentido, cita a FERRARINI).

La razón última de las discrepancias entre los autores citados hay que atribuirla a las diversas opiniones que sostienen en cuanto a los requisitos necesarios para la existencia del uso. En efecto, la Doctrina[120] distingue tres estadios en la génesis del uso:

1º.) En los contratos de un mismo tipo comienza a repetirse una determinada estipulación, hasta llegar a convertirse en una «cláusula de estilo».

2º.) Dicha cláusula, a fuerza de repetirse, se sobreentiende querida por las partes aunque no se incluya expresamente en el contrato. Estamos ya ante un uso «interpretativo».

---

120 **Entre otros:**

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 37.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 69-70.

HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, pp. 271-272, citando a GARRIGUES y a LABAND.

PANCORBO LÓPEZ, Manuel Luis: *Las costumbres y los usos bancarios, como fuentes del Derecho: su concreción en materia de protección de la clientela bancaria*, Tesis Doctoral, Universidad de Granada, Facultad de Derecho, Departamento de Derecho Mercantil y Derecho Romano, Granada, Junio de 2005, pp. 117-119.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, p. 37; e Ídem, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 33.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 22-23.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, p. 42, citando también a GARRIGUES.

3º.) Como consecuencia de su aplicación reiterada, el uso «interpretativo» se convierte en norma de Derecho objetivo, que regirá el contrato aunque las partes ignoren su existencia (y, claro está, en la medida en que no haya pacto en contrario)**[121]**. Nos encontramos ante un uso «normativo», fuente de Derecho objetivo.

Es, precisamente, respecto de los requisitos necesarios para la objetivación del uso donde discrepa la Doctrina.

RUBIO**[122]** mantiene que el uso de comercio –al igual que la costumbre civil– precisa no sólo de su aplicación reiterada, sino también de la «*opinio iuris seu necessitatis*» o convicción de su obligatoriedad para un determinado grupo de personas (sector profesional o plaza mercantil)**[123]**.

---

121 PARKS, *op. cit., The Law and Practice...*, Volume I, pp. 121-122, se manifiesta así para el Derecho americano del seguro marítimo, al decir que "A usage may be binding upon a party even though he may not have known about it, if it has become so generally well known to all persons engaged in that particular trade or business that he ought to have informed himself about it. That is, in such circumstances, it was his concern to inform himself about it and not the duty of the other party to inform him".

122 Citado por VICENT CHULIÁ en *op. cit., Compendio Crítico...*, T. I., p. 42; y T. II, p. 506.

123 ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit., Manual de Derecho Civil Español, Parte General*, Volumen I, p. 139, se manifiesta en idéntico

URÍA[124] opina que, en rigor, la objetivación del uso "sólo se consigue cuando se practica de modo uniforme, general, y duradero o constante, y con la convicción de su obligatoriedad o la intención de continuar un precedente, cuando menos. Sólo entonces se apoyará el uso en el común consentimiento que le sirve de fundamento [...] Originado así el uso por la práctica individual de los comerciantes, termina descansando en la conciencia general de la plaza o territorio en que tenga vigencia". Los requisitos que expone URÍA son los exigidos por la teoría dominante en la Doctrina moderna para la costumbre[125].

---

sentido al exponer los requisitos de la costumbre. Dicho autor, cita en la p. 144 a CASTÁN, I, 2º., 10ª. Ed., p. 348, y a DE CASTRO, I, p. 375, quienes piensan que el requisito de la «*opinio iuris*» no es necesario. (Así opina también FERRARA: *vide* la p. 141 de la citada obra de ESPÍN CÁNOVAS).

124 URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 23.

125 *Vide*, por todos, ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, pp. 139 y 143-144.

HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, pp. 263-265, indica que a la costumbre –para tener tal consideración– "se le exige sea practicada durante lapsos de tiempo reconocidamente largos, sin interrupción, sin discontinuidad, sin contradicción, sin alternancia y sin previo acuerdo para su génesis".

BROSETA PONT**126** manifiesta que para la existencia del uso es indispensable que la práctica mercantil reiterada "haya creado la conciencia general («*opinio iuris*») de su existencia y obligatoriedad, con independencia de la voluntad de las partes, a las que obligará o vinculará a menos que expresamente se pronuncien en contrario".

A idénticas conclusiones llega la Doctrina americana por lo que respecta a los usos aplicables al seguro marítimo. Así, PARKS**127** considera que el uso vinculará a las partes en la medida en que no contradiga un término expreso de la póliza de manera que lo anule, y siempre que sea cierto, uniforme, general, notorio, razonable y legal.

---

126 BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 64.

127 PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 119-122.

En cuanto a la certeza, la Jurisprudencia anglosajona exige que el uso sea tan cierto como el propio contrato escrito.

Para ser uniforme debe participar de la generalidad y notoriedad, de manera que haya existido bajo tales circunstancias, o durante un lapso de tiempo suficientemente largo como para ser generalmente conocido y aceptado por toda la comunidad mercantil, o en el tráfico concreto donde es invocado, y de forma que todas las personas implicadas en dicho tráfico consideren que han contratado basándose en el uso en cuestión.

GARRIGUES**128**, en cambio, estima que el uso de comercio no requiere para su existencia la «*opinio iuris*». Consecuencia de ello es que afirme que la sola repetición de cláusulas contractuales insertas en Condiciones Generales puede generar usos de comercio, y que –en esa medida– dichas Condiciones "se han convertido en fuente de Derecho consuetudinario que suministra el contenido uniforme, en cada ramo del seguro, de todos los contratos posibles"**129**. De ahí el aserto anterior sobre la preponderancia del Derecho consuetudinario sobre el legal en materia de seguros.

SÁNCHEZ CALERO y DEL CAÑO ESCUDERO**130** opinan que las Condiciones Generales unas veces recogen usos normativos, y en otras ocasiones "cuando obtienen una gran difusión en el tráfico y son aceptadas durante cierto tiempo por un sector del mismo, pueden originar usos

---

128 Citado por VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio Crítico...*, T. I, p.42, quien dice que GARRIGUES es seguido por URÍA, SÁNCHEZ CALERO y BROSETA PONT, lo que si fue cierto en algún momento, **posteriormente no lo fue respecto de** URÍA y BROSETA PONT, quienes discreparon del citado autor, como acabamos de ver.

129 GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 266.

130 SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, pp. 43 y 47.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 38.

normativos". En estos supuestos, el Derecho objetivo no surge de dichas Condiciones, sino de los citados usos.

BROSETA PONT[131] distingue según se trate de Condiciones Generales del Contrato o de la Contratación. Las primeras pueden recoger usos normativos, o incluso pueden llegar a generarlos mediante la repetición continuada de una estipulación (siempre que concurra la «*opinio iuris*» de su existencia y obligatoriedad). En cambio, las Condiciones Generales de la Contratación de «*facto*» funcionan como usos de comercio, pero de «*iure*» no lo son, pues su vinculatoriedad para los contratantes procede de su aceptación expresa o tácita; es decir, no están objetivadas ya que disciplinan el contrato en virtud del principio de autonomía de la voluntad. Añade este autor que algunas de estas Condiciones pueden convertirse en usos mercantiles a fuerza de repetirse y por su generalidad (una vez más, se sobreentiende que también exige al efecto la «*opinio iuris seu necessitatis*», pues así se ha manifestado anteriormente al decir que cualquier práctica mercantil, "por reiterada que sea, no constituye un uso de comercio").

131 BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 64-66.

A la vista de lo expuesto, estimamos:

1º.) Que, ciertamente, el uso mercantil requiere para tener tal consideración de la «*opinio iuris*» de su obligatoriedad.

2º.) Que las Condiciones Generales de la Contratación no son usos «normativos», por no estar «objetivados» al faltarles la citada «*opinio iuris seu necessitatis*»[132].

3º.) Que, no obstante, las Condiciones Generales de la Contratación y las del Contrato **pueden** llegar a obtener la consideración de usos «normativos», en la medida en que creen la conciencia general de su existencia y obligatoriedad al margen de la voluntad de los contratantes (así BROSETA PONT, como acabamos de ver). Posibilidad que GARCÍA AMIGO no estima probable, que VICENT CHULIÁ cree "poco menos que imposible", y que RUBIO –citado por VICENT CHULIÁ y por BROSETA PONT– niega, porque

132 HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 37, quien, a su vez, cita a BROSETA PONT.

opina que a las Condiciones Generales les falta, precisamente, la «*opinio iuris seu necessitatis*»[133].

Por otra parte, GARCÍA AMIGO[134] añade que, al admitir esta posibilidad, estaríamos reconociendo a las empresas un poder normativo unilateral para regular relaciones bilaterales, poder que puede llevar a abusos. Este argumento de política jurídica nos parece correcto, pero en la realidad del tráfico, aunque no reconozcamos que las Condiciones Generales pueden generar usos mercantiles, no por ello se evitan los abusos que las empresas pueden cometer amparadas por su prevalencia económica en el ámbito de la contratación. En definitiva, impondrán sus condiciones, ya las consideremos usos, ya tengan únicamente valor de «*Lex privata*», fruto de la autonomía de la voluntad que los interesados –normalmente– sólo pueden exteriorizar mediante su aceptación.

---

133 VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio Crítico*, T. II, p. 506.
BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 66, nota nº. 7, en la que cita a RUBIO.

134 GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, "Integración…", en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 397.

4º.) Que tanto las Condiciones Generales del Contrato como las de la Contratación pueden recoger usos «normativos»[135].

Por lo tanto, la existencia de los usos mercantiles es independiente de las Condiciones Generales, pudiendo aparecer también recogidas en éstas, e incluso puede darse el caso de que las citadas Condiciones se conviertan en usos. Eso sí, la mayor o menor relevancia de los usos como fuente del contrato de seguro en general y del seguro marítimo en particular, depende no sólo de que admitamos o no la posibilidad de dicha «conversión», sino de la frecuencia con que la misma pueda llegar a operar en la realidad del tráfico.

Para GARRIGUES[136], en cambio, al considerar que la existencia del uso no está supeditada al requisito de la «*opinio iuris*», las Condiciones Generales –dada su repetición– son verdaderos usos mercantiles.

---

135 Así, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, "Fuentes e interpretación...", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 297; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 40, aparte de los autores citados.

136 Conferir, *supra*, la nota nº. 128.

Ésta, como apuntábamos, es la causa del diferente valor que la Doctrina asigna al uso como fuente del Derecho de los Seguros.

Ahora bien, incluso en el orden de prelación de fuentes posterior al 31 de diciembre de 1992, los usos debían anteponerse a la Ley de Contrato de Seguro cuando fueran invocados por el Código de Comercio, o se remitieran a ellos las pólizas.

La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, derogó la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado, y la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho Español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados[137], y consideramos que, a partir de su entrada en vigor –**día 10 de noviembre de**

137 **De la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, quedaron vigentes en ese momento los siguientes preceptos:** artículo tercero apartados uno, dos, cuatro, cinco y seis; artículo cuarto; artículo sexto; Disposiciones Adicionales Segunda, Tercera, Cuarta y Quinta (excepto la referencia que contiene al artículo 6 de la Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor); Disposición Adicional Séptima; Disposición Transitoria Primera uno; y Disposición Derogatoria.

1995–, el orden jerárquico de las fuentes del contrato de seguro marítimo volvió a ser el que habíamos propuesto hasta el 31 de diciembre de 1992. Opinamos así porque el artículo 23.2 de la Ley sobre Ordenación del Seguro Privado, que ha sido objeto de comentario, quedó derogado, y ya no había –ni hay– ningún precepto que de modo expreso estableciera la supletoriedad de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, respecto de ningún aspecto del contrato de seguro marítimo. No obstante, había que tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro, en la redacción dada al mismo por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados[138], según el cual:

"*2. En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable.*

Se considerarán grandes riesgos:

---

138 Esto era así porque el artículo 24.2 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados establecía que "*El contenido de las pólizas deberá ajustarse a esta Ley. También, a la Ley de Contrato de Seguro, en la medida en que resulte aplicable en virtud de las normas de Derecho Internacional Privado contenidas en el Título IV de la misma"*: Título IV –introducido por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre– que comprendía los artículos 107 a 109, redactados de nuevo por el punto 7 de la Disposición Adicional 6ª. de la citada Ley 30/1995, de 8 de noviembre.

a) Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipos y demás bienes transportados), la responsabilidad civil en vehículos aéreos (comprendida la responsabilidad del transportista) y la responsabilidad civil de vehículos marítimos, lacustres y fluviales (comprendida la responsabilidad civil del transportista)".

Cabía, por lo tanto, que los interesados se sometieran a la Ley de Contrato de Seguro española, pero su aplicación debía hacerse sobre la base del principio dispositivo, ya que el artículo 44 párrafo segundo de la misma –redactado por la citada Ley 30/1995, de 8 de noviembre– establecía que "*No será de aplicación a los contratos de seguros por grandes riesgos, tal como se delimitan en esta Ley, el mandato contenido en el artículo 2 de la misma*" (es decir, el carácter imperativo de sus preceptos).

Por último, añadía el artículo 107.5 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, que "*La elección por las partes de la Ley aplicable, cuando sea posible, deberá expresarse en el contrato o desprenderse claramente de su contenido. Si faltare la elección, el contrato se regirá por la Ley del*

Estado de entre los mencionados en los números 2 y 3 de este artículo, con el que presente una relación más estrecha"**139**. Entendemos que si, para un supuesto determinado de contrato de seguro marítimo, dicho Estado fuera España, la Ley española aplicable a falta de elección de los contratantes serían los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio, y no la Ley de Contrato de Seguro, a la que sólo correspondería el papel que hemos indicado al exponer el orden jerárquico del sistema de fuentes de aquel contrato.

Y la situación se mantiene así tras la derogación de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados**140**, cuyo artículo 25.2 reitera lo

139 Nos parece que la referencia debe entenderse hecha a los números 1 y 3 del artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro.

140 **La Disposición Derogatoria Única del Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, establece que:**

"*Quedan derogadas cuantas Disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de*

Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados que se aprueba y, en particular:

a) La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto las siguientes Disposiciones:

1ª. El apartado 4 de su Disposición Adicional Quinta, «Colaboradores en la actividad aseguradora», por el que se introducen determinadas modificaciones en la Disposición Adicional Décima de la Ley 3/1994, de 14 de abril, por la que se adapta la Legislación española en materia de entidades de crédito a la Segunda Directiva de Coordinación Bancaria y se introducen otras modificaciones relativas al sistema financiero.

2ª. Su Disposición Adicional Sexta, «Modificaciones de la Ley de Contrato de Seguro», así como la mención a esta Disposición en la Disposición Final Primera 2.a) de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre.

3ª. Su Disposición Adicional Séptima, «Modificaciones de la Ley de Mediación en Seguros Privados», así como su consideración de bases de la ordenación de los seguros contenida en la Disposición Final Primera de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre.

4ª. Su Disposición Adicional Octava, «Modificaciones en la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor», hasta la aprobación del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor previsto en la Disposición Final Primera de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la Legislación de seguros privados; así como las menciones a esta Disposición en el apartado 2, párrafos a) y c), de la Disposición Final Primera de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre.

5ª. Su Disposición Adicional Novena, «Modificaciones en el Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros», hasta la aprobación del Texto Refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros, previsto en la Disposición Final Primera de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la Legislación de seguros privados, así como la mención a esta Disposición en la Disposición Final Primera 2.a) de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre.

6ª. Su Disposición Adicional Décima, «Modificaciones en la Ley de Seguros Agrarios Combinados», así como la mención a esta Disposición en la Disposición Final Primera 2.a) de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre.

7ª. El apartado 1 de su Disposición Adicional Duodécima, por el que se introducen determinadas modificaciones en la Disposición Adicional Undécima del Texto Refundido de la Ley General de la

establecido en el artículo 24.2 de aquella Ley –antes citado–, y dispone que "*El contenido de las pólizas deberá ajustarse a esta Ley. También, a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, en la medida en que resulte aplicable en virtud de las normas de Derecho Internacional Privado contenidas su Título IV*". De igual forma, se mantiene la redacción expuesta de los artículos 44 párrafo segundo y 107 de la Ley de Contrato de Seguro, dada por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre.

La primera cuestión que ha suscitado en la Doctrina lo dispuesto en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, ha sido la de saber si los seguros comprendidos en

---

Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, según la redacción dada por el artículo 35 de la Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.

8ª. Su Disposición Adicional Decimoquinta, «Integración en la Seguridad Social de los colegiados en colegios profesionales».

b) De la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de medidas de reforma del sistema financiero, su artículo 9; el apartado primero de su artículo 11; el artículo 32; el apartado tercero de su artículo 35; el artículo 44; el apartado primero de su Disposición Adicional Sexta, y su Disposición Adicional Séptima.

c) De la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal, su Disposición Final Vigésima Séptima.

d) De la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la Legislación de seguros privados, su artículo primero y las Disposiciones Transitorias Primera y Segunda.

e) De la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, su artículo 90."

su apartado a) tendrán en todo caso la consideración de "*seguros por grandes riesgos*", o sólo en los mismos supuestos que los seguros comprendidos en su apartado c) – "*Los de vehículos terrestres (no ferroviarios), incendio y elementos naturales, otros daños a los bienes, responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles (comprendida la responsabilidad del transportista), responsabilidad civil en general, y pérdidas pecuniarias diversas*"–, en que se exige a tal fin:

"[…] *que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes:*

- Total de balance: 6.200.000 ecus.

- Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 ecus.

- Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados"**141**.

141 **Como ya hemos indicado, según el artículo 2 del Reglamento (CE) Nº. 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro:**

"*1. Toda referencia al ecu, tal como se menciona en el artículo 109 G del Tratado y se define en el Reglamento (CE) nº. 3320/94, que figure en un instrumento jurídico se entenderá hecha al euro a un tipo de un euro por un ecu. Se presumirá, siendo esta presunción destruible mediante prueba en contrario teniendo en cuenta la intención de las partes, que las referencias al ecu sin dicha definición en un instrumento*

Por lo que respecta al seguro marítimo, ARROYO MARTÍNEZ[142] propone una interpretación sistemática del precepto, según la cual sólo si se cumplen los requisitos señalados cabe hablar de "*grandes riesgos*"; pero este planteamiento tropieza con el tenor literal del apartado a), que no establece condiciones de ninguna clase, como reconoce el mencionado autor[143]. Cabe que el Legislador

---

jurídico lo son al ecu, tal como se menciona en el artículo 109 G del Tratado y se define en el Reglamento (CE) nº. 3320/94.

2. Queda derogado el Reglamento (CE) nº. 3320/94.

3. El presente artículo será aplicable a partir del 1 de enero de 1999, de conformidad con la decisión que se adopte en virtud del apartado 4 del artículo 109 J del Tratado."

142 ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, "La reforma del seguro marítimo español", en *La Reforma de la Legislación Marítima*, 1999, pp. 157-158.

143 Así lo sostuvimos en el fundamento jurídico décimo de la Sentencia nº. 510, de 17 de julio de 2001, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears (EDJ 2001/40622) –cuya ponencia nos correspondió, como hemos señalado–, entendiendo que esta afirmación suponía rechazar la propuesta de interpretación sistemática del artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro formulada por el Profesor ARROYO MARTÍNEZ –de hecho, dicha interpretación no se acoge en la referida Sentencia–, pero MESTRE, *op. cit.*, "Problemas del aseguramiento de embarcaciones deportivas y de recreo", en *XV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2007, p. 125, opina que "la Audiencia deja el tema sin resolver, aunque parece apuntar tímidamente al tenor literal del apartado a) que no establece condiciones de ninguna clase. Debemos coincidir en que del tenor literal del apartado no se infiere la existencia de requisitos especiales de aplicación al supuesto a), de otro lado, la interpretación sistemática del artículo tampoco arrojaría una solución diferente".

No obstante, en el fundamento jurídico decimoctavo de la Sentencia nº. 532, de 12 de diciembre de 2005, de la Sección Quinta de la

partiese del presupuesto de que en los seguros contemplados en ese apartado a) siempre se superarían los límites exigidos en el apartado c) –lo que para el caso de los seguros marítimos evidentemente no es así–, aunque no deja de ser discutible que sólo quepa considerar unos riesgos como "*grandes*", a los efectos previstos en el citado artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, si el tomador es un empresario y, además, supera unos límites relativos a la situación económica de la empresa, pues lo cierto es que la naturaleza del riesgo no depende de esas circunstancias, ni del valor del objeto asegurado. En todo caso, como queda dicho, en el citado apartado a) no se establece requisito alguno para entender que son "*grandes riesgos*" los enumerados en él, y *ubi Lex non distinguit nec non distinguere habemus*[144].

Audiencia Provincial de las Illes Balears (EDJ 2005/337041) –de la que también fuimos Ponente, como hemos indicado–, además de reiterar lo manifestado en la Sentencia de 17 de julio de 2001, añadimos que, «En todo caso, como queda dicho, en el citado apartado a) no se establece requisito alguno para entender que son "*grandes riesgos*" los enumerados en él, y *ubi Lex non distinguit nec non distinguere habemus*»; lo que también mantenemos seguidamente en esta obra.

144 Así lo manifestamos en el fundamento jurídico decimoctavo de la Sentencia nº. 532, de 12 de diciembre de 2005, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears (EDJ 2005/337041), cuya ponencia nos correspondió, como hemos señalado.

No obstante, hay seguros marítimos cuya regulación específica se remite a la Ley de Contrato de Seguro.

Así, en primer lugar, conforme al artículo 2.4 del Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros (que entró en vigor el 28 de marzo de 1990), "*El Seguro se rige por lo dispuesto en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, por este Reglamento y demás disposiciones que le sean de aplicación*"; y según su artículo 4.b), la protección de dicho seguro –cuyo tomador dispone el artículo 5 que deberá ser el transportista– alcanza "*A todos los usuarios de medios de transporte marítimo español, en todos los viajes que realicen y tengan su principio en territorio nacional, sin limitación de destino*", especificando el artículo 10.d) que se incluyen en el mismo "*Las embarcaciones de matrícula y pabellón españoles que estén autorizadas para el transporte público colectivo de pasajeros*", siempre que, de acuerdo con el artículo 11, tengan una capacidad de nueve o más plazas. Como particularidad del transporte marítimo, el artículo 8.2.a) párrafo segundo establece que gozarán de protección los accidentes "*ocurridos al viajero hallándose situado sobre la plancha, escala real o pasarelas que unen la embarcación*

con el muelle, así como el acaecido durante el traslado, en otras embarcaciones, desde el muelle a buques no atracados y viceversa".

Pero en esta materia hay que tener en cuenta el Reglamento (CE) Nº. 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, exigible conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar**145**, y su Protocolo de 1 de noviembre de 2002**146**, así como la reserva y partes de las Directrices para su aplicación aprobadas por el Comité Jurídico de la *Organización Marítima Internacional* (*OMI*) el 19 de octubre de 2006,

145 El Convenio de Internacional Atenas de 1974 entró en vigor el 28 de abril de 1987; y el mencionado Protocolo de 1976, el 30 de abril de 1989.

España manifestó su adhesión al referido Convenio Internacional de Atenas de 1974 mediante Instrumento de 22 de septiembre de 1981 (BOE de 6 de mayo de 1987); y a su Protocolo de 19 de noviembre de 1976, también por medio de Instrumento de 22 de septiembre de 1981 (BOE de 9 de octubre de 1990).

146 Este Protocolo entrará en vigor a nivel internacional cuando lo ratifique el décimo país miembro de la *Organización Marítima Internacional* necesario a tal efecto.

incorporadas a dicho Reglamento (CE) Nº. 392/2009 con carácter vinculante y como *Lex specialis*.

En cuanto a su ámbito de aplicación, el artículo 2 dispone que:

"*El presente Reglamento se aplicará a todo transporte internacional en el sentido del artículo 1, punto 9, del Convenio de Atenas, y al transporte marítimo dentro de un mismo Estado miembro a bordo de buques de las clases A y B según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE, si:*

a) el buque enarbola el pabellón de un Estado miembro o está matriculado en un Estado miembro;

b) el contrato de transporte se ha concertado en un Estado miembro, o

c) el lugar de partida o destino, de acuerdo con el contrato de transporte, están situados en un Estado miembro.

Los Estados miembros podrán aplicar el presente Reglamento a todos los transportes por mar en el interior de un Estado miembro."

El artículo 1.3 añade que, "*A más tardar el 30 de junio de 2013, la Comisión presentará, si procede, una propuesta*

legislativa con objeto, entre otras cosas, de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a los buques de las clases C y D según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE".

Si bien el párrafo segundo del artículo 12 del referido Reglamento (CE) Nº. 392/2009 establece que el mismo "*Será aplicable a partir de la fecha de la entrada en vigor para la Comunidad del Convenio de Atenas y, en cualquier caso, no más tarde del 31 de diciembre de 2012*", el artículo 11 contiene un régimen transitorio, de modo que si el transporte por mar se hace dentro de un Estado miembro en "*buques de la clase A según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE*", dicho Estado puede optar por aplazar cuatro años la aplicación del Reglamento; y si se efectúa en "*buques de la clase B*", dicho aplazamiento puede extenderse hasta el 31 de diciembre de 2018.

En efecto, La Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, define las clases de éstos en su artículo 4 (cuyo apartado 2 fue redactado de nuevo por la Directiva 2003/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 98/18/CE

del Consejo sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje), según el cual:

"*1. Los buques de pasaje se dividen en las clases siguientes, según las zonas en que operan:*

«Clase A»: buques de pasaje que realizan travesías nacionales distintos de los definidos para las clases B, C y D.

«Clase B»: buques de pasaje que realizan travesías nacionales en las que no se alejan más de 20 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.

«Clase C»: buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 m es inferior al 10 % en un período de un año –si el buque va a utilizarse todo el año– o un período determinado de inferior duración –si el buque va a utilizarse exclusivamente durante dicho período (por ejemplo, en verano)–, y que no se alejan en ningún momento más de 15 millas de un abrigo ni más de 5 millas de la línea de la costa –contadas a la altura media de la marea–, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.

«Clase D»: buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 m es inferior al 10 % en un período de un año –si el buque va a utilizarse todo el año– o en un período determinado de inferior duración –si el buque va a utilizarse exclusivamente durante dicho período (por ejemplo, en verano)–, y que no se alejan en ningún momento más de 6 millas de un abrigo ni más de 3 millas de la línea de la costa –contadas a la altura media de la marea–, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.

2. Cada Estado miembro:

a) establecerá y actualizará, cuando sea necesario, una lista de zonas marítimas bajo su jurisdicción a efectos de la utilización, durante todo el año o, según proceda, durante períodos regulares de inferior duración, de las clases de buques, aplicando los criterios de clasificación enunciados en el apartado 1;

b) publicará la lista en una base de datos pública que se podrá consultar en el sitio de Internet de la autoridad marítima competente;

c) notificará a la Comisión la localización de dicha información y cuándo se introducen modificaciones en la lista.

3. En cuanto a las naves de gran velocidad, serán de aplicación las categorías definidas en los apartados 1.4.10 y 1.4.11 de capítulo 1 del Código de naves de gran velocidad."

La mencionada Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, fue transpuesta al Ordenamiento Jurídico Interno mediante el Real Decreto 1.247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, que se refiere en su artículo 4 a las clases de buques de pasaje en los mismos términos que dicha Directiva; y su apartado 3, tras la reforma efectuada por el Real Decreto 457/2011, de 1 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 1.247/1999, dispone que "*Para las naves de pasaje de gran velocidad serán de aplicación las categorías definidas en los puntos 1.4.10 y 1.4.11 del capítulo 1 del Código de naves de gran velocidad, 1994, o los puntos 1. 4. 12 y 1.4.13 del capítulo 1 del Código de naves de gran velocidad, 2000*".

En el marco del reglamento (CE) 392/2009, de conformidad con lo establecido en su artículo 3, el extenso artículo 4 bis del Convenio Internacional de Atenas –introducido por el Protocolo de 1 de noviembre de 2002– que figura en el anexo I de dicho Reglamento, regula el

seguro obligatorio que debe suscribir el transportista, y en su apartado 1 dispone que "*Cuando los pasajeros viajen a bordo de un buque matriculado en un Estado Parte que esté autorizado a transportar más de doce pasajeros, y el presente Convenio sea aplicable, cualquier transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte habrá de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como una garantía bancaria o de entidad financiera similar, que cubra su responsabilidad en virtud del presente Convenio con respecto a la muerte y lesiones de los pasajeros. El límite del seguro obligatorio u otra garantía financiera no será inferior a 250.000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto*". Y en el apartado 13 del citado artículo 4 bis del Convenio Internacional de Atenas se añade que "*A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque autorizado a transportar más de doce pasajeros, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, está cubierto por un seguro u otra garantía financiera en la cuantía establecida en el apartado 1, en la medida en que el presente Convenio sea aplicable*".

Como anexo II al Reglamento (CE) 392/2009, figura el extracto de la reserva y de las Directrices aprobadas por el Comité Jurídico de la *Organización Marítima Internacional* el 19 de octubre de 2006, para la aplicación del Convenio Internacional de Atenas, que son de obligado cumplimiento, como se ha indicado.

En el apartado 2 de las referidas Directrices se concreta que "*En la situación actual del mercado de seguros, los Estados Partes deberán expedir certificados de seguro basándose en la promesa de un asegurador de cubrir los riesgos de guerra y en el de otro asegurador que cubra los riesgos que no sean de guerra. Cada asegurador solamente será responsable por su parte*"; con sometimiento en ambos casos, según el apartado 2.1.1., a la "*cláusula del Instituto de exclusión por contaminación radioactiva y armas químicas, biológicas, bioquímicas y electromagnéticas (cláusula del Instituto nº. 370)*", y conforme al apartado 2.1.2., a la "*cláusula de exclusión del Instituto por ataques cibernéticos (cláusula del Instituto n o 380)*". Esas cláusulas se recogen en el apéndice A del referido anexo II del Reglamento (CE) 392/2009. Y en el apartado II del apéndice B de dicho anexo II se contiene el modelo del certificado de seguro o de otra garantía financiera

con respecto a la responsabilidad por muerte o lesiones de los pasajeros –que debe expedirse en virtud de lo establecido en el artículo 4 bis del Convenio Internacional de Atenas–, y en el que se especifica que los riesgos que no sean de guerra los cubrirá un *Club de Protección e Indemnización* (P&I).

Como hemos tenido ocasión de exponer en otras ocasiones[147], la utilización de las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» –y con mayor motivo aún si la póliza de seguro se pacta con dicho «Instituto»– conlleva el sometimiento al Derecho inglés. De igual forma, los seguros de responsabilidad ofrecidos por los distintos *Clubs de Protección e Indemnización* se remiten a la Legislación de su país de origen (Inglaterra, Noruega, Suecia, EE. UU. y Japón).

Según hemos visto, la sumisión a un Derecho distinto el español es conforme para los seguros contra daños por

147 Conferir: SOTO ABELEDO, Javier: "Las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres»", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 2001, pp. 391-427; e Ídem: *Las Cláusulas de aseguramiento de buques y de mercancías del «Institute of London Underwriters»*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

grandes riesgos, entre los que se encuentran los marítimos, con lo dispuesto en el artículo 107.2 LCS –introducido por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados, y modificado por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados–, y con lo establecido en el artículo 7.2. en relación con el artículo 3 del Reglamento (CE) Nº. 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) –de aplicación a partir del 17 de diciembre de 2009–, que permiten a las partes la libre elección de la Ley que ha de regir el contrato

Pero también hay que considerar que, según el artículo 107.1.b) LCS, "*La Ley española sobre el contrato de seguro será de aplicación al seguro contra daños* […] *Cuando el contrato se concluya en cumplimiento de una obligación de asegurarse impuesta por la Ley española*"; y que, conforme al artículo 7.4 del mencionado Reglamento (CE) Nº. 593/2008:

"*Se aplicarán las siguientes normas adicionales a los contratos de seguros que cubran riesgos para los que un Estado miembro imponga la obligación de suscribir un seguro:*

a) El contrato de seguro sólo cumplirá dicha obligación si es conforme a las disposiciones específicas relativas a dicho seguro previstas por el Estado miembro que impone la obligación. Cuando, en caso de seguro obligatorio, exista una contradicción entre la Ley del Estado miembro en el que se localice el riesgo y la del Estado miembro que imponga la obligación de suscribir un seguro, prevalecerá esta última;

b) No obstante lo dispuesto en los apartados 2 y 3, un Estado miembro podrá establecer que el contrato de seguro se regirá por la Ley del Estado miembro que imponga la obligación de suscribir un seguro."

En el caso de España, ya hemos expuesto que el artículo 2.4 del Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, establece que el mismo "*se rige por lo dispuesto en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, por este Reglamento y demás disposiciones que le sean de aplicación*", y se produciría una colisión entre esta

norma y el sometimiento de los contratantes en esta materia a una Ley de otro país, como resultado, según hemos expuesto, de lo dispuesto en las Directrices para la aplicación del Convenio Internacional de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, aprobadas por el Comité Jurídico de la *Organización Marítima Internacional* (*OMI*) el 19 de octubre de 2006, incorporadas con carácter vinculante y como *Lex specialis* al Reglamento (CE) Nº. 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, así como de la necesidad de que los riesgos que no sean de guerra que cubra el seguro obligatorio referente a dicha responsabilidad, regulado en el artículo 4 bis del mencionado Convenio Internacional de Atenas, los garantice un *Club de Protección e Indemnización* (P&I).

Será interesante ver qué dispone, en su día, la norma interna que regule el certificado acreditativo del seguro o garantía financiera distinta del seguro, que cubra la responsabilidad civil de los transportistas por mar en caso de muerte o lesiones de los pasajeros derivadas de un accidente, a los que se refiere el artículo 3 del Reglamento 392/2009,

del Parlamento Europeo y del Consejo, en relación con el artículo 4 bis del Convenio Internacional de Atenas.

Y conviene recordar que, tratándose de buques de matrícula y pabellón españoles dedicados al transporte internacional, con capacidad de nueve a doce viajeros, el seguro obligatorio de éstos se regirá por el citado Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, pues conforme al apartado 1 del artículo 4 bis del Convenio Internacional de Atenas, el seguro obligatorio de viajeros regulado en el mismo sólo se aplica a los buques matriculados en un Estado parte de dicho Convenio que estén autorizados a transportar "*más de doce viajeros*".

En segundo lugar, el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que, en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 78 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se aprobó el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas (que entró en vigor el 1 de julio de 1999), establece en su Disposición Adicional Única que dicho seguro se regirá, además de por las disposiciones del propio Reglamento y de la mencionada Ley 27/1992, de 24 de

noviembre, "*por lo preceptuado en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*"; y al mismo régimen deben someterse el seguro de responsabilidad civil de las motos náuticas, y el de igual clase de los artefactos náuticos de recreo autopropulsados (así como el de "*aquéllos que carezcan de motor y tengan una eslora superior a seis metros*"), a tenor de lo dispuesto en el artículo 2[148] del propio Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, y también en virtud de la remisión al mismo efectuada por el artículo 3.3 del Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas (en vigor desde el 1 de abril de 2002), y por el artículo 4 párrafo primero del Real Decreto 1.043/2003, de 1 de agosto, por el que se establecen determinadas medidas de seguridad para la utilización de artefactos náuticos de recreo autopropulsados (que entró en vigor el 3 de agosto de 2003)[149].

---

148 El artículo 2 del 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, establece que "*Tienen la consideración de embarcaciones de recreo o deportivas, a los efectos de este Reglamento, los objetos flotantes destinados a la navegación de recreo y deportiva propulsados a motor, incluidas las motos náuticas, así como aquéllos que carezcan de motor y tengan una eslora superior a seis metros*".

149 **Sobre esta materia, conferir:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, pp. 828-831; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, pp. 226-228.

CAMACHO PEREIRA, Consuelo: "Seguro obligatorio de embarcaciones de recreo o deportivas", *Previsión y seguro: revista técnica de seguros y fondos de pensiones*, Centro de Estudios del Seguro, S. A., Madrid, nº. 70, Octubre de 1999, pp. 61-96.

JIMÉNEZ SOTO, Ignacio: "El seguro obligatorio de una embarcación deportiva", en *Guía jurídico-práctica de la navegación de recreo*, Coordinación: PIPE SARMIENTO, Editorial Juventud, S. A., Barcelona, 2001, pp. 149-162.

MESTRE, *op. cit.*, "El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XIX, 2002, pp. 246-264; e Ídem, *op. cit.*, "Problemas del aseguramiento de embarcaciones deportivas y de recreo", en *XV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2007, pp. 111-138. En este segundo artículo, al comentar la Sentencia nº. 510, de 17 de julio de 2001, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears (EDJ 2001/40622), ya citada, de la que fuimos Ponente, manifiesta que:

"La Sentencia termina sentando el principio de autonomía de la voluntad y a pesar de que la propia póliza remite a la LCS, se acoge al articulado de la póliza que, de forma más gravosa que la LCS, prevé la aplicación de intereses moratorios, sin incluir –en contraposición– la posibilidad de excluir la indemnización por mora del asegurador cuando la falta de satisfacción de la indemnización esté fundada en una causa justificada o no le fuere imputable (según el artículo 20.8 LCS).

La Sentencia viene a señalar de forma muy velada, que en el caso enjuiciado bien podría haber existido justificación, optando por la solución más gravosa para la aseguradora, mediante la aplicación del clausulado de la póliza, en lugar de la LCS".

Sin embargo, hay que decir que en dicha Sentencia la Sala en modo alguno resuelve el pleito "optando por la solución más gravosa para la aseguradora", y en atención a esa circunstancia. De hecho, como se expone en el párrafo último del fundamento de Derecho undécimo de la Sentencia, "puede darse la circunstancia de que, a pesar de haberse sometido a la Ley de Contrato de Seguro, los contratantes incluyan en la póliza una cláusula sobre intereses, que prevalecerá sobre lo establecido en el artículo 20 de aquella Ley –con independencia de que sea más o menos favorable para el asegurado–, a tenor del principio dispositivo recogido en el artículo 44 párrafo segundo de la misma"; y esto es lo que acontecía en esa litis, según se detalla en el fundamento de Derecho duodécimo de la Sentencia, por lo que la Sala aplicó la cláusula relativa a los intereses contenida en el artículo 10º. de las Condiciones Generales de la póliza,

Por lo tanto –como hemos tenido ocasión de manifestar anteriormente[150]–, el Legislador optó por sustraer el seguro obligatorio de responsabilidad civil relativo a las embarcaciones de recreo o deportivas (y a las motos náuticas y a los artefactos náuticos de recreo autopropulsados) del

---

conforme a cuyo inciso final se disponía que "Transcurridos dos años desde la producción del siniestro, la indemnización se incrementará en un interés del 20% anual, desde la fecha del siniestro". En el párrafo penúltimo del referido fundamento jurídico duodécimo, se explica que en esa cláusula "Ninguna mención se hace de la posibilidad –contemplada en el artículo 20.8º. LCS– de excluir "la indemnización por mora del asegurador cuando la falta de satisfacción de la indemnización o de pago del importe mínimo esté fundada en una causa justificada o que le fuere imputable" (sin que, por otra parte, la Compañía Aseguradora haya alegado nada sobre el particular a lo largo de esta litis)"; y con ello no se quiere significar que hubiera podido existir esa justificación, sino que no se ha entrado a valorar tal extremo al no haber sido objeto de debate.

SÁNCHEZ-FERRAGUT, Jesús: "La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo. Estudio del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril", *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 98, abril/junio, 1999, pp. 355-367.

TORRES PÉREZ, Francisco: "Aseguramiento de la responsabilidad civil extracontractual en la navegación de recreo: aspectos generales y régimen específico", en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2005, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición, pp. 123-169.

150 *Vide* el fundamento jurídico decimoctavo de la Sentencia nº. 532, de 12 de diciembre de 2005, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears (EDJ 2005/337041), ya citada, de la que fuimos Ponente.

ámbito del Código de Comercio[151] y del régimen de los seguros contra daños "*por grandes riesgos*"[152], al sustituir la aplicación de las normas de dicho Código de Comercio que regulan el seguro marítimo por la de la Ley de Contrato de Seguro, parece que de forma imperativa[153].

---

151 En esta línea, sostiene SÁNCHEZ-FERRAGUT, *op. cit.*, "La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo. Estudio del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril", en *Revista Española de Seguros*, nº. 98, abril/junio, 1999, p. 358, que, a pesar de estar ante un seguro caracterizado por el hecho de la navegación marítima, "se excluye a estos seguros de embarcaciones deportivas del ámbito del Código de Comercio, y se los encuadra dentro del ámbito de la Ley de Contrato de Seguro".

152 MESTRE, *op. cit.*, "El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XIX, 2002, p. 254, manifiesta que la Disposición Adicional Única del 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, "señala el régimen jurídico aplicable: la Ley 27/1992 LPEMM y la Ley 50/80 de Contrato de Seguro. Entendemos que la mención no es ocasional. En esta ocasión, el Legislador ha querido sentar la aplicación de la LCS no tanto como seguro de embarcaciones deportivas sino como seguro de responsabilidad civil, cuya aplicación a los efectos de seguro de embarcaciones deportivas deberá reputarse imperativa"; pero en *op. cit.*, "Problemas del aseguramiento de embarcaciones deportivas y de recreo", en *XV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2007, p. 127, sostiene –en línea con lo que ya expusimos en la citada Sentencia de 12 de diciembre de 2005–, que "lo que el Legislador ha querido no es sentar la aplicación de la LCS al seguro de responsabilidad civil –ya incluido de forma genérica en sus artículos 73 y siguientes– sino precisamente sustraer a las embarcaciones de recreo de la regulación de «grandes riesgos» y del principio de autonomía de la voluntad, mediante la aplicación de la LCS".

153 En consonancia con las normas citadas, el artículo 436.2 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de

El artículo 6.1 del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, al referirse al ámbito material de dicho seguro de responsabilidad civil, establece que:

2008, también establece que "*Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*".

No obstante, cabe plantearse que, al remitirse el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, a la Ley de Contrato de Seguro lo hace como un todo y que, al tratarse de un seguro contra daños "*por grandes riesgos*", por un lado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 44 párrafo segundo de la misma, su aplicación tendría carácter dispositivo; y, por otro, que, conforme a lo establecido en el artículo 107.2.a) LCS, las partes tendrían "*libre elección de la Ley aplicable*", pero aunque esto se entendiera sin perjuicio de la aplicación del propio Real Decreto y de la Ley de Contrato de Seguro a la que se remite, por entender que aquél es una norma de orden público a los efectos previstos en el artículo 107.6 LCS, la aplicación de dicha Ley tampoco sería imperativa, con lo cual, *de facto*, se estaría dejando vacía de contenido la previsión del mencionado Real Decreto, cuya finalidad parece ser la de proteger al asegurado –al presuponer que, en la mayoría de los casos, se tratará de un consumidor, no de un empresario–, para lo cual se considera más adecuado el régimen tuitivo de la citada Ley de Contrato de Seguro. Para el caso de que estemos ante un naviero dedicado a la explotación mercantil de embarcaciones de recreo o deportivas, SÁNCHEZ-FERRAGUT, *op. cit.*, «La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo. Estudio del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril», en *Revista Española de Seguros*, nº. 98, abril/junio, 1999, p. 359, manifiesta que, "En principio, parece que el Real Decreto, también es de aplicación para ellos", aunque seguidamente se pregunta: "¿Quizá estemos ante un conflicto Real Decreto/Ley de Contrato de Seguro/Código de Comercio?". Lo cierto es que el Real Decreto de reiterada mención no establece distinción alguna al respecto, aunque habría sido oportuna.

Otro argumento en contra de la posibilidad de elección por las partes de la Ley aplicable sería que el citado artículo 107.1.b) LCS dispone que "*La Ley española sobre el contrato de seguro será de aplicación al seguro contra daños* […] *Cuando el contrato se concluya en cumplimiento de una obligación de asegurarse impuesta por la Ley española*", como es el caso, lo que llevaría a la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro, a la que se remite la Disposición Adicional Única del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril.

"[…] *cubrirá los siguientes riesgos*:

a) Muerte o lesiones corporales de terceras personas.

b) Daños materiales a terceros.

c) Pérdidas económicas sufridas por terceros que sean consecuencia directa de los daños relacionados en los párrafos a) y b) anteriores.

d) Daños a buques por colisión o sin contacto.

2. Salvo pacto en contrario, será de cuenta del asegurador el pago de las costas judiciales y extrajudiciales inherentes a la defensa del asegurado y a la gestión del siniestro."

El artículo 7 del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, enumera, a su vez, los daños y perjuicios excluidos de la cobertura del seguro que regula, disponiendo que:

"*La cobertura del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria no comprenderá:*

a) Los daños producidos al tomador del seguro, al naviero o al propietario de la embarcación identificada en la póliza o al asegurado usuario de la misma.

b) La muerte o lesiones sufridas por personas transportadas que efectúen pagos para el crucero o viaje.

c) La muerte o lesiones sufridas por las personas que intervengan profesionalmente en el mantenimiento, conservación y reparación de la embarcación asegurada.

d) La muerte o lesiones sufridas por el patrón o piloto de la embarcación.

e) Los daños sufridos por la embarcación asegurada.

f) Los daños causados por la embarcación durante su reparación, su permanencia en tierra, o cuando sea remolcada o transportada por vía terrestre, ya sea sobre vehículo o de cualquier otra forma.

g) Los daños sufridos por los bienes que por cualquier motivo (propiedad, depósito, uso, manipulación, transporte u otros) se hallen en poder del asegurado o de las personas que de él dependan o de los ocupantes de la embarcación.

h) Los daños personales o materiales sufridos por las personas con ocasión de ocupar voluntariamente una embarcación, pilotada o patroneada por persona que careciera del adecuado título, si el asegurador probase que aquéllos conocían tal circunstancia.

i) Los daños producidos a embarcaciones y objetos remolcados, con el fin de salvarlos, y a sus ocupantes.

j) Los daños personales y materiales producidos por embarcaciones aseguradas que hubieran sido robadas o hurtadas.

k) El pago de sanciones y multas, así como las consecuencias del impago de las mismas.

l) Los daños producidos por la participación de las embarcaciones en regatas, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos, incluidos apuestas y desafíos, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 2 del artículo 3 precedente."

Así pues, dentro de las exclusiones de cobertura hay tanto supuestos de responsabilidad extracontractual, como otros que no participan de esa naturaleza, cual es el caso, por ejemplo, de los recogidos en los apartados a) hasta el e) del artículo 7.

En cuanto a los límites cuantitativos, el artículo 8 del mencionado Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, establece que "*El seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria cubre frente a terceros la reparación de los daños a personas hasta un límite de 20.000.000 de pesetas por víctima con un límite máximo de 40.000.000 de pesetas por siniestro, y los daños materiales y las pérdidas económicas a que se refiere el artículo 6.1 de este Reglamento hasta el límite de 16.000.000 de pesetas por siniestro*".

El artículo 1.2 del referido Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, dispone que "*la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria contratada entre el tomador y la entidad aseguradora podrá incluir otras coberturas que libremente se pacten entre las partes, así como ampliar el ámbito y los límites de cobertura, rigiéndose en ambos casos por lo establecido en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*".

La interpretación de esta norma que parece más razonable es la de que esas "*otras coberturas*" son únicamente las del seguro voluntario de responsabilidad civil extracontractual (con lo cual, **el mencionado Real Decreto ya entró a regular cuestiones que excedían del ámbito que le es propio**, según el mandato del artículo 78 párrafo segundo de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que justifica su existencia, que se refiere únicamente al seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria), quedando fuera de lo dispuesto en dicho artículo 1.2 los demás seguros marítimos de embarcaciones de recreo o deportivas de suscripción voluntaria, a los que, como seguros contra daños por "*grandes riesgos*", les resultará aplicable lo dispuesto en el artículo 107.2 de la Ley de

Contrato de Seguro, pudiendo las partes contratantes elegir libremente la Ley que haya de regir su contrato[154], siendo habitual que en las pólizas se incluyan, como condiciones "particulares" (aunque se trata de verdaderas Condiciones Generales), las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» para Yates («Institute Yatch Clauses»)[155], de 1 de noviembre de 1985, y que se pacte el sometimiento de los interesados a la Ley («Marine Insurance Act», de 1906) y práctica inglesas[156].

---

154 Así lo hemos manifestado en el fundamento jurídico decimoctavo de la Sentencia nº. 532, de 12 de diciembre de 2005, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears (EDJ 2005/337041), ya citada, de la que fuimos Ponente.

155 **En relación con el seguro de embarcaciones deportivas y de recreo bajo las «Institute Yatch Clauses», conferir:**

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho…*, pp. 715-718.

PERRELLA, Claudio y FLORENZANO, Luca: "Le coperture assicurative corpi della nautica da diporto nel mercato italiano ed inglese nella prassi e nella giurisprudenza", en *Il Diritto Marittimo, Associazione Italiana di Diritto Marittimo*, Genova, Fasc. II, 2008. pp. 365-390.

TORRES PÉREZ, *op. cit.*, "Aseguramiento de la responsabilidad civil extracontractual en la navegación de recreo: aspectos generales y régimen específico", en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2006, pp. 154-169.

156 Así lo recuerda MESTRE, *op. cit.*, "El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo", en *Anuario de derecho Marítimo*, Vol. XIX, 2002, pp. 255-256.

Por supuesto, la protección del tomador del seguro y del asegurado que tengan la condición de consumidores o usuarios quedará garantizada por lo establecido en la Normativa Comunitaria, Estatal y Autonómica sobre la materia (Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre Cláusulas Abusivas en los Contratos Celebrados con los Consumidores; Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación; Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes Complementarias; y Ley 1/1998, de 10 de marzo, del Estatuto de los Consumidores y Usuarios de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, en cuanto a nuestra Comunidad Autónoma).

Por otra parte, habida cuenta del tenor literal del artículo 1.2 del citado Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, con el fin de evitar la aplicación necesaria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro voluntario de responsabilidad civil extracontractual, podría bastar con que se pactase en una póliza distinta de la concerniente al seguro de suscripción obligatoria de igual clase.

El párrafo primero del artículo 78 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, también dispone que "*Las Empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional*"; pero aún no se ha dado cumplimiento a lo establecido en este precepto[157].

---

157 **Quizás esta dilación se deba a que las Empresas Navieras ya se ven obligadas a asegurar una buena parte de su responsabilidad civil en varios sectores (con arreglo a la Legislación española, se trata de seguros marítimos contra daños por grandes riesgos), en virtud de distintas Normas de ámbito internacional –como se recuerda en el Preámbulo del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril–; así, cabe citar, como hemos indicado en la nota nº. 90:**

- El Convenio Internacional de Bruselas, de 29 de noviembre de 1969, sobre la responsabilidad civil por los daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Instrumento de ratificación de España de 15 de noviembre de 1975, publicado en el BOE de 8 de marzo de 1976), modificado por los Protocolos de Londres, de 9 de noviembre de 1976 (Instrumento de adhesión de España de 5 de octubre de 1981, publicado en el BOE de 4 de febrero de 1982), y de 27 de noviembre de 1992 (Instrumento de adhesión de España de 6 de junio de 1995, publicado en el BOE de 20 de septiembre de 1995), con las enmiendas realizadas por el Comité Jurídico de la *Organización Marítima Internacional* (*OMI*), el 18 de octubre de 2000, a las cuantías de limitación que figuran en el Protocolo de 1992 (enmiendas publicadas en el BOE de 3 de octubre de 2002). Conferir el Real Decreto 1.892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (BOE de 18 de septiembre de 2004), modificado por el Real Decreto 1.795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la

responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de buques (BOE de 18 de noviembre de 2008).

- El Convenio Internacional de Bruselas, de 17 de diciembre de 1971, relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares (Instrumento de adhesión de España de 3 de mayo de 1974, publicado en el BOE de 20 de agosto de 1975), que debe asegurar el propietario de la instalación nuclear.

- El Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar (Instrumento de adhesión de España de 22 de septiembre de 1981, publicado en el BOE de 6 de mayo de 1987), con sus Protocolos de 19 de noviembre de 1976 (Instrumento de adhesión de España de 22 de septiembre de 1981, publicado en el BOE de 9 de octubre de 1990) y de 1 de noviembre de 2002. En esta materia, según hemos expuesto, hay que tener en cuenta el Reglamento (CE) Nº. 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, exigible conforme a lo establecido en el mencionado Convenio de Atenas y su Protocolo de 2002, y en las Directrices para su aplicación aprobadas por el Comité Jurídico de la *Organización Marítima Internacional* (*OMI*), el 19 de octubre de 2006, así como el Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros (que entró en vigor el 28 de marzo de 1990).

- El Convenio Internacional de Londres, de 3 de mayo de 1996, referente a la responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP), aunque éste aún no ha entrado en vigor. Fue modificado mediante un Protocolo de 30 de abril de 2010, y entrará en vigor 18 meses después de la fecha de su ratificación por al menos doce Estados, incluidos cuatro Estados con un arqueo bruto con no menos de 2 millones de unidades cada uno, y que hayan recibido en el año precedente una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga (conferir al respecto: http://sp.iopcfund.org/npdf/HNS%202010_s.pdf). Hay que tener presente la Decisión del Consejo, de 18 de noviembre de 2002, por la que se autoriza a los Estados miembros a adherirse o ratificar, en interés de la Comunidad el Convenio Internacional de Londres, de mayo de 1996, referente a la responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP).

- El Convenio Internacional de Londres, de 23 de marzo de 2001, sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por

También hay que tener en cuenta la Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho Marítimo –aplicable respecto de los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas–, cuyo artículo 4 establece que:

---

hidrocarburos para combustible de los buques (*BUNKERS* 2001) [Instrumento de ratificación de España de 10 de noviembre de 2003, publicado en el BOE de 19 de febrero de 2008], que entró en vigor el 21 de noviembre de 2008. El prolijo artículo 7 de dicho Convenio regula el "*Seguro o garantía financiera obligatorios*" que debe suscribir el propietario del buque, y en su apartado 12 dispone que, "*A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su Legislación nacional, todo buque de arqueo bruto superior a 1.000, donde quiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1*". Conferir el Real Decreto 1.795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de buques (BOE de 18 de noviembre de 2008).

- El Convenio Internacional de Nairobi, de 18 de mayo de 2007, sobre la remoción de restos de naufragio, que, según su artículo 3.1., "*entrará en vigor doce meses después de la fecha en que diez Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General*" de la *OMI*. En el artículo 12 del referido Convenio se regula extensamente el "*Seguro obligatorio u otra garantía financiera*" que debe suscribir el propietario del buque, y en su apartado 12 se establece que, "*A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su Legislación nacional, todo buque de arqueo bruto igual o superior a 300, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1*."

"*1. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarbolen su pabellón que dispongan de un seguro que cubra a dichos buques.*

2. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarbolen un pabellón distinto del suyo propio que cuenten con un seguro cuando dichos buques entren en un puerto que esté bajo jurisdicción del Estado miembro. Ello no impedirá que los Estados miembros, de conformidad con el Derecho Internacional, exijan el cumplimiento de esta obligación cuando dichos buques se encuentren navegando en sus aguas territoriales.

3. El seguro citado en los apartados 1 y 2 cubrirá las reclamaciones de Derecho Marítimo sujetas a una limitación con arreglo al Convenio de 1996. El importe del seguro de cada buque por cada incidente será igual al importe máximo que determine la limitación de la responsabilidad, tal como se establece en el Convenio de 1996."

Conforme al artículo 9.1 párrafo primero de la mencionada Directiva, "*Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 1 de enero de 2012. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión*"; y

tales normas se aplicarán a los buques de 300 o más toneladas de arqueo bruto, aunque sean de recreo o deportivos, por lo que el ámbito del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, será el de estas últimas embarcaciones cuando no alcancen el tonelaje expresado.

Y hay que decir que los seguros de responsabilidad civil que concierten las Empresas Navieras en relación con los buques que utilicen en sus actividades mercantiles, así como los que suscriban los propietarios de buques cuyo arqueo bruto sea de 300 o más toneladas, cualquiera que sea su destino, serán seguros contra daños "*por grandes riesgos*", a los efectos previstos en el artículo 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro.

También hay que entender comprendidos dentro del ámbito del artículo 107.2.a) LCS –como seguros contra daños "*por grandes riesgos*"– los seguros que, conforme a lo exigido por el artículo 3.d) del Real Decreto 1.119/1989, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas, deben concertarse para cubrir la responsabilidad civil derivada del uso de dichas embarcaciones, ya que nada distinto se establece en dicho

Real Decreto, así como los seguros de suscripción voluntaria relativos a dichas embarcaciones.

En cuanto al seguro obligatorio de responsabilidad civil del transportista de viajeros por mar y al seguro obligatorio de responsabilidad civil de embarcaciones de recreo y deportivas y de motos náuticas y artefactos náuticos de recreo autopropulsados –como los restantes seguros distintos del seguro de responsabilidad civil que les afecten–, aunque se sometan a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, deben considerarse seguros marítimos, lo que es importante al efecto de determinar qué clase de Juzgados son competentes para entender de los litigios que se entablen en relación con tales seguros, que no son otros que los Juzgados de lo Mercantil, según lo establecido en el artículo 86 ter 2.c LOPJ, que les atribuye el conocimiento de "*Aquellas pretensiones relativas a la aplicación del Derecho Marítimo*".

La segunda cuestión que se ha planteado la Doctrina en relación con el artículo 107.2. de la Ley de Contrato de Seguro, es si las partes pueden escoger cualquier Ley para regir el contrato, con independencia de que tenga o no conexión con éste.

Para EZQUERRA UBERO[158], "Resulta claramente de la norma que las partes pueden elegir la Ley de cualquier Estado, sea o no miembro del Espacio Económico Europeo, exista o no vinculación entre el contrato y el Estado cuyo Derecho se elige".

En la misma línea, FERNÁNDEZ ROZAS, FUENTES CAMACHO y CRESPO HERNÁNDEZ[159], sostienen que "por lo que respecta a los contratantes tienen total libertad en la elección de la Ley aplicable".

Refiriéndose concretamente al seguro marítimo, ARROYO MARTÍNEZ[160] dice que "cabe preguntarse si el

158 EZQUERRA UBERO, José Javier: "La Ley aplicable al contrato según los artículos 107, 108 y 109 de la Ley de Contrato de Seguro", en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Director: Fernando Luis Blanco Giraldo, Blanco & Asociados Abogados, Editorial del Derecho de los Seguros Privados, S. L., Núm. 1, 1997, p. 18.

159 FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos; FUENTES CAMACHO, Víctor; y CRESPO HERNÁNDEZ, Ana: *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Director: Fernando Sánchez Calero, Editorial Aranzadi, S. A., 1999, p. 1.926.

160 ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, "El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley de Contrato de Seguro, modelos de Pólizas", en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, p. 56; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV,

artículo 10.5 del Código Civil y la Jurisprudencia que lo ampara no vendría en ayuda de la aplicación de la Ley española, porque la cláusula de sumisión a la Ley inglesa sería nula cuando el contrato no tuviera ninguno de los puntos de conexión que la norma de conflicto española exige para aplicar el Derecho extranjero".

La realidad del tráfico aconsejaría –de ser posible– una solución así, a fin de evitar la exclusión sistemática y poco razonable del Derecho español en el ámbito del seguro marítimo, pues lo habitual es que incluso las pólizas que se suscriben en España, entre españoles y para cubrir riesgos de buques y cargamentos nacionales situados en territorio español, incorporen las correspondientes Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» (las «Institute Time Clauses-Hulls», de 1 de octubre de 1983, y su modificación de 1 de noviembre de 1995; las «Institute Cargo Clauses», de 1 de enero de 1982, modificadas el 1 de enero de 2009; y las «Institute Yatch Clauses», de 1 de noviembre de 1985) y de la «Asociación Internacional de Aseguradores» (las «International Hull Clauses», de 1 de noviembre de 2002 y

1998, p. 57; e Ídem, *op. cit.*, "La reforma del seguro...", en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, p. 173.

de 1 de noviembre de 2003), que están elaboradas para ser usadas en el marco de la Póliza denominada «Marine Policy Form», de 1 de enero de 1982, y que someten el contrato a la Ley («Marine Insurance Act», de 1906) y práctica inglesas, lo que ocasiona no pocos problemas hermenéuticos en caso de conflicto[161].

La dificultad radica en justificar jurídicamente la hipótesis formulada por el Profesor ARROYO MARTÍNEZ.

En primer lugar, si bien el Convenio de Roma de 1980[162] no se aplicaba[163], obviamente, a los contratos

---

161 **Respecto de los problemas hermenéuticos que plantea la utilización de las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» fuera del contexto del sistema jurídico inglés, *vide* las siguientes obras y la bibliografía que en ellas se cita:**

SOTO ABELEDO, *op. cit.*, "Las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres»", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVIII, 2001, pp. 391-427.

SOTO ABELEDO, *op. cit.*, *Las Cláusulas de aseguramiento de buques y de mercancías del «Institute of London Underwriters»*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

162 El Convenio hecho en Funchal el 18 de mayo de 1992, de adhesión del Reino de España y de la República Portuguesa al Convenio sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales, abierto a la firma en Roma el 19 de junio de 1980, fue ratificado mediante Instrumento publicado en el BOE de 19 de julio de 1993, y entró en vigor para España el 1 de septiembre de 1993.

163 **El Reglamento (CE) Nº. 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), establece en su artículo 24 que:**

"*1. El presente Reglamento sustituirá al Convenio de Roma de 1980 en los Estados miembros, salvo en lo que respecta a los territorios de los Estados miembros comprendidos en el ámbito de aplicación territorial de dicho Convenio y a los que no se aplica el presente Reglamento en virtud del artículo 299 del Tratado.*

2. En la medida en que el presente Reglamento sustituye a las disposiciones del Convenio de Roma, se entenderá que toda remisión a dicho Convenio se refiere al presente Reglamento."

Hay que tener en cuenta que el contenido del artículo 299 del Tratado de la Comunidad Europea (TCE) aparece recogido en los artículos 349 y 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), y en el artículo 52 del Tratado de la Unión Europea (TUE), modificado por el citado TFUE.

En el "Considerando" 44 se indica que Irlanda notificó "*su deseo de participar en la adopción y aplicación del presente Reglamento*", y en los "Considerandos" 45 y 46 se recuerda que el Reino Unido y Dinamarca no están vinculados por el mismo; pero el Reino Unido comunicó formalmente a la Comisión, el 24 de julio de 2008, su deseo de aceptarlo, y así se autorizó mediante Decisión 2009/26/CE, de la Comisión, de 22 de diciembre de 2008. Ahora bien, a pesar de la posición de Dinamarca, con arreglo al artículo 1.4 inciso segundo del Reglamento en cuestión, "*en el artículo 3, apartado 4, y en el artículo 7, el término «Estado miembro» designará a todos los Estados miembros*": es decir, a todos los Estados de la Unión Europea. El artículo 3.4 se refiere a la aplicación del Derecho imperativo no obstante la elección de Ley aplicable al contrato, y el artículo 7, a los contratos de seguro.

Y el artículo 29 del mencionado Reglamento de 17 de junio de 2008 dispone que:

"*El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.*

Se aplicará a partir del 17 de diciembre de 2009, excepto el artículo 26, que se aplicará a partir del 17 de junio de 2009."

Conforme al artículo 26.1 de dicho Reglamento, "*A más tardar el 17 de junio de 2009, los Estados miembros notificarán a la Comisión, los Convenios a que se refiere el artículo 25, apartado 1. Tras esta fecha, los Estados miembros notificarán a la Comisión toda denuncia de estos Convenios*".

Y según el artículo 25 del referido Reglamento:

concluidos antes de su entrada en vigor, ni a los excluidos de su ámbito, entre los que se encontraban, según su artículo 1.3., "*los contratos de seguros que cubran riesgos situados en los territorios de los Estados miembros de la Comunidad Europea*"**164**, respecto de estos últimos no regía el artículo 10.5. del Código Civil**165**, sino el artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro, que desplazaba a aquél. Y a los

"*1. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en el momento de la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de Leyes en materia de obligaciones contractuales.*

2. No obstante, por lo que respecta a las relaciones entre Estados miembros, el presente Reglamento primará frente a los convenios celebrados exclusivamente entre dos o más Estados miembros en la medida en que dichos convenios versen sobre las materias reguladas por el mismo."

164 Conviene recordar que el Acuerdo por el que se constituye el Espacio Económico Europeo, firmado en Oporto el 2 de mayo de 1992 (ratificado por España mediante Instrumento publicado en el BOE de 25 de enero de 1994), extiende el ámbito de aplicación de las Directivas sobre seguros a los Estados no Comunitarios (hoy, no pertenecientes a la Unión Europea), pero que sí formen parte del referido Espacio Económico Europeo (hasta el momento, Islandia, Noruega y Liechtenstein).

165 **El artículo 10.5 del código Civil establece que:**

"*Se aplicará a las obligaciones contractuales la Ley a que las partes se hayan sometido expresamente, siempre que tenga alguna conexión con el negocio de que se trate; en su defecto, la Ley nacional común a las partes; a falta de ella, la de la residencia habitual común, y, en último término, la Ley del lugar de celebración del contrato.*

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, a falta de sometimiento expreso, se aplicará a los contratos relativos a bienes inmuebles la Ley del lugar donde estén sitos, y a las compraventas de muebles corporales realizadas en establecimientos mercantiles, la Ley del lugar en que éstos radiquen."

contratos de seguros que cubrían riesgos situados en los territorios de Estados que no formaban parte del Espacio Económico Europeo, les resultaba aplicable lo dispuesto en el artículo 3 del Convenio de Roma, conforme al cual:

"*1. Los contratos se regirán por la Ley elegida por las partes. Esta elección deberá ser expresa o resultar de manera cierta de los términos del contrato o de las circunstancias del caso. Para esta elección, las partes podrán designar la Ley aplicable a la totalidad o solamente a una parte del contrato.*

2. Las partes podrán, en cualquier momento, convenir que se rija el contrato por una Ley distinta de la que lo regía con anterioridad bien sea en virtud de una elección anterior según el presente artículo, o bien en virtud de otras disposiciones del presente Convenio. Toda modificación relativa a la determinación de la Ley aplicable, posterior a la celebración del contrato, no obstará a la validez formal del contrato a efectos del artículo 9 y no afectará a los derechos de terceros.

3. La elección por las partes de una Ley extranjera, acompañada o no de la de un Tribunal extranjero, no podrá afectar, cuando todos los demás elementos de la situación estén localizados en el momento de esta elección en un sólo

país, a las disposiciones que la Ley de ese país no permita derogar por contrato, denominadas en lo sucesivo «disposiciones imperativas».

4. La existencia y la validez del consentimiento de las partes en cuanto a la elección de la Ley aplicable se regirán por las disposiciones establecidas en los artículos 8, 9 y 11."

Conviene destacar que lo establecido en el apartado 3 de este artículo no impedía que en un contrato «interno» las partes escogiesen una Ley extranjera, sino que dicha elección contraviniera lo establecido en las normas imperativas del Estado en que se encuentren.

En segundo lugar, el argumento según el cual las normas de conflicto, como normas de Derecho Internacional Privado, sólo se aplican en presencia de algún elemento extranjero en el contrato**166**, nos sitúa en un momento previo

166 ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 599, al referirse a los seguros de «*grandes riesgos*» mencionados en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, señala que "La doctrina ha interpretado que la definición abarca prácticamente la totalidad de las modalidades de seguro marítimo –buques, mercancías y responsabilidad civil– aunque existe la duda acerca de si esa interpretación debe aplicarse únicamente en supuestos que contengan al menos un elemento extranjero (el artículo 107 está incluido en el Título IV «Normas de Derecho Internacional»)".

BORRÁS RODRÍGUEZ, Alegría: "Ley aplicable y jurisdicción competente. Posibilidades de elección", en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, p. 158, afirma que "Sólo es posible la elección de una Ley que no sea la española cuando exista un elemento de extranjería […]".

MARTÍN OSANTE, *op. cit.*, "Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones", en *Revista Española de Seguros*, nº. 123 y nº. 124, julio/diciembre, 2005, p. 471; Ídem, *op. cit.*, "Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo", en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2006, p. 28; e Ídem, *op. cit.*, "Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)", en *Revista Española de Seguros*, nº. 126, abril/junio, 2006, p. 276, entiende que "La Ley aplicable será la española en los casos nacionales o internos, sin que pueda pactarse lo contrario, ya que la facultad de las partes de seleccionar la Ley aplicable al contrato de seguro (artículo 10.5 CC, artículos 1, 3, 15 Convenio de Roma de 1980 sobre Ley aplicable a las obligaciones contractuales y artículo 107 LCS) queda restringida a los supuestos internacionales".

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 419, estima que, "de tratarse de pólizas que regulan relaciones de carácter nacional únicamente, sin lugar a dudas, la Ley aplicable será la española, a tenor de lo previsto en el apartado 5 del artículo 10 CC".

RUIZ SOROA, *op. cit.*, "Un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo", en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián* (23 y 24 de mayo de 1996), 1997, p. 134, sostiene que "la libertad de elección por las partes de la Ley reguladora de su contrato (garantizada hoy sin las cortapisas del antiguo artículo 10.5º. C. C. por el Convenio de Roma de 19.06.1980 –artículo 3º.–) sólo es predicable en los supuestos de contratación internacional".

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 24, nota nº. 25, donde RUIZ SOROA, sostiene que "No cabe, sin embargo, seleccionar una Ley reguladora diversa de la española en supuestos estrictamente nacionales. Las normas de Derecho Internacional Privado que autorizan tal libertad se aplican sólo a supuestos con elementos extranjeros".

Hay que insistir en que en los contratos de seguros contra daños por grandes riesgos –como son los marítimos–, cuando éstos se

a la elección de la Ley que ha de regirlo, excluyendo aquella elección y manteniendo dicho contrato bajo el Derecho español (concretamente, los artículos del Código de Comercio relativos al seguro marítimo y las restantes fuentes de este contrato, según el orden de prelación expuesto con anterioridad). Pero, aceptada en cualquier circunstancia la posibilidad de elegir la Ley aplicable, el tenor literal del artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro no ha exigido ninguna vinculación entre aquélla y el contrato que ha de regular, a diferencia del artículo 10.5 del Código Civil –sustituido por dicho artículo 107.2, en cuanto a los seguros contra daños por grandes riesgos, entre los que se encuentran los marítimos–, que sí requiere que dicha Ley "*tenga alguna conexión con el negocio de que se trate*".

El artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro ni siquiera incorporó la norma contenida en el artículo 7.1.g) de la Directiva 88/357/CEE, del Consejo, de 22 de junio de 1988, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro distinto

hallaban situados en los territorios de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo, la norma aplicable no era el artículo 10.5 del Código Civil, sino la contenida en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, en la redacción dada al mismo por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

del seguro de vida, por la que se establecen las disposiciones destinadas a facilitar el ejercicio efectivo de la libre prestación de servicios, y por la que se modifica la Directiva 73/239/CEE (DOCE nº. L 172, de 4 de julio de 1988), según el cual:

"*La elección de una Ley por las partes en los casos contemplados en las letras a) o f), cuando los restantes elementos de la situación se localicen en el momento de la elección en un único Estado miembro, no podrá contravenir lo dispuesto en las normas imperativas de dicho Estado, es decir, aquéllas que la Ley de dicho Estado impide que se modifiquen por contrato.*"

No obstante, aunque se entendiese aplicable esta norma, o la parecida del artículo 3.3. del Convenio de Roma de 1980**[167]**, antes citado, cabe hacer idéntica reflexión que la

167 EZQUERRA UBERO, *op. cit.*, "La Ley aplicable al contrato…", en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Núm. 1, 1997, p. 19, se pregunta "¿Qué razones han podido determinar la no transposición de la regla en la LCS? Quizá se ha pensado que era suficiente el apartado 6 [*se refiere al del artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro*], pero éste, correctamente interpretado, se refiere a otro supuesto, como se verá después. Es posible que el Legislador español, despreciando las diferencias de redacción que entre las normas transcritas [*artículo 7.1.g) de la Directiva 88/357/CEE, del Consejo, de 22 de junio de 1988, y artículo 3.3. del Convenio de Roma*] existen, haya considerado,

efectuada al referirnos a este último precepto, y decir que los contratantes podían elegir una Ley extranjera, siempre que respetasen las normas imperativas del Estado en que se hallasen los demás elementos del contrato. Así, EZQUERRA UBERO[168] entendía que "la remisión al Derecho extranjero, en estos casos, debe interpretarse en el marco de la libertad de que gozan las partes, en la contratación interna, para diseñar el régimen jurídico aplicable a su contrato. Las normas del Derecho extranjero se considerarán como cláusulas del contrato, en la medida prevista por las partes, y siempre que no supongan derogación de normas imperativas".

También es preciso tener en cuenta lo que establece el artículo 107.6 inciso primero de la Ley de Contrato de Seguro, según el cual, "*Lo dispuesto en los números precedentes se entenderá sin perjuicio de las normas de*

---

para evitar repeticiones, que el artículo 3.3 es la norma aplicable, en virtud de la remisión efectuada por el artículo 109 [*de la Ley de Contrato de Seguro*]".

168 EZQUERRA UBERO, *op. cit.*, "La Ley aplicable al contrato…", en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Núm. 1, 1997, p. 19.

orden público contenidas en la Ley española, cualquiera que sea la Ley aplicable al contrato de seguro contra daños".

Como indicaba EZQUERRA UBERO**169**, por normas de orden público hay que entender, en la teoría general del Derecho Internacional Privado, las normas imperativas de aplicación inmediata que tratan de alcanzar un objetivo de especial relevancia, como puede ser la protección del consumidor.

En consecuencia, de acreditarse que al asegurado que tenga la condición de «consumidor» o «usuario»**170** el

169 *Vide* EZQUERRA UBERO, *op. cit.*, "La Ley aplicable al contrato…", en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Núm. 1, 1997, pp. 27-30, en las que se ocupa de las "Normas de aplicación inmediata", y manifiesta (p. 28) que "no todas las normas imperativas son normas de aplicación inmediata: el Derecho de un Estado no pretende la aplicación de todas sus normas imperativas en las relaciones internacionales, sino sólo de las normas de aplicación inmediata; no hay inconveniente, por otro lado, en aplicar normas imperativas extranjeras, salvo que dichas normas sean manifiestamente incompatibles con los propios principios fundamentales (excepción de orden público). El concepto de norma imperativa es más amplio, como puede comprobarse, que el de norma de aplicación inmediata. En la práctica, la dificultad se planteará a la hora de decidir si una norma imperativa puede considerarse norma de aplicación inmediata o si una norma extranjera debe ser excluida por razón de orden público".

170 El artículo 3 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes

sometimiento del contrato que suscribe a la Ley inglesa –o a otra Ley, en su caso– le viene impuesto por la Compañía Aseguradora de que se trate, conforme a la técnica de la adhesión, con menoscabo del principio de defensa del consumidor que informa nuestro Ordenamiento Jurídico, tal sumisión no sería válida.

No hay que olvidar que, de conformidad con el artículo 90.3 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes complementarias, "*La sumisión del contrato a un Derecho extranjero con respecto al lugar donde el consumidor y usuario emita su declaración negocial o donde el empresario desarrolle la actividad dirigida a la promoción de contratos de igual o similar naturaleza*", tiene la consideración de cláusula abusiva.

Complementarias, establece que, "*A efectos de esta norma y sin perjuicio de lo dispuesto expresamente en sus libros tercero y cuarto, son consumidores o usuarios las personas físicas o jurídicas que actúan en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional*". (El Libro III se refiere a "*La responsabilidad civil por bienes o servicios defectuosos*", y el Libro IV a los "*Viajes combinados*").

Como ya hemos indicado[171], el Convenio de Roma de 1980 fue sustituido por el Reglamento (CE) Nº. 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) –de aplicación a partir del 17 de diciembre de 2009–, cuyo artículo 7 dispone que:

"*1. El presente artículo se aplicará a los contratos a que se refiere el apartado 2, independientemente de que el riesgo que cubran se localice o no en un Estado miembro, y a todos los demás contratos de seguro que cubran riesgos localizados en el territorio de los Estados miembros. No se aplicará a los contratos de reaseguro.*

2. Todo contrato de seguro que cubra un gran riesgo con arreglo al artículo 5, letra d), de la primera Directiva 73/239/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1973, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al acceso a la actividad del seguro directo distinto del seguro de vida, y a su ejercicio, se regirá por la Ley elegida por las partes de conformidad con el artículo 3 del presente Reglamento.

171 Conferir, *supra*, la nota nº. 163.

En la medida en que la Ley aplicable no haya sido elegida por las partes, el contrato de seguro se regirá por la Ley del país en el que el asegurador tenga su residencia habitual. Si del conjunto de circunstancias se desprende que el contrato presenta vínculos manifiestamente más estrechos con otro país, se aplicará la Ley de ese otro país.

3. En el caso de un contrato de seguro distinto de un contrato contemplado en el apartado 2, las partes sólo podrán elegir, de conformidad con el artículo 3, las siguientes Leyes:

a) La Ley del Estado miembro en que se localice el riesgo en el momento de la celebración del contrato;

b) La Ley del país donde el tomador del seguro tenga su residencia habitual;

c) En el caso de un seguro de vida, la Ley del Estado miembro del que sea nacional el tomador del seguro;

d) Por lo que respecta a los contratos de seguro que cubran riesgos limitados a siniestros que ocurran en un Estado miembro distinto del Estado miembro en que se sitúe el riesgo, la Ley de dicho Estado miembro;

e) Cuando el tomador de un contrato de seguro cubierto por el presente apartado ejerza una actividad comercial o industrial o una profesión liberal y el contrato de seguro cubra dos o más riesgos que estén relacionados

con dichas actividades y estén situados en Estados miembros diferentes, la Ley de cualquiera de los Estados miembros en cuestión o la Ley del país en el que el tomador del seguro tenga su residencia habitual.

En los supuestos previstos en las letras a), b) o e), si los Estados miembros a los que dichos apartados se refieren conceden mayor libertad de elección en cuanto a la Ley aplicable al contrato de seguro, las partes podrán hacer uso de tal libertad.

En la medida en que la Ley aplicable no haya sido elegida por las partes de conformidad con el presente apartado, el contrato se regirá por la Ley del Estado miembro en el que se localice el riesgo en el momento de la celebración del contrato.

4. Se aplicarán las siguientes normas adicionales a los contratos de seguros que cubran riesgos para los que un Estado miembro imponga la obligación de suscribir un seguro:

a) El contrato de seguro sólo cumplirá dicha obligación si es conforme a las disposiciones específicas relativas a dicho seguro previstas por el Estado miembro que impone la obligación. Cuando, en caso de seguro obligatorio, exista una contradicción entre la Ley del Estado miembro en el que se localice el riesgo y la del Estado

miembro que imponga la obligación de suscribir un seguro, prevalecerá esta última;

b) No obstante lo dispuesto en los apartados 2 y 3, un Estado miembro podrá establecer que el contrato de seguro se regirá por la Ley del Estado miembro que imponga la obligación de suscribir un seguro.

5. A efectos del apartado 3, párrafo tercero, y del apartado 4, cuando el contrato cubra riesgos situados en más de un Estado miembro, el contrato se considerará constituido por diversos contratos, cada uno de los cuales se refiere únicamente a un Estado miembro.

6. A los efectos del presente artículo, el país en el que se localice el riesgo se determinará de conformidad con el artículo 2, letra d), de la segunda Directiva 88/357/CEE del Consejo, de 22 de junio de 1988, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro directo, distinto del seguro de vida, por la que se establecen las disposiciones destinadas a facilitar el ejercicio efectivo de la libre prestación de servicios, y, en el caso de un seguro de vida, el país en el que se localice el riesgo será el país del compromiso en el sentido del artículo 1, apartado 1, letra g), de la Directiva 2002/83/CE."

Y el artículo 3 del citado Reglamento de 17 de junio de 2008, establece que:

"*1. El contrato se regirá por la Ley elegida por las partes. Esta elección deberá manifestarse expresamente o resultar de manera inequívoca de los términos del contrato o de las circunstancias del caso. Por esta elección, las partes podrán designar la Ley aplicable a la totalidad o solamente a una parte del contrato.*

2. Las partes podrán, en cualquier momento, convenir que el contrato se rija por una Ley distinta de la que lo regía con anterioridad, bien sea en virtud de una elección anterior efectuada con arreglo al presente artículo o de otras disposiciones del presente Reglamento. Toda modificación relativa a la determinación de la Ley aplicable, posterior a la celebración del contrato, no obstará a la validez formal del contrato a efectos del artículo 11 y no afectará a los derechos de terceros.

3. Cuando todos los demás elementos pertinentes de la situación estén localizados en el momento de la elección en un país distinto de aquel cuya Ley se elige, la elección de las partes no impedirá la aplicación de las disposiciones de la Ley de ese otro país que no puedan excluirse mediante acuerdo.

4. Cuando todos los demás elementos pertinentes de la situación en el momento de la elección se encuentren localizados en uno o varios Estados miembros, la elección por las partes de una Ley que no sea la de un Estado miembro se entenderá sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Derecho comunitario, en su caso, tal como se apliquen en el Estado miembro del foro, que no puedan excluirse mediante acuerdo.

5. La existencia y la validez del consentimiento de las partes en cuanto a la elección de la Ley aplicable se regirán por las disposiciones establecidas en los artículos 10, 11 y 13."

Por lo tanto, en virtud de lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del artículo 7 en relación con el artículo 3 del mencionado Reglamento, en los contratos de seguros contra daños por grandes riesgos –ya se localicen o no éstos en un Estado miembro de la Unión Europea– las partes siguen teniendo libertad de elección de la Ley aplicable, con la salvedad contenida en el apartado 3 del artículo 3, conforme al cual la elección por las partes de la Ley de un país diferente de aquél en que se encuentren los demás elementos del contrato, no impedirán la aplicación de las disposiciones de la Ley de este último país "*que no puedan excluirse*

mediante acuerdo", es decir, de las normas de carácter imperativo; precisión coincidente con lo establecido en el artículo 3.3 del Convenio de Roma de 1980, de modo que continúan siendo válidas las consideraciones efectuadas anteriormente sobre el particular.

Por lo que respeta a los "*Contratos de consumo*", y en cuanto aquí interesa, cabe añadir que en los apartados 1 a 3 del artículo 6 de dicho Reglamento se establece que:

"*1. Sin perjuicio de los artículos 5 y 7, el contrato celebrado por una persona física para un uso que pueda considerarse ajeno a su actividad comercial o profesional ("el consumidor") con otra persona ("el profesional") que actúe en ejercicio de su actividad comercial o profesional, se regirá por la Ley del país en que el consumidor tenga su residencia habitual, siempre que el profesional:*

a) ejerza sus actividades comerciales o profesionales en el país donde el consumidor tenga su residencia habitual, o

b) por cualquier medio dirija estas actividades a ese país o a distintos países, incluido ese país,

y el contrato estuviera comprendido en el ámbito de dichas actividades.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las partes podrán elegir la Ley aplicable a un contrato que cumple los requisitos del apartado 1, de conformidad con el artículo 3. Sin embargo, dicha elección no podrá acarrear, para el consumidor, la pérdida de la protección que le proporcionen aquellas disposiciones que no puedan excluirse mediante acuerdo en virtud de la Ley que, a falta de elección, habría sido aplicable de conformidad con el apartado 1.

3. Si no se reúnen los requisitos señalados en las letras a) y b) del apartado 1, la Ley aplicable a un contrato entre un consumidor y un profesional se determinará de conformidad con los artículos 3 y 4."

En definitiva, en caso de elección por las partes de la Ley aplicable al contrato, se reitera la garantía de los derechos de los consumidores que ya se contempla para el de seguro contra daños por grandes riesgos en los apartados 1 y 2 del artículo 7 en relación con el artículo 3 del Reglamento, y no se podrá excluir la aplicación de normas imperativas.

3.2. PANORAMA JURISPRUDENCIAL

Según el inciso primero del artículo 2º. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, "*Las distintas modalidades del contrato de seguro, en defecto de Ley que les sea aplicable, se regirán por la presente Ley* [...]". Y el párrafo segundo de su Disposición Final establece que "*A la entrada en vigor de la presente Ley quedarán derogados los artículos 1.791 a 1.797 del Código Civil, los artículos 380 a 438 del Código de Comercio y cuantas disposiciones se opongan a los preceptos de esta Ley*".

El inciso segundo del párrafo primero de la citada Disposición Final declara que "*Permanece vigente la Ley 10/1970, de 4 de julio, por la que se modifica el régimen del Seguro de Crédito a la Exportación*".

Sin embargo, a tenor de lo dispuesto en el mencionado inciso primero del artículo 2º., también permanecían en vigor las restantes normas relativas a "*Las distintas modalidades del contrato de seguro* [...]". Este era el caso, por ejemplo, de los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, referentes al seguro marítimo; de los artículos 126 a 129 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de

Navegación Aérea, relativos a los seguros aéreos; de los artículos 55 a 64 de la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre Energía Nuclear, en cuanto a la cobertura del riesgo nuclear (los artículos 59 a 62 fueron derogados por la Disposición Derogatoria Tercera de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados); de los artículos 2º. a 8º. del Real Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos de motor, respecto del seguro obligatorio (la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, dio nueva redacción a estos preceptos y cambió el nombre de la Ley, que pasó a denominarse «Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor». El Real Decreto 632/1968 fue derogado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor); la Ley 57/1968, de 27 de julio, sobre percibo de cantidades anticipadas en la construcción y venta de viviendas, en relación al seguro de construcción de viviendas; el artículo 52 de la Ley 1/1970,

de 4 abril, de Caza, sobre el seguro obligatorio en las cacerías; y la Ley 87/1978, de 28 de diciembre, de Seguros Agrarios Combinados (modificada por la Disposición Adicional Décima de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados; por la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social; y por la Ley 3/2010, de 10 de marzo, por la que se aprueban medidas urgentes para paliar los daños producidos por los incendios forestales y otras catástrofes naturales ocurridos en varias Comunidades Autónomas).

La subsistencia de los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, se reconoce unánimemente por la Doctrina, y ha sido declarada por el Tribunal Supremo en numerosas Sentencias[172]; y, en

172 Conferir DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara: "Recopilación de Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1999, pp. 423-425; e Ídem: *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000, 1ª. Edición, pp. 12-14.

Vide las Sentencias nº. 510, de 17 de julio de 2001 (EDJ 2001/40622), y nº. 532, de 12 de diciembre de 2005 (EDJ 2005/337041), de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears –de las

particular, en función de lo establecido en los citados artículo 2º. y Disposición Final de la Ley de Contrato de Seguro, en las Sentencias del Alto Tribunal de 19 de octubre de 1987 (RJ 1987/7297), 10 de diciembre de 1988 (EDJ 1988/9694), 22 de abril de 1991 (RJ 1991/3018), 2 de diciembre de 1991 (RJ 1991/8901), 22 de junio de 1992 (RJ 1992/5463) –al estimar en su fundamento jurídico tercero el segundo motivo de recurso, en el que se alega infracción de aquellas normas– y 31 de diciembre de 1996 (RJ 1996/9394).

Concretamente, en la Sentencia de 10 de diciembre de 1988, al referirse a un seguro marítimo de cascos, el Tribunal Supremo desestima en el fundamento de Derecho cuarto el primer motivo de casación de la parte recurrente, que pretendía la inaplicabilidad de una de las cláusulas de la póliza [la 35.a), en particular], argumentando que, por remitir dicha condición al artículo 381 del Código de Comercio y haber sido derogado este precepto por la Ley de Contrato de Seguro, la citada cláusula había quedado sin efecto. El Tribunal Supremo rechaza este motivo, basándose en primer lugar en que la citada Ley no sólo no deroga en su

---

que fuimos Ponente–, en las que se reseña la Jurisprudencia sobre la aplicabilidad de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo.

Disposición Final los artículos 737 a 805 del Código de Comercio relativos a los seguros marítimos, "sino que, además, su vigencia aparece claramente reafirmada por el artículo 2º. de dicha Ley 50/1980 habida cuenta la frase «*en defecto de Ley que les sea aplicable*» que en dicho precepto se contiene así como la circunstancia de no estar el seguro marítimo integrado en la citada Ley 50/1980; 2º. Que, en consecuencia, es de aplicar al supuesto aquí contemplado lo dispuesto en el artículo 738, párrafo inicial, conforme al cual, «*La póliza de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignen los interesados...*»; 3º. Pues bien, entre dichas condiciones, susceptibles de pacto o convenio «inter partes», aparecen la consignada en el artículo 2º. de la Póliza, que se ha dejado transcrita en el fundamento segundo de esta Sentencia así como la del 35 de la misma relativa a las causas de nulidad, toda vez que aun cuando referida al artículo 381 del Código de Comercio, expresamente derogado por la Ley 50/1980, no puede olvidarse que la misma es susceptible de convenio al amparo del citado artículo 738 del Código de Comercio".

En esta Sentencia[173], el Tribunal Supremo retoma la línea jurisprudencial de la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de octubre de 1987, antes citada, y a tenor de idénticos argumentos (artículo 2º. y Disposición Final de la Ley de Contrato de Seguro), a los que añade el argumento de que el seguro marítimo no está integrado en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, manifiesta que esta Ley no es aplicable al referido seguro, contradiciendo lo manifestado en la Sentencia de 19 de febrero de 1988, que, como veremos, dio valor preferente a dicha Ley sobre las estipulaciones pactadas por los interesados acogiéndose al artículo 738 párrafo primero del Código de Comercio; lo que nos afirma en la hipótesis de que esta última Sentencia optó por la aplicación al seguro marítimo del Título I de la Ley 50/1980, de 8 de octubre de 1980, atendiendo, únicamente, a criterios de justicia y equidad para el asunto concreto que se sometía a su decisión.

En las Sentencias de 21 de julio de 1989 (RJ 1989/5771), 12 de febrero de 1996 (RJ 1996/1247) y 21 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8282), el Alto Tribunal invoca

173 Recogida en el *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Volumen VIII, 1990, pp. 682-685, y brevemente comentada en la p. 397 de dicho Volumen.

únicamente la Disposición Final de la Ley de Contrato de Seguro para sostener la vigencia de los preceptos del Código de Comercio que regulan el contrato de seguro marítimo.

En la Sentencia de 30 de abril de 1990 (RJ 1990/2807), también se excluye la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo, aludiendo sólo a lo establecido en la Disposición Final de aquélla Ley; mientras que en la Sentencia de 23 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8644) se llega a idéntica conclusión, al aceptar en su fundamento jurídico segundo la primera parte del tercer motivo de recurso, en el que se invocaba la infracción de la referida Disposición Final.

En las Sentencias citadas, y a tenor de los argumentos expuestos, no sólo se afirma la subsistencia de la normativa específica reguladora del contrato de seguro marítimo, sino que también se rechaza la aplicación al mismo de la Ley de Contrato de Seguro en general, y de los concretos preceptos de ésta cuya infracción se denunciaba por las partes recurrentes.

No obstante, en la Sentencia de 21 de julio de 1989 –citada por algunas de las posteriores–, tras calificarse de

"craso error de origen" el sostener que el seguro marítimo se halla sometido a la Ley 50/1980, de 8 de octubre de 1980, se menciona "la aplicación supletoria que a ésta pueda corresponder", pero sin precisar el alcance de esa supletoriedad, ni aceptarla para el caso concreto que se debatía, rechazando concretamente la aplicación de los artículos 1 y 23 de la Ley de Contrato de Seguro.

En la Sentencia de 22 de febrero de 1999 (RJ 1999/1413), sin aludir a precepto alguno de la Ley de Contrato de Seguro, se sostiene que ésta deja vigentes los artículos 737 a 805 del Código de Comercio y, por lo tanto, no es aplicable a los seguros marítimos.

En las Sentencias de 16 de febrero de 1994 (RJ 1994/1617), 26 de abril de 1995 (RJ 1995/3550), 29 de junio de 1998 (RJ 1998/5021) y 7 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9619), se citan Sentencias anteriores para justificar el rechazo de la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo; limitándose a decir, sin más, en la Sentencia de 23 de junio de 1999 (RJ 1999/4485), que "el seguro marítimo no se rige por la Ley de Contrato de Seguro".

En la Sentencia de 22 de marzo de 2003 (RJ 2003/2916), se dice (*vide* el fundamento jurídico tercero) que "son inaplicables los preceptos de la Ley de Contrato de Seguro, que regula los seguros terrestres y que en principio no es aplicable a los seguros marítimos según Jurisprudencia de esta Sala recogida en Sentencias de 22 de junio de 1992, 16 de febrero de 1994, 21 de noviembre y 31 de diciembre de 1996 y 7 de diciembre de 1998, y más cuando las propias partes contratantes han regulado la materia de forma especial […]"; todo lo cual llevó a la Sala a rechazar la aplicación de lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 15 de aquella Ley.

Con una formulación positiva, en la Sentencia de 13 de octubre de 1993 (RJ 1993/7514), se alude a la "reiterada doctrina de esta Sala" para razonar la aplicación del Código de Comercio –y en particular de su artículo 780– al seguro marítimo, si bien en el litigio no se debatía acerca de la aplicación al mismo de la Ley de Contrato de Seguro, de reiterada mención.

En la Sentencia de 27 de febrero de 2004 (RJ 2004/1440), se puntualiza antes de resolver los tres motivos de recurso relativos al fondo del asunto (conferir el

fundamento jurídico tercero), aunque esta cuestión no había sido objeto de controversia, "que el seguro marítimo está regido, no por la Ley de Contrato de Seguro, sino por lo pactado por las partes y, subsidiariamente, por el Código de Comercio", para seguidamente entenderse que no se había infringido lo dispuesto en los artículos 755 y 756 en relación con los artículos 737 y 738 del Código de Comercio y con el artículo 1.091 del Código Civil, por lo que se declaró no haber lugar al recurso de casación. No obstante, hay que decir que, en apoyo de aquella afirmación, se citan las Sentencias de 6 de febrero de 2003 (RJ 2003/850), 3 de julio de 2003 (RJ 2003/4324) y 22 de mayo de 2003 (RJ 2003/5303), cuando, como veremos más adelante, en las dos primeras se dice que la Ley de Contrato de Seguro será (sólo) complementaria de las disposiciones especiales del Código de Comercio relativas al seguro marítimo –aunque en ninguno de los dos casos se llegó a aplicar precepto alguno de aquella Ley–, y en la última se dice –con cita de la Sentencia de 20 de febrero de 1995 (RJ 1995/883), a la que también nos referiremos seguidamente– que la mencionada Ley "puede ser aplicable con carácter supletorio" al contrato de seguro marítimo, lo que llevó al Tribunal Supremo a aplicar el artículo 50 de esa Ley relativo al seguro contra el robo, al considerar que ese riesgo no está comprendido entre

los mencionados en el artículo 755 del Código de Comercio, si bien no aplicó en cuanto a los intereses el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro de reiterada cita.

En la Sentencia de 7 de marzo de 2006 (RJ 2006/5698), al rechazar el segundo motivo de casación en el que la sociedad constructora de un buque denunciaba "la infracción de la Jurisprudencia sobre la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y, en concreto, del artículo 17 de dicha Ley […]", la Sala explica (*vide* el fundamento jurídico cuarto) que "La Sentencia impugnada no niega la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro al supuesto enjuiciado, pues no plantea la posibilidad de aplicación al caso de la previsión contenida en el artículo 17 de la indicada Ley, que establece la obligación del asegurador de asumir los gastos realizados por el asegurado o el tomador del seguro con la finalidad de aminorar las consecuencias del siniestro, ya que tal previsión únicamente alcanza aplicación en los supuestos, distintos del presente, en que los referidos gastos se efectúen en relación con un siniestro cubierto por el seguro y no cuando, como ahora ocurre, se trata de un hecho ajeno al riesgo objeto de cobertura [….]"; y se dice esto porque el seguro se concertó en la modalidad de "riesgos de la construcción", conforme a

las «Institute Clauses for Builder's Risks» del «Instituto de Aseguradores de Londres», por lo que el robo de la nave ya construida no era objeto de cobertura.

El Tribunal también rechazó (conferir el fundamento jurídico tercero) el primer motivo de recurso, en el que se alegaba la infracción del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro, al no precisarse "en qué concepto se considera infringida dicha norma […]".

En el fundamento jurídico segundo de la Sentencia de 13 de marzo de 2006 (RJ 2006/5716), se manifiesta que, "en defecto de lo pactado por las partes, el seguro marítimo se rige por lo dispuesto en el Código de Comercio, artículos 737-805, de acuerdo con la Disposición Final párrafo segundo de la Ley de Contrato de Seguro"; y se añade que, "De acuerdo así mismo con el artículo 738.1 del Código de Comercio, las partes gozan de amplia autonomía para regular el seguro a que se refieren las disposiciones del mencionado Código, excepto en aquellas cláusulas que son obligatorias; sólo en defecto de las reglas pactadas, regirán las del Código de Comercio". Y teniendo en cuenta que, según el Alto Tribunal (*vide* el fundamento jurídico cuarto), las partes litigantes –Sociedad demandada asegurada y Compañía

Aseguradora– "decidieron utilizar la vía del artículo 38 LCS" para llevar a cabo la liquidación del siniestro, la Sala entiende (conferir el fundamento jurídico tercero) que "no parece ser incompatible con las reglas del seguro marítimo, que no regulan un procedimiento parecido"; aunque desestimó el recurso confirmando la Sentencia impugnada –en la que, al igual que en la de instancia, se consideró inaplicable el citado artículo 38 de la Ley de Contrato de Seguro–, porque "Cuando existe discrepancia sobre si existe o no cobertura, como ocurrió en este caso según la prueba practicada, no puede ser de aplicación el artículo 38 LCS, porque éste parte de que se está de acuerdo en que el siniestro está cubierto por el contrato y se limita a facilitar una vía para su rápida liquidación" (fundamento jurídico cuarto).

Ya hemos visto como en la Sentencia de 21 de julio de 1989, se parece admitir la posibilidad de la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo. Esta salvedad también se efectúa en la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de marzo de 1993 (RJ 1993/1670), al tiempo de advertir a la Audiencia Provincial –aunque ello no trascienda al fallo– de que el seguro marítimo no está sometido a la Ley de Contrato de Seguro (*vide* el

fundamento jurídico segundo *in fine*): advertencia que viene motivada porque en la Sentencia de apelación se sostenía que "la compañía aseguradora, al haber liquidado los perjuicios ocasionados puede subrogarse en virtud del artículo 43 Ley de Contrato de Seguro, en los derechos que correspondían a su asegurado o del 780 del CCom caso de que el seguro se hubiese suscrito previo (*sic*) a la entrada en vigor de la Ley de Contrato de Seguro de 1980", según se recoge en el fundamento jurídico primero de la Sentencia de casación.

En la Sentencia de 20 de febrero de 1995 (RJ 1995/883), se dice que aquella Ley "puede ser aplicable con carácter supletorio" al contrato de seguro marítimo: pero en el caso concreto sometido a su decisión el Alto Tribunal rechaza la aplicación del artículo 3º. de la Ley en cuestión, al entender que aquel contrato se rige por lo dispuesto en los artículos 737 y 738 del Código de Comercio (conferir el fundamento jurídico segundo)**174**. Sobre la base de idénticas consideraciones, en la Sentencia de 18 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9560), vuelve a negarse la posibilidad de aplicar el artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro al seguro

174 Así lo señala también BATALLER GRAU, *op. cit.*, "La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro 50/1980 al seguro marítimo…", en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 220, abril/junio, 1996, p. 511.

marítimo, señalándose, no obstante, que "el principio de que parte, al hallarse inspirado en la buena fe contractual y tratar de evitar cualquier posible indefensión del asegurado, sí habrá de ser tenido en cuenta como tal" (*vide* el fundamento jurídico cuarto). También se rechaza la aplicación del artículo 16 de la Ley de Contrato de Seguro, no obstante admitirse el segundo motivo de recurso, en el que se denunciaba la infracción de ese precepto y del artículo 10º.1.c) 3º. de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios: admisión del motivo que se fundó en la vulneración de este último precepto por lo establecido en la condición general 8ª. de la póliza de contrato de seguro marítimo (conferir el fundamento jurídico sexto *in fine*).

Podría entenderse que en la Sentencia de 16 de enero de 1997 (RJ 1997/14), en su fundamento jurídico único, se viene a reconocer implícitamente la posibilidad de la aplicación subsidiaria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo cuando dice que "la referida Ley especial, no es de aplicación directa a los Seguros Marítimos" (si bien cita en apoyo de esta afirmación tanto las Sentencias de 22 de abril de 1991 y de 13 de octubre de 1993 –antes mencionadas–, que no contemplan esa posibilidad, como las

Sentencias –también referidas anteriormente– de 2 de diciembre de 1991 y 22 de junio de 1992, en las que se citan, entre otras Sentencias, la de 21 de julio de 1989, en que sí se plantea la hipótesis de la aplicación supletoria cuestionada, y la de 16 de febrero de 1994, en que, a su vez, se cita la Sentencia de 22 de junio de 1992; por último, se citan las Sentencias de 4 de marzo de 1993 y de 20 de febrero de 1995, que, según se ha expuesto antes, reconocen de igual modo tal posibilidad): no obstante, este aserto se hace tras manifestar que en un pleito anterior –respecto del cual la parte recurrente en casación plantea la excepción de litispendencia– no se había ejercitado la acción prevista en el artículo 76 de la Ley de Contrato de Seguro a favor de los terceros perjudicados, con lo que pudiera entenderse también que viene a significarse que, además, ese artículo no era "de aplicación directa" al contrato de seguro marítimo litigioso.

En el fundamento jurídico primero de la Sentencia de 17 de marzo de 2006 (RJ 2006/5639), se sostiene que la Ley de Contrato de Seguro "no es de aplicación directa a los seguros marítimos, pues su Disposición Final en relación al artículo 2, dejó en vigor los artículos del Código de Comercio que los disciplinan. Ahora bien su aplicación supletoria, no obstante alguna discrepancia, ha sido admitida

por la doctrina jurisprudencial más conforme y reiterada de esta Sala de Casación Civil […]"; aunque cita en esta línea tanto las Sentencias de 2 de diciembre de 1997 (RJ 1997/8773) –a ella nos referiremos más adelante–, y de 18 de diciembre de 1998 y 22 de mayo de 2003 –ya reseñadas–, que sí reconocen dicha supletoriedad, como las Sentencias de 23 de enero de 1996 (RJ 1996/638) –que veremos después– y de 21 de noviembre y 31 de diciembre de 1996 –mencionadas anteriormente–, que la rechazan. Además, con cita de la Sentencia de 20 de febrero de 1995 –a la que ya nos hemos referido–, rechaza la aplicación del párrafo primero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo controvertido.

En la Sentencia, ya mencionada, de 6 de febrero de 2003 (RJ 2003/850), aunque no era cuestión discutida por las partes, pues el debate giró en torno a la oponibilidad a la aseguradora demandante –que, conforme al artículo 780 del Código de Comercio, se subrogó en virtud del pago de la indemnización en el lugar de su asegurada–, de la cláusula de sumisión de las cuestiones litigiosas a arbitraje en Londres con aplicación de la Ley inglesa (cuya eficacia se reconoce dando lugar al recurso de casación), pactada por dicha asegurada, dentro de un contrato de fletamento, con la

compañía fletadora demandada responsable de los daños en la mercancía transportada, la Sala manifiesta (*vide* el fundamento jurídico tercero) que "El seguro marítimo no se rige principalmente por la Ley de Contrato de Seguro de 1980, sino por las disposiciones especiales del Código de Comercio (Sección 3ª. del Título III del Libro Tercero), de las que aquélla será solamente complementaria": si bien, en apoyo de esta afirmación, no sólo cita las Sentencias de 2 de diciembre de 1991, 4 de marzo de 1993 y 18 de diciembre de 1998, sino también las de 31 de diciembre de 1996, 29 de junio de 1998, 7 de diciembre de 1998, 22 de febrero de 1999 y 23 de junio de 1999, en las que, según se ha expuesto, se rechaza la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al contrato de seguro marítimo.

En la Sentencia, antes citada, de 3 de julio de 2003 (RJ 2003/4324) –mediante la que se resuelve, declarando haber lugar al mismo, el recurso de casación interpuesto por la representación procesal de un "Club de Protección e Indemnización"–, la Sala también declaró la validez de la cláusula contenida en el contrato de seguro de responsabilidad civil concertado entre dicho "Club" y una Naviera fletante de un buque, a tenor de la cual las partes contratantes sometían las cuestiones litigiosas que pudieran

surgir entre ellas al arbitraje en Londres y conforme a la Ley inglesa, y la consiguiente eficacia de la misma frente a las Compañías Aseguradoras demandantes que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 789 del Código de Comercio, se habían subrogado en el lugar de las dos Sociedades aseguradas fletadoras del buque en que se había transportado la carga cuyo deterioro había sido indemnizado por aquellas Aseguradoras. No obstante, el Tribunal Supremo manifestó *obiter dicta* (conferir el fundamento jurídico cuarto) que, de haber sido competente la Jurisdicción Española para conocer del asunto, y con arreglo a la Legislación de nuestro País, "en ningún caso cabría la acción directa que prevé el artículo 76 de la Ley de Contrato de Seguro, ya que esta Ley no se aplica al seguro marítimo"; aunque para mantener este criterio cita lo manifestado en la Sentencia de 6 de febrero de 2003, en la que, como hemos visto, se dice que "El seguro marítimo no se rige principalmente por la Ley de Contrato de Seguro de 1980, sino por las disposiciones especiales del Código de Comercio (Sección 3ª. del Título III del Libro Tercero), de las que aquélla sería solamente complementaria". Añadía el Alto Tribunal que tal acción directa no se contempla en el seguro de protección e indemnización, habiendo explicado en el fundamento jurídico segundo que la razón de ello estaba en que, en esa

clase de seguro, "el riesgo asegurado es la responsabilidad que genera el daño que pueda causar a tercero, no en el sentido de que le cubren aquella indemnización que deba pagar, sino que le satisfacen aquella indemnización que ya ha tenido que pagar a tercero".

En definitiva, en ninguna de las Sentencias citadas se materializa la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo, aunque tal circunstancia –con intensidad diversa– se da en otras Sentencias del Tribunal Supremo a las que nos referiremos a continuación.

Ya en la Sentencia de 1 de abril de 1987 (RJ 1987/2482), se había señalado que el artículo 15 de la Ley de Contrato de Seguro servía "como orientación interpretativa" (o lo que es lo mismo, aplicable al caso por analogía) respecto del contrato de seguro marítimo objeto de controversia (*vide* el fundamento jurídico segundo).

En la Sentencia de 23 de diciembre de 1993 (RJ 1993/10114) –fundamento jurídico quinto–, se dice que los preceptos de la Ley de Contrato de Seguro podrán aplicarse complementariamente a los seguros marítimos: lo que se concreta en el caso debatido en la utilización de lo dispuesto

en el artículo 43 de la Ley de Contrato de Seguro, "a los efectos de una más definitiva exégesis del artículo 780 CCom, que se cita por la recurrente como infringido". Criterio que se reitera, con cita de esta Sentencia, en la de 3 de octubre de 1997 (RJ 1997/7612). Sin ser tan explícito, el Tribunal Supremo, en la Sentencia de 11 de noviembre de 1991 (RJ 1991/8152), había hecho un uso similar de lo establecido en el mencionado artículo 43 de la Ley de Contrato de Seguro, pues, tras manifestar que al contrato de seguro marítimo de autos "se le aplica lo dispuesto en el artículo 780 CCom", cita el párrafo primero de aquel precepto, diciendo que en él también "se sigue esta técnica de la subrogación" (conferir el fundamento de Derecho segundo).

En la Sentencia de 29 de noviembre de 2002 (RJ 2002/10403), tras rechazar los motivos de recurso en que se denunciaba el "exceso de jurisdicción" y la infracción por inaplicación de lo dispuesto en los artículos 706 párrafo último y 708 del Código de Comercio, se dice que, al haber resultado acreditados tanto los daños en la mercancía transportada, como que su causa se debió a la entrada de agua en las bodegas del buque por el mal estado de las escotillas, procede "la subrogación de la Compañía

aseguradora, de conformidad al artículo 43 de la Ley de Contrato de Seguro y 780 del Código de Comercio", por lo que se declara no haber lugar al recurso de casación formalizado por la Entidad responsable de los daños.

Y en la Sentencia de 7 de marzo de 2007 (RJ 2007/1825), al negar eficacia subrogatoria al pago efectuado por la Aseguradora recurrente a la Sociedad vendedora asegurada, en un caso de compraventa con cláusula CIF –en que es el comprador quien tiene la condición de perjudicado en el supuesto de daños a los efectos vendidos asegurados–, se dice (*vide* el fundamento jurídico cuarto) que, "Por su parte, el artículo 780 del Código de Comercio, supletoriamente completado por el artículo 43 de la Ley 50/1980 (artículo 2 de la misma), faculta al asegurador a subrogarse en el lugar del asegurado para todos los derechos y acciones que al mismo correspondan contra los que causaron la pérdida de los efectos asegurados".

Sin embargo, no han faltado algunas Sentencias del Alto Tribunal que han ido más allá de utilizar extensivamente los preceptos de la Ley de Contrato de Seguro, para interpretar las normas del Código de Comercio referentes al seguro marítimo.

Así, en la Sentencia de 19 de febrero de 1988 (RJ 1988/1118)[175] –fundamento de Derecho tercero–, se manifiesta que, no obstante existir razonables dudas acerca de si las condiciones pactadas por los interesados al amparo de lo dispuesto en el artículo 738 del Código de Comercio debían prevalecer sobre la Ley de Contrato de Seguro, "al menos las disposiciones de su Título I, con la generalidad y el carácter de derecho necesario que les atribuye el artículo segundo, han de aplicarse también en principio al seguro marítimo en evitación en el presente caso de una sanción al asegurado a todas luces excesiva y expresamente rechazada por el Legislador al derogar el artículo 1.796 del Código

175 Sentencia que aparece recogida en el *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Volumen V, 1987, pp. 637-641, citada erróneamente como Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1987; y también se recoge en dicho *Anuario*, Volumen VIII, 1990, pp. 590-595, ya correctamente citada como Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1988, y en este mismo Volumen, en las páginas 395 y 396, con el siguiente comentario: "La Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1988 viene a confirmar una orientación no exenta de contradicciones, que aboga en favor de la aplicación parcial de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo [...] advertimos la nota de tendencia u orientación, porque no faltan otras Sentencias del mismo Tribunal Supremo abiertamente contradictorias".

Reseñada también por DE LA VEGA JUSTRIBÓ, *op. cit.*, "Recopilación de Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVI, 1999, p. 426; e Ídem, *op. cit.*, *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)*, p. 16.

Civil": razones puramente circunstanciales en las que se fundamenta la aplicabilidad del artículo 16 de la Ley de Contrato de Seguro al supuesto litigioso, con preferencia a lo pactado en la condición general 54ª. del contrato –precepto aquél que, como vimos, no estima aplicable al seguro marítimo la Sentencia de 18 de diciembre de 1998–, y del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, cuya aplicación a dicho seguro rechaza la Doctrina Jurisprudencial, según se expondrá más adelante.

Este criterio quiebra en las Sentencias posteriores, para retomarse en la de 2 de diciembre de 1997 (RJ 1997/8773), en la que se manifiesta que, no obstante respetarse las reglas propias del seguro marítimo, "hay que entender que los preceptos de la Ley de 8 de octubre de 1980 tienen aplicación supletoria para otras modalidades de seguro a tenor de lo que dispone el artículo 2º. de la precitada Ley; máxime en cuanto a preceptos de orden general del «título primero», que como el «tercero» conforman la atmósfera en que la relación contractual debe desenvolverse, cuando están en juego los intereses del asegurado en cuanto consumidor que interviene en contrato de adhesión, o aquellos otros que vienen a suplir una laguna normativa […]". La primera de estas razones lleva a la Sala a aplicar el artículo 3º. de la Ley

de Contrato de Seguro, en cuanto a la necesidad de aceptación por escrito de las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados (norma cuya virtualidad en el ámbito del seguro marítimo rechazan las Sentencias de 19 de octubre de 1987, 22 de abril de 1991, 20 de febrero de 1995, 18 de diciembre de 1998 y 23 de junio de 1999, ya citadas); y la segunda, el artículo 10 de la Ley de Contrato de Seguro (cuya aplicación, juntamente con la de los artículos 1, 2, 26, 27, 28 y 31 de dicha Ley, rechaza la Sentencia de 29 de junio de 1998, también citada con anterioridad).

Como hemos tenido ocasión de exponer[176], en atención al sistema de fuentes que hemos propuesto para el contrato de seguro marítimo y su orden jerárquico, consideramos que la aplicabilidad a dicho contrato del artículo 3º. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, no se puede predicar por igual de todas las normas que el mismo contiene, ya que:

1. Estimamos que lo dispuesto en el artículo 3º. párrafo primero inciso segundo de la Ley 50/1980, de 8 de

176 *Vide* SOTO ABELEDO, Javier: *El artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro y el seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

octubre, de Contrato de Seguro –conforme al cual "*Las condiciones generales* […] *habrán de incluirse por el asegurador en la proposición de seguro si la hubiese y necesariamente en la póliza de contrato o en un documento complementario, que se suscribirá por el asegurado y al que se entregará copia del mismo*"–, no juega respecto del seguro marítimo, pues el artículo 738 del Código de Comercio –norma de aplicación preferente– no señala entre los extremos que debe contener la póliza la inclusión de las Condiciones Generales (sin perjuicio, evidentemente, de que puedan incluirse)[177].

2. Lo dispuesto en el inciso primero del párrafo primero de dicho artículo 3º. –que prohíbe que las Condiciones Generales tengan "*carácter lesivo para los asegurados*"– sí resultará aplicable al seguro marítimo, pero la determinación de la lesividad de una cláusula del contrato

177 DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit., Derecho Español...*, T. I, pp. 477-478, después de citar el artículo 8º. de la Ley de Contrato de Seguro, que recoge las indicaciones mínimas que debe incluir toda póliza, dice que "para el seguro de transportes marítimos, el artículo 738 del Código de Comercio exige requisitos especiales".

BATALLER GRAU, *op. cit.*, «La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro 50/80 al seguro marítimo...», en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 220, abril/junio, 1996, p. 512, sostiene que "al proclamar el artículo 738 del Código de Comercio el principio de la libertad de pactos en el seguro marítimo impide la aplicación del mencionado artículo 3 LCS".

será una cuestión interpretativa que deberá valorar el Juez o el Árbitro en cada supuesto sometido a su decisión, teniendo en cuenta en todo caso que, al amparo del mencionado artículo 738 del Código de Comercio –como también del propio artículo 3º. párrafo primero *in fine* de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro–, es posible pactar cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados.

3. La obligación establecida en el párrafo primero *in fine* del citado artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro, de destacar de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados y de aceptarlas específicamente por escrito, tiene una doble limitación en el ámbito del seguro marítimo:

3.1. No jugará respecto de las Condiciones Generales a menos que los interesados las hubieran incluido en la póliza de forma voluntaria, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 738 del Código de Comercio.

3.2. El artículo 755 párrafo último del citado Código de Comercio es de aplicación preferente por lo que se refiere a las Condiciones Particulares, siendo suficiente mencionarlas en la póliza.

4. La exigencia de redactar las Condiciones Generales y Particulares de forma clara y precisa, expresada en el inciso tercero del párrafo primero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro, también debe cumplirse en el ámbito del seguro marítimo –donde la utilización de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» ocasiona muchos problemas hermenéuticos–, siendo una expresión del Principio de la buena fe, cuyo incumplimiento determinaría la aplicación del artículo 1.288 del Código Civil.

5. Si bien el artículo 25.6 del Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, no exige en ningún caso autorización administrativa previa para los modelos de pólizas, tarifas de primas y bases técnicas, sí establece una serie de medidas de vigilancia para controlar la observancia de la legalidad vigente en estas materias, dando así cumplimiento a lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro, que somete las Condiciones Generales del mencionado contrato a la vigilancia de la Administración Pública. Estas normas no sólo serán aplicables al seguro marítimo cuando las partes hayan optado por aplicar la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, sino

también cuando la Ley elegida sea distinta, ya que, en virtud de lo dispuesto en artículo 3.1 del citado Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, las actividades de seguro directo y de reaseguro quedan igualmente comprendidas dentro de su ámbito objetivo, y será la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones quien controlará si se respetan las disposiciones sobre contrato de seguro elegidas en cada caso concreto.

6. Entendemos que lo establecido en el artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro (conforme al cual "*Declarada por el Tribunal Supremo la nulidad de alguna de las cláusulas de las condiciones generales de un contrato, la Administración Pública competente obligará a los aseguradores a modificar las cláusulas idénticas contenidas en sus pólizas*")**[178]**, también rige para el contrato de seguro marítimo, en primer lugar, porque no existe ningún precepto contrario al mismo dentro de las fuentes que se aplican al referido contrato con prioridad a la Ley 50/1980,

178 Para un estudio detallado de esta norma, conferir SOTO ABELEDO, Javier: *El artículo 3º. párrafo tercero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*, Colección de Derecho Mercantil, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

de 8 de octubre[179]. Pero es que, además, se trata de una norma de orden público que hay que poner en relación con la de igual naturaleza contenida en el párrafo segundo del artículo 3º., según el cual, como hemos visto, "*Las condiciones generales del contrato estarán sometidas a la vigilancia de la Administración Pública en los términos previstos por la Ley*".

Del análisis conjunto de ambas normas resulta que el párrafo tercero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro le indica a dicha Administración –en particular a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones– un modo de hacer efectiva su función de vigilancia de las citadas Condiciones Generales[180], fortaleciendo a un tiempo

179 De esta opinión es RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, "Fuentes e interpretación...", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 288; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 31. No obstante, considera censurable el valor que este precepto atribuye a una sola Sentencia del Tribunal Supremo.

180 Otras formas de control administrativo son las recogidas en el artículo 24.5 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, coincidente con el artículo 25.6 del Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados (TRLOSSP), que en su apartado a) dispone que "*Los modelos de pólizas de seguros de suscripción obligatoria deberán estar a disposición de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones en la forma que reglamentariamente se establezca*", añadiendo el apartado b) que "*En los contratos de seguro sobre la vida las bases técnicas utilizadas para el*

el sistema de control judicial de las mismas, al actuar la Sentencia del Tribunal Supremo como presupuesto de hecho necesario para poner en marcha la actividad de control administrativo. En definitiva, se trata de un procedimiento conjunto de control que puede ser mucho más eficaz que el llevado a cabo por ambos Poderes separadamente[181].

---

cálculo de las tarifas y de las previsiones técnicas deberán estar a disposición de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, con el fin de controlar el respeto a los principios actuariales también en la forma que reglamentariamente se establezca": el artículo 76.1 del Real Decreto 2.486/1998, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, concreta que "*Los modelos de pólizas de seguros, las bases técnicas y tarifas deberán estar a disposición de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones en el domicilio social de la entidad*". El apartado c) del artículo 25.6 del TRLOSSP establece que "*La Dirección General de Seguros podrá requerir la presentación, siempre que lo entienda pertinente, de los modelos de pólizas, tarifas y primas y las bases técnicas al objeto de controlar si respetan las disposiciones técnicas y sobre contrato de seguro".*

Concluye el inciso final del citado artículo 25.6 del TRLOSSP que "*La exigencia contenida en los tres párrafos precedentes no podrá constituir para la entidad aseguradora condición previa para el ejercicio de su actividad*".

181 **Valoran positivamente esta norma:**

MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, "Preliminar. Artículos 1 a 4", en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 133.

POLO SÁNCHEZ, Eduardo: "La extensión de la eficacia del control judicial sobre las condiciones generales del contrato de seguro", en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, pp. 236-237; e Ídem: *Protección del contratante débil y condiciones generales de los contratos*, Cuadernos *Civitas*, Editorial *Civitas*, S. A., Madrid, 1990, Primera Edición, pp. 86-89.

Entendemos que la declaración de nulidad de una cláusula de las Condiciones Generales de un contrato de seguro marítimo puede producirse cualquiera que sea el régimen que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro, se haya pactado para el

---

SÁNCHEZ CALERO, Fernando: "Effetti della dichiarazione giudiziale di nullità di una determinata condizione generale nella legge spagnola sul contratto di assicurazione", en *Assicurazioni*, Direttore Scientifico: Antigono DONATI, Edita dall'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, Anno L, Fasc. 6, Novembre/Decembre, 1983, p. 610: e Ídem, *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1º., en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio…*, T. XXIV, p. 84.

SOTO ABELEDO, *op. cit.*, *El artículo 3º. párrafo tercero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*, Colección de Derecho Mercantil, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición, pp. 86-90.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II. p. 504.

Más reservas muestran:

LINDE PANIAGUA, Enrique: "La Administración en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro", en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, pp. 246-248.

MOTOS GUIRAO, Miguel: "La Administración Pública, la Jurisprudencia del Tribunal Supremo y las condiciones generales del contrato de seguro", en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, pp. 218-219.

En contra:

ALFARO ÁGUILA-REAL, Jesús: "La interpretación de las condiciones generales de los contratos", en *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina Jurisprudencia y Bibliografía*, Tomo 2, 1987, pp. 992-993; quien cita a SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal: "El control de las condiciones generales en Derecho comparado", en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 157-158, 1980, p. 417, nota nº. 21.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, "Fuentes e interpretación...", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 288; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 31-32.

mismo. Evidentemente, habrá que atenerse en cada caso concreto a la normativa aplicable para ver si la cláusula en cuestión la vulnera.

En la Sentencia de 30 de julio de 1999 (RJ 1999/6358) –concretamente en su fundamento jurídico primero–, se recoge, sin contradecirlo posteriormente, lo argumentado en el fundamento de Derecho cuarto de la Sentencia de apelación, en el que, después de afirmar que a los contratos de seguro marítimo se les aplican las normas contenidas en los artículos 737 y siguientes del Código de Comercio, se dice que, "con arreglo a una pacífica doctrina jurisprudencial", la Ley de Contrato de Seguro es de aplicación supletoria a dichos contratos. De hecho, en los fundamentos jurídicos posteriores, la Sala de casación entra a valorar si ha existido la infracción de los artículos 25 y 28 de la Ley de Contrato de Seguro alegada por la Entidad recurrente, rechazándola, pero sin oponer su inaplicación al seguro marítimo: además, cita el artículo 40 de la mencionada Ley, al referirse al derecho de los acreedores hipotecarios sobre las indemnizaciones que correspondan al propietario de los bienes hipotecados por razón de éstos.

En la Sentencia, anteriormente citada, de 22 de mayo de 2003 (RJ 2003/5303), con apoyo en la Sentencia de 20 de febrero de 1995 –en la que se dice que "[…] no obstante la inaplicabilidad de la Ley de 8 de octubre de 1980, de Contrato de Seguro, al seguro marítimo, que sigue rigiéndose por la normativa del Código de Comercio […] aquélla puede ser aplicable con carácter supletorio […]"–, el Tribunal Supremo estima los motivos de recurso formulados por la representación procesal del propietario de un yate de recreo, en los que se denunciaba la infracción por inaplicación del artículo 50 de la Ley de Contrato de Seguro, relativo al seguro contra el robo, y se manifiesta que procede la aplicación supletoria de ese precepto al seguro marítimo concertado sobre aquel yate, pues entre los riesgos mencionados en el artículo 755 del Código de Comercio no figura el robo del buque, y, en consecuencia, se declara haber lugar al recurso de casación y se condena a la Entidad aseguradora a que pague al propietario del yate el importe del capital asegurado; aunque no se concede el interés del 20% solicitado en la demanda, al sostenerse que el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro no es aplicable al seguro marítimo, citándose en esta línea las Sentencias de 12 de febrero y 21 de noviembre de 1996 y de 22 de febrero de 1999.

Y refiriéndonos a esta cuestión concreta de la aplicabilidad a un contrato de seguro marítimo de los intereses establecidos en el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, la Doctrina Jurisprudencial, relativa a supuestos anteriores a la reforma de dicho precepto por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, rechaza esa posibilidad; pudiendo citarse en esta línea las Sentencias de 2 de diciembre de 1991, 22 de junio de 1992, 26 de abril de 1995, 12 de febrero, 21 de noviembre y 31 de diciembre de 1996, 18 de diciembre de 1998, 22 de febrero y 23 de junio de 1999 y 22 de mayo de 2003 –ya mencionadas anteriormente al comentar en general a la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo–, a las que cabe añadir las Sentencias de 23 de enero de 1996 (RJ 1996/638) –que cita la Sentencia de 26 de abril de 1995, e invoca el artículo 770 del Código de Comercio– , de 23 de julio de 1998 (RJ 1998/6200) –que cita la Sentencia de 21 de noviembre de 1996– y de 13 de noviembre de 2002 (RJ 2002/10253) –que cita las Sentencias de 23 de enero de 1996 y de 12 de diciembre de 1996–.

En la Sentencia de 19 de octubre de 1987[182] –citada con anterioridad–, también se desestimó, juntamente con los restantes motivos de recurso, el undécimo, en el cual se alegaba la infracción del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro; no obstante, los motivos fundamentales del referido recurso fueron los segundo y cuarto, relativos a la valoración del buque después del siniestro, al objeto de determinar si la avería sufrida era determinante de su pérdida total, riesgo cubierto por la póliza (conferir los fundamentos de Derecho tercero, quinto y octavo).

En su fundamento de Derecho octavo se sostiene que, como resulta del artículo 2º. de la Ley de Contrato de Seguro, "dicha normativa sólo será aplicable a las modalidades del contrato de seguro en defecto de Ley que les sea aplicable, lo que no acontece en el presente supuesto, ya que la Disposición Final de la referida Ley reguladora del Contrato de Seguro ha dejado vigentes los artículos del Código de Comercio reguladores del Seguro Marítimo [...]".

182 Esta Sentencia aparece también recogida en el *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Volumen V, 1987, pp. 685-692; y en GARCÍA GIL, Francisco Javier y GARCÍA GIL, José Luis: *Los contratos mercantiles y su jurisprudencia*, Aranzadi Editorial, 1993, pp. 566-570.

Y se añade que "el tema aquí objeto de debate, valor del buque «Navarco» después del evento originador de los daños cuyo resarcimiento se reclama a la sociedad aseguradora demandada y hoy recurrida, no es de los que quedan exceptuados de regulación por el Código de Comercio, en cuanto están en él contemplados".

Compartimos la interpretación del artículo 2º. y de la Disposición Final de la Ley de Contrato de Seguro propuesta por la Sentencia citada que, ante la existencia de una regulación específica del contrato de seguro marítimo, rechaza la aplicación supletoria de la citada Ley (y en el caso concreto, la de sus artículos 3º. y 20).

En cuanto al rechazo por el Tribunal Supremo de la aplicabilidad del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo[183] –que nos parece acertado–, puede encontrar su justificación en el diferente régimen que para la liquidación del daño y pago de la indemnización se establece por un lado en los artículos 18 y 38 de la Ley de Contrato de

183 Sobre el particular, *vide* SOTO ABELEDO, Javier: *El artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro y la cuestión de su aplicabilidad al contrato de seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

Seguro, y por otro en los artículos 770 (relativo a las averías particulares y a la pérdida del buque), 774 (sobre las indemnizaciones procedentes de avería gruesa) y 789 a 805 (referentes al abandono de los objetos asegurados) del Código de Comercio, así como en la relación existente entre los artículos 18 y 20 de la Ley de Contrato de Seguro, clave para entender dicho régimen [extremo que se destaca en las Sentencias del Tribunal Supremo de 31 de enero de 1992 (RJ 1992/538) y 22 de julio de 1994 (RJ 1994/6584)]. Por otra parte, el carácter especial de la pena moratoria legal contenida en el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro en su redacción inicial, suponía un argumento más para rechazar su aplicación a los seguros marítimos: en este sentido, en la Sentencia de 31 de diciembre de 1996 –antes citada–, calificando dicha pena como "cláusula penal", se niega la posibilidad de extender su aplicación al seguro de buque controvertido, sosteniendo, además, que la realidad social de nuestro tiempo tampoco requiere de modo inexcusable de una pena como la impuesta por el artículo en cuestión.

En su nueva redacción, este precepto regula de manera conjunta los intereses compensatorios a que tiene derecho el tercero perjudicado en el seguro de responsabilidad civil, y

los intereses moratorios a cargo del deudor, estableciendo con carácter general que su devengo se producirá en "*la fecha del siniestro*", momento en que, a tenor del artículo 18 de la Ley de Contrato de Seguro, el asegurador todavía no ha incurrido en mora.

El Legislador identifica la indemnización de daños y perjuicios por mora del asegurador con el pago de los intereses fijados en el apartado 4º. del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, "*no obstante entenderse válidas las cláusulas contractuales que sean más beneficiosas para el asegurado*" (inciso superfluo, pues reitera lo establecido con carácter general en el artículo 2º. *in fine* de la Ley de Contrato de Seguro). Pero el importe de dichos intereses, puesto en relación con los establecidos en el artículo 1.108 del Código Civil, permite afirmar que aquéllos también participan del carácter punitivo que cabía predicar respecto del incremento del 20% que imponía el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro en su primera redacción, y que había destacado la Jurisprudencia [*vide*, entre otras, las Sentencias del Tribunal Supremo de 27 de octubre de 1995 (RJ 1995/7738), 27 de septiembre de 1996 (RJ 1996/6644), 15 de noviembre de 1996 (RJ 1996/7956) y 10 de noviembre de 1997 (RJ 1997/8439)].

En consecuencia, si el asegurador no paga la indemnización –una vez que tal deuda sea líquida y exigible– dentro de los plazos pactados por las partes en la póliza o, en defecto de pacto, de los señalados en los artículos 770, 774 y 805 del Código de Comercio, dicha deuda empezará a devengar los intereses convenidos o, a falta de convenio, el interés legal, según lo dispuesto en el artículo 1.108 del Código Civil.

No obstante, el Tribunal Supremo, en la Sentencia del 19 de febrero de 1988 –ya mencionada–, sí consideró aplicable el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo. En el fundamento de Derecho tercero de esta Sentencia –que recoge un supuesto de seguro marítimo de cascos–, se rechaza el motivo de la parte recurrente, basado en el incumplimiento por parte del mutualista asegurado de la cláusula contractual que le obligaba a comunicar el siniestro a la Aseguradora dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a su conocimiento; en este caso, según el Tribunal Supremo, "debe estarse a lo que dispone con carácter de derecho necesario el artículo 16 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, a tenor del cual dicho plazo se extiende a los siete días de haber conocido el siniestro el tomador del seguro o el beneficiario,

salvo que se haya fijado en la póliza un plazo más amplio [...]".

El Tribunal Supremo hizo esta afirmación no sin reconocer que "existen razonables dudas acerca de si las condiciones que libremente consignen los interesados acogiéndose a la libertad de contratación que les reconoce el artículo 738 del Código de Comercio han de prevalecer sobre la citada Ley; pero debe entenderse, todo bien ponderado, que al menos las disposiciones de su Título I, con la generalidad y el carácter de Derecho necesario que les atribuye el artículo segundo, han de aplicarse también en principio al seguro marítimo **en evitación en el presente caso de una sanción al asegurado a todas luces excesiva** y expresamente rechazada por el Legislador al derogar el artículo 1.796 del Código Civil".

Y el Alto Tribunal añade en el fundamento de Derecho cuarto que "Estas mismas consideraciones fundamentan la aplicabilidad al caso del artículo 20 de la citada Ley a tenor del cual si en el plazo de tres meses desde la producción del siniestro el asegurador no hubiere realizado la reparación del daño o indemnizado su importe en metálico por causa no justificada o que le fuere imputable,

la indemnización se incrementará en un veinte por ciento anual".

Parece deducirse de lo transcrito que la justificación de fondo de este «giro copernicano» del sentir del Tribunal Supremo respecto de la Sentencia de 19 de octubre de 1987 (apenas cuatro meses anterior), estuvo en razones de equidad puntuales, y no en argumentos que, con carácter general, permitan aceptar la aplicación necesaria y preferente del Título I de la Ley de Contrato de Seguro respecto de lo dispuesto en el Código de Comercio, o de lo pactado en la póliza por los interesados, y que disipen las "razonables dudas" señaladas por el propio Tribunal en esta Sentencia; y así parece entenderse en la mencionada Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1991**184**, referida a un seguro marítimo de mercancías. Esta Sentencia recoge en su fundamento de Derecho cuarto el submotivo E, formulado por una de las partes recurrentes –«La C., Compañía de Seguros, S. A.»–, contra la Sentencia dictada en grado de apelación por la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Albacete que, revocando en parte la Sentencia dictada por

184 Recogida en *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía*, Tomo 1992-2, Jurisprudencia (12.285), pp. 243-249.

el Juzgado de Primera Instancia número cuatro de Murcia, condenaba a dicha parte recurrente a pagar a la actora –«Citrus Packers, S. A.»– "la cantidad de 32.776.425 ptas. más los intereses legales de la misma a partir de la interposición de la demanda".

En el mencionado submotivo E, se denunciaba infracción de la doctrina establecida en la Sentencia de 30 de junio de 1986 (RJ 1986/3836) y de la doctrina sentada a tenor de los artículos 7.3 y 26 de la Ley de Contrato de Seguro, frente a lo cual concluye la Sala que "El motivo contenido en este apartado ha de ser desestimado, ya que, en primer término, **la cita de una sola Sentencia de este Tribunal es insuficiente para fundar un recurso de casación por infracción de la Jurisprudencia, atendido el concepto que de ésta se da en el artículo 1.6 del Código Civil**; en segundo lugar y como se dirá más extensamente al estudiar el segundo recurso, la Ley reguladora del Contrato de Seguro de 8 de octubre de 1980 no es aplicable, según doctrina de esta Sala, al contrato de seguro marítimo regulado por los artículos 737 a 805 del Código de Comercio, por lo que al no ser aplicables al caso de autos los artículos 7 y 26 de la citada Ley, no puede haber incurrido la Sentencia de instancia en la infracción que se le achaca".

En el fundamento de Derecho quinto, se rechaza el motivo único de la otra parte recurrente –«Citrus Packers, S. A.»–, "en el que se denuncia infracción del artículo 20 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, en relación con su artículo 2º. y último inciso del segundo párrafo de su Disposición Final y la Sentencia de esta Sala de 19 febrero de 1988", añadiendo la Sala que "la cuestión de la aplicación de las normas contenidas en la Ley reguladora del Contrato de Seguro de 8 de octubre de 1980, especialmente las contenidas en su Título primero, bajo la rúbrica de «Disposiciones Generales», al contrato de seguro marítimo regulado en los artículos 737 a 805 del Código de Comercio, no derogados por la citada Ley, ha sido tratada en varias Sentencias de esta Sala, entre ellas la citada en el motivo, de 19 de febrero de 1988, que mantiene una postura favorable a esa aplicabilidad; no obstante y frente a esta aislada resolución, **es doctrina reiterada de esta Sala la que niega esa aplicación de la Ley de Contrato de Seguro el seguro marítimo** […]", citándose, en concreto, las Sentencias del Tribunal Supremo –ya mencionadas, y a las que nos referimos con más detalle seguidamente– de 21 de julio de 1989, de 30 de abril de 1990 y de 22 de abril de 1991, que cita, a su vez, la Sentencia de 19 de octubre de 1987.

En el fundamento de Derecho segundo de la Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de Julio de 1989 –referida a un seguro marítimo de mercancías–, se recogen y desestiman los motivos primero y segundo de la parte recurrente dirigidos a combatir el pronunciamiento de la Audiencia Territorial de Valencia que –a su vez– desestima la excepción de prescripción de la acción, alegada, basándose en el artículo 23 de la Ley de Contrato de Seguro, por dicha parte recurrente –entonces demandada–.

El Tribunal Supremo manifiesta que "todo el alegato sobre el que aparecen montados los dos referidos motivos, como, en su momento, lo fue la aducida excepción de prescripción de la acción tiene su apoyatura en un **craso error de origen**, que a los Juzgadores de la instancia ha pasado inadvertido, y que ha de producir el ineludible fenecimiento de los meritados motivos, **cual es el de sostener que el seguro marítimo se haya sometido a la Ley de Contrato de Seguro de 8 de octubre de 1980, cuando lo cierto es que, salvo la aplicación supletoria que a ésta *pueda* corresponder, la normativa específica reguladora del mismo es la contenida en los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio, que no han sido derogados por dicha Ley** (véase el párrafo segundo de su

Disposición Final), estableciendo el último de los citados artículos que las acciones nacidas de los seguros marítimos prescriben por el transcurso de tres años (no de dos) desde la fecha del siniestro que diere lugar a ellas [...]". (La negrita es nuestra).

Se añade en la Sentencia que, "aun cuando en la instancia no ha sido cuestionada la aplicabilidad a este supuesto de la Ley de Contrato de Seguro de 8 de octubre de 1980, esta Sala tiene la facultad y el deber de aplicar la normativa que legalmente sea la que proceda («*iura novit curia*»)".

En el fundamento de Derecho cuarto de la referida Sentencia, el Tribunal Supremo estima el motivo sexto de la parte recurrente que denuncia "infracción del artículo 1 de la Ley de Contrato de Seguro en relación con el artículo 1.091 del Código Civil, por el concepto de violación, al no tener en cuenta la Sala de instancia los límites y exclusiones pactados en los contratos de seguros de autos". Y lo estima "**después de salvar la errónea cita que la recurrente hace del artículo 1** de la Ley de Contrato de Seguro de 8 de octubre de 1980, pues como ya hemos dicho en el fundamento jurídico segundo, **el seguro marítimo no se haya sometido**

a la normativa de dicha Ley, salvo la ya dicha aplicación supletoria que le ***pueda*** corresponder" (la negrita es nuestra), considerando aplicables al caso los artículos 1.091 del Código Civil y 755 párrafo último y 756 párrafo primero del Código de Comercio.

En esta Sentencia se recoge como argumento para rechazar la aplicación al seguro marítimo de la Ley de Contrato de Seguro lo establecido en la Disposición Final de esta Ley; argumento que –como vimos– también utilizaban las Sentencias de 19 de octubre de 1987 y de 10 de diciembre de 1988.

De este modo, se reitera el Tribunal Supremo en el criterio de entender que el seguro marítimo se rige por los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio, dejando la puerta abierta a una **posible** aplicación supletoria de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, cuyo alcance no se precisa, por cuanto tampoco se afirma la certeza de dicha supletoriedad.

En el fundamento de Derecho segundo de la Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de abril de 1990[185] –que se refiere también a un seguro marítimo de mercancías–, se recogen y estiman los motivos primero y segundo formulados por la parte actora recurrente contra la Sentencia de la Sala Primera de la Audiencia Territorial de Valencia, de 9 de Junio de 1988, que desestimaba el recurso de apelación interpuesto por dicha parte actora contra la Sentencia del Juzgado de Primera Instancia número tres de Alicante, que apreciaba la excepción de incompetencia de jurisdicción alegada por la parte demandada.

Atribuida la competencia a la jurisdicción nacional, en el fundamento de Derecho tercero se manifiesta que "la Sala que juzga, al asumir así la competencia, debe resolver el fondo controvertido que, por el contenido de las Sentencias inferiores de carácter interlocutorio dejaron imprejuzgado, es menester ya y actuando en los contornos propios de la instancia, decidir la repetida controversia que, como se ha dicho, proviene del ejercicio de la acción que ejercitada por

185 Recogida en *op. cit.*, *La Ley*, Tomo 1990-3, Jurisprudencia (10.870), pp. 176-179, y citada por NAVARRO PÉREZ, José Luis: *Ley del Contrato del Seguro (Comentarios y Jurisprudencia)*, Editorial Comares, Granada, 1991, p. 147.

la aseguradora al amparo del artículo 780 del CCom., o sea, la derivada de su subrogación en el lugar del asegurado para todos los derechos y acciones que le correspondan contra los que por malicia o culpa causaron la pérdida de los efectos asegurados, acción que, aunque coincide con la del artículo 43 LCS 50/1980, no se contempla en este marco específico por no integrarse en la misma, según su Disposición Final, el seguro marítimo, tal y como expresamente afirmó la STS de 12 (*sic*, 10) de diciembre de 1988 [...]"**186**.

Se sigue, por lo tanto, en la línea jurisprudencial iniciada por la Sentencia de 19 de octubre de 1987, y continuada por las Sentencias de 10 de diciembre de 1988 y de 21 de julio de 1989, que rechazan la aplicación de la Ley de Contrato se Seguro al seguro marítimo basándose en la Disposición Final de aquella Ley.

En el fundamento de Derecho segundo de la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de abril de 1991**187**, referida a

186 Erróneamente se cita como Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de diciembre de 1988, pero se trata de la Sentencia de 10 de diciembre de 1988 (EDJ 1988/9694).

187 Recogida en *op. cit.*, *La Ley*, Tomo 1991-4, Jurisprudencia (11.880), pp. 196-200, donde es comentada por RÍOS MORENO; y en

un seguro marítimo de buque, se recogen los motivos primero y segundo de la parte recurrente –basados, respectivamente, en la infracción de los artículos 3.1 y 2 de la Ley de Contrato de Seguro–, formulados contra la Sentencia dictada en grado de apelación por la Sección Decimotercera de la Audiencia Provincial de Madrid, que consideraba improcedente la indemnización pretendida por dicha parte recurrente, entonces demandante.

En el fundamento de Derecho tercero se manifiesta que "La inconsistencia y consiguiente desestimación del primero de los 3 motivos en que se fundamenta el recurso de casación interpuesto por la entidad mercantil marítima A., S. A., surge de tener en cuenta que la cláusula enunciada en el precedente primer fundamento de derecho, previsora de no poder ser basada ninguna reclamación en el seguro referente a la pérdida de beneficios o/a alquileres del buque «A.», si el acontecimiento respecto del cual tal reclamación se derive fuera la causa de que el buque llegara a ser pérdida total, tiene plena validez en el Derecho español, sin venir afectada por lo dispuesto genéricamente en el artículo 3.1 y en el

---

GARCÍA GIL & GARCÍA GIL, *op. cit.*, *Los contratos mercantiles...*, pp. 422-423 y 585-588.

artículo 2 LCS, porque al disponer el párrafo 2 de su Disposición Final que a su entrada en vigor quedarán derogados los artículos 1.791 a 1.797 CC, así como los artículos 380 a 438 CCom. y cuantas disposiciones se opongan a los preceptos de aquella Ley, sin hacerse regulación alguna en ella al seguro marítimo y quedando en consecuencia subsistentes los artículos 737 a 805, que no son derogados, del CCom., conduce a establecer que **la mencionada LCS afecta exclusivamente al seguro terrestre que regulaba el CCom., y al seguro civil, que regulaba el CC., y no al seguro marítimo que seguirá rigiéndose por la normativa dada para él en el CCom., al quedar excluido de la referida Ley Especial del Seguro** al igual que también lo fue según el párrafo 1º. de su indicada Disposición Final, el régimen del Seguro de Crédito a la Exportación, por lo que siguiendo vigentes los precitados artículos 737 a 805 CCom. –relativos a los seguros marítimos– tienen aplicación los principios generales que en ellos se establecen con carácter prevalente a los también generales prevenidos para el seguro terrestre, dado que, como ya fue reconocido en la Exposición de Motivos del CCom., atendida la naturaleza jurídica del seguro marítimo, aquel cuerpo legal contiene principios generales propios de tal clase de seguro, distintos y de mayor libertad que los en

tal cuerpo legal contenidos, y hoy derogados, para los seguros terrestres, y de entre cuyos principios figura el consignado en el artículo 755 CCom., de que «los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniente, mencionándolas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto», por lo que no es de apreciar al respecto vacío legal que haga aplicables las normas de la tan citada LCS, según lo prevenido en el artículo 2 de la misma, toda vez que la expresada mención en la referida Ley de determinados artículos del CC y CCom. es un indicio razonable de que se ha querido excluir totalmente la aplicación de dicha LCS a cualquier modalidad del contrato de seguro regulado por una norma específica, así como que **las normas contenidas en aquella Ley sólo serán aplicables al contrato de seguro marítimo en ausencia de sus disposiciones que lo regulan en el CCom.** y en consecuencia con respeto de las cláusulas pactadas libremente que el artículo 738 CCom. acoge, **a causa de que donde hay norma especial no es de aplicar la general**, según reconoce el expresado artículo 2 LCS, y así ha sido reconocido por esta Sala en Sentencia de 19 de octubre de 1987, y en este criterio, superando otra aislada apreciación, es de insistir, manteniendo un criterio uniforme y firme". (La negrita es nuestra).

Por lo tanto, teniendo en cuenta lo establecido en el artículo segundo y en la Disposición Final de la Ley de Contrato de Seguro, se rechaza la aplicación de dicha Ley al seguro marítimo, en la medida en que el mismo esté regulado por lo dispuesto en los artículos 737 a 805 del Código de Comercio, y por lo que establezcan los contratantes en la póliza, al amparo del artículo 738 del Código de Comercio. Como indica la propia Sentencia, se sigue el criterio de la Sentencia de 19 de octubre de 1987, "superando otra aislada apreciación" (referencia evidente a la Sentencia de 19 de febrero de 1988). Se añade que el seguro marítimo queda "excluido de la referida Ley Especial del Seguro", como también lo sostiene la Sentencia de 10 de diciembre de 1988.

Sin embargo, el Tribunal Supremo rompió con esta consolidada línea jurisprudencial en su Sentencia de 12 de enero de 2009 (RJ 2009/1743), y entendió que el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro sí es aplicable supletoriamente al seguro marítimo.

En primer lugar, se sostiene en esta Sentencia que, a tenor de lo establecido en la Disposición Final y en el artículo 2º. de la Ley de Contrato de Seguro, esta Ley se aplica supletoriamente al seguro marítimo, en defecto de las

normas que regulan esta materia en el Código de Comercio, y de lo pactado libremente por los contratantes en virtud de lo dispuesto en los artículos 738 y 755 de dicho Código. Y se dice que son de mencionar en este sentido las Sentencias del Alto Tribunal –antes citadas– de 19 de octubre de 1987, 21 de julio de 1989, 4 de marzo de 1993, 20 de febrero de 1995, 23 de enero de 1996, 2 de diciembre de 1997, 18 de diciembre de 1998, 30 de julio de 1999, 3 de julio de 2003 y 7 de marzo de 2007; aunque, en realidad, sólo en la Sentencia de 2 de diciembre de 1997 se considera que la expresada supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro se justifica por lo que establece su artículo 2º., aparte del distinto alcance que respecto de tal supletoriedad se manifiesta en las diferentes Sentencias citadas, según ha quedado expuesto.

En segundo lugar, en dicha Sentencia de 12 de enero de 2009, la Sala estima el recurso de casación, y reconoce a los recurrentes el interés del 20% anual fijado en el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, desde la fecha del siniestro, si bien reconoce (conferir el fundamento jurídico cuarto) que la Jurisprudencia "ha venido rechazando tal posibilidad, sin dejar aparente resquicio a la salvedad" (con la excepción de la Sentencia de 19 de febrero de 1988, antes

reseñada, cuya posición "no llegó a consolidarse"), citando en esta línea las Sentencias, ya mencionadas anteriormente, de 19 de octubre de 1987, 2 de diciembre de 1991, 22 de junio de 1992, 26 de abril de 1995, 12 de febrero, 21 de noviembre y 31 de diciembre de 1996, 22 de febrero de 1999 y 13 de noviembre de 2002.

No obstante, hay que tener muy en cuenta que los interesados habían pactado la sumisión del contrato de seguro marítimo a la Ley de Contrato de Seguro (*vide* los fundamentos jurídicos primero y quinto)[188].

Por último, en la Sentencia de 20 de abril de 2009 (RJ 2009/3340), se sigue la línea jurisprudencial de la Sentencia

188 Además –y aunque esto no se indica en la Sentencia–, en la fecha del siniestro (19 de marzo de 1994), según lo establecido en el artículo 23.2 de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado, en la redacción dada al mismo por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados, el contenido de las pólizas de seguro marítimo –como seguro contra daños por grandes riesgos–, en defecto de pacto, debía sujetarse al régimen de la Ley de Contrato de Seguro. Como hemos expuesto en el apartado anterior, este régimen para los seguros contra daños por grandes riesgos abarcó desde el 1 de enero de 1993 hasta el 9 de noviembre de 1995.

de 12 de enero de 2009, que se cita[189], y se desestima el motivo de casación en el que la Entidad recurrente (un "Club de Protección e Indemnización") alegaba la indebida aplicación del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro a un seguro marítimo de responsabilidad civil.

Manifiesta la Sala (conferir el fundamento jurídico sexto) que, "a partir del dato evidente de que la Disposición Final de la Ley 50/1980 no incluye entre las normas que expresamente deroga las de la Sección 3ª., del Título 3º., del Libro 3º. del Código de Comercio, destinadas a la regulación de los seguros marítimos; y de que el artículo 2 de la misma Ley dispone que «*las distintas modalidades del contrato de seguro, en defecto de Ley que les sea aplicable, se regirán por la presente Ley*» –añadiendo que sus preceptos «*tienen carácter imperativo, a no ser que en ellos se disponga otra cosa*»–, en la referida Sentencia –siguiendo en parte la doctrina sentada en la de 19 de febrero de 1988, aunque

189 Como es sabido, el artículo 1º.6 del Código Civil exige la reiteración de la Doctrina del Tribunal Supremo para que pueda hablarse de «Jurisprudencia» del mismo: el propio Tribunal Supremo requiere, al menos, dos Sentencias concordantes a tal efecto [conferir, entre otras, la Sentencia de 12 de diciembre de 1988 (EDJ 1988/9720), que cita en este sentido las Sentencias de 30 de noviembre de 1984 (RJ 1984/5698), de 1 de marzo de 1985 (RJ 1985/1102), de 14 de febrero de 1986 (RJ 1986/677) y de 10 de marzo de 1986 (RJ 1986/1169)].

alejándonos de la que lo fue en las de 19 de octubre de 1987, 2 de diciembre de 1991, 22 de junio de 1992, 23 de enero de 1996 y 31 de diciembre de 1996– fijamos la doctrina de esta Sala, declarando que el artículo 20 de la Ley 50/1980 es supletoriamente aplicable al seguro marítimo, esto es, en defecto de las normas del Código de Comercio sobre dicho contrato, ya que el artículo 2 de la Ley 50/1980 no contiene excepción alguna al respecto, sin perjuicio de que el ejercicio sin extralimitación de la libertad de pacto reconocida en dicho Código a los contratantes pueda eliminar la laguna, convirtiendo en innecesaria su integración mediante el precepto de la Ley 50/1980"**190**.

Por todo cuanto queda expuesto en esta obra, consideramos que los argumentos reseñados no son ni adecuados ni suficientes para fundamentar tal cambio de

190 En este caso, el siniestro había acaecido el 2 de noviembre de 1998; por lo tanto, fuera del período de vigencia de lo establecido en el mencionado artículo 23.2 de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado, al igual que en los pleitos resueltos por las Sentencias del Alto Tribunal ya citadas, con las salvedades de los decididos por las Sentencias del Tribunal Supremo de 29 de noviembre de 2002 (en que hay que entender que el siniestro ocurrió en una fecha posterior y próxima al 21 de diciembre de 1993, día en que se concertó el contrato de fletamento), y de 12 de enero de 2009 (en que, como hemos dicho, el siniestro tuvo lugar el 19 de marzo de 1994).

criterio jurisprudencial, que no puede menos que parecernos desafortunado.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILÓ REGLA, Josep: *Teoría general de las fuentes del Derecho (y del orden jurídico)*, Editorial Ariel, S. A., Barcelona enero de 2000, Primera Edición.

ALFARO ÁGUILA-REAL, Jesús: "La interpretación de las condiciones generales de los contratos", en *La Ley*, *Revista Jurídica Española de Doctrina Jurisprudencia y Bibliografía*, Tomo 2, 1987, pp. 991-1.006.

ALONSO LEDESMA, Carmen: "El estatuto jurídico del buque", en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 21-51.

ALFONSO X EL SABIO: *Las Siete Partidas*.

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: "El Derecho Marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, pp. 1 y ss.

_____: "Panorama del Derecho Marítimo Español: examen de la Legislación, la Jurisprudencia y la Doctrina durante 1975-80", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, pp. 479 y ss.

_____: "Algunas reflexiones sobre el seguro marítimo español", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen V, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1987, pp. 235 y ss.

_____: "Legislación marítima y fuentes complementarias", Biblioteca de Textos Legales, Editorial *Tecnos*, Madrid, 1994.

_____: "El Derecho Marítimo. Derecho especial o Derecho de la especialización", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1996, pp. 17-37.

_____: "El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley del Contrato de Seguro, modelos de pólizas", en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 13-68; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1998, pp. 21-67.

_____: "Presentación. La codificación de la Legislación marítima", en *La Reforma de la Legislación Marítima*, Directores: Ignacio Arroyo Martínez y Emilio M. Beltrán Sánchez, Editorial Aranzadi, S. A., 1999, pp. 13-26.

_____: "La reforma del seguro marítimo español", en *La Reforma de la Legislación Marítima*, Directores: Ignacio Arroyo Martínez y Emilio M. Beltrán Sánchez, Editorial Aranzadi, S. A., 1999, pp. 145-181.

_____: "Criterios para la reforma: la codificación de la Legislación marítima", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVII, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, Escuela de Administración Marítima, 2000, pp. 337-353.

_____: *Curso de Derecho Marítimo*, J. M. Bosch Editor y Alferal, S. L., Barcelona, 2001, Primera Edición.

_____: *Compendio de Derecho Marítimo*, Editorial *Tecnos*, Madrid, 2009, Tercera Edición.

_____: "El Proyecto de Ley General de Navegación Marítima", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXVI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2009, pp. 217-241.

ATIENZA RODRÍGUEZ, Manuel: *Sobre la analogía en el Derecho. Ensayo de análisis de un razonamiento jurídico*, Editorial *Civitas*, S. A., Madrid, 1986, Primera Edición.

BATALLER GRAU, Juan: "La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro 50/1980 al seguro marítimo (Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo [Sala 1ª.] de 20 de febrero de 1995 [RA, 1995/883])", en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 220, abril/junio, 1996, pp. 501-513.

BLANCO GIRALDO, Fernando Luis: "El contrato de seguro marítimo", en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Director: Fernando Luis Blanco Giraldo, Blanco & Asociados Abogados, Editorial del Derecho de los Seguros Privados, S. L., Núm. 3, mayo/junio, 1995, pp. 7-60.

BORRÁS RODRÍGUEZ, Alegría: "Ley aplicable y jurisdicción competente. Posibilidades de elección", en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 131-158.

BROSETA PONT, Manuel: *Manual de Derecho Mercantil*, Editorial *Tecnos*, S. A., Madrid, 1990, 8ª. Edición.

BRUNETTI, Antonio: *Derecho Marítimo Privado*, Tomo I, *Parte histórica – De los buques*, Editorial Bosch, Barcelona, 1950.

CALVO VIDAL, Félix M.: *La Jurisprudencia ¿Fuente del Derecho? (EL VALOR DE LA JURISPRUDENCIA DENTRO DE LAS FUENTES DEL DERECHO)*, Editorial *Lex Nova*, S. A., Valladolid, 1992.

CAMACHO PEREIRA, Consuelo: "Seguro obligatorio de embarcaciones de recreo o deportivas", *Previsión y seguro: revista técnica de seguros y fondos de pensiones*, Centro de Estudios del Seguro, S. A., Madrid, nº. 70, Octubre de 1999, pp. 61-96.

CAMARDA, Guido: *Sulle fonti e considetta autonomia del Diritto italiano della navigazione e sulla nazionalità della nave*, en *Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo*, Volumen IV de los *Estudios Interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987, pp. 1.177 a 1.196.

CASTÁN TOBEÑAS, José: *Derecho Civil Español, Común y Foral*, Tomo Primero, *Introducción y Parte General*, Volumen Primero, *Ideas generales. Teoría de la norma jurídica*, Reus, S. A., Madrid, 1978, Undécima Edición.

COCA PAYERAS, Miguel: *La doctrina legal (Estudio de su naturaleza y contenido, así como de la incidencia ejercida sobre ella por la doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo)*, BOSCH, Casa Editorial, S. A., Barcelona, 1980.

CHAUVEAU, Paul: *Traité de Droit Maritime*, Librairies Techniques, Paris, 1958.

DANJON, Daniel: *Tratado de Derecho Marítimo*, Tomo I, *Buques, Armadores, Tripulación*, Editorial Reus, Madrid, 1931, 1ª. Edición.

DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA, Francisco: Voz "Derecho Marítimo", *Nueva Enciclopedia Jurídica Seix*, Barcelona, 1950, Tomo I, p. 619.

DE LA VEGA GARCÍA, Fernando L.: "El seguro marítimo. Aspectos generales", en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 232, abril/junio, Madrid, 1999.

DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara: "Recopilación de Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1999, pp. 419-449.

_____: *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000, 1ª. Edición.

DE SOLA CAÑIZARES, Felipe: *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, Tomo I, Montaner y Simón, S. A., Barcelona, 1963.

DEL CAÑO ESCUDERO, Fernando: *Derecho Español de Seguros*, Tomo I, *Parte general*, Tomo II, *Parte especial*, Madrid, 1983, 3ª. Edición. (Apéndice a la 3ª. Edición, Madrid, 1984).

DÍEZ DEL CORRAL RIVAS, Jesús: "El Derecho Foral como supletorio del Derecho Mercantil (notas a la Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de junio de 1968)", en *Anuario de Derecho Civil*, Tomo XXIII, Fascículo III, Julio–Septiembre, 1969, pp. 692-708.

DOMÍNGUEZ CABRERA, María del Pino: "El buque como objeto del Registro de Bienes Muebles", en *Noticias Jurídicas*, Febrero de 2004.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, *Parte General*, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Vitoria, 1987.

ESPÍN CÁNOVAS, Diego: *Manual de Derecho Civil Español*, Volumen I, *Parte General*, Editorial Revista de Derecho Privado, Editoriales de Derecho Reunidas, Madrid, 1982, 8ª. Edición.

EZQUERRA UBERO, José Javier: "La Ley aplicable al contrato según los artículos 107, 108 y 109 de la Ley de Contrato de Seguro", en *Revista de Derecho de los Seguros Privados,* Director: Fernando Luis Blanco Giraldo, Blanco & Asociados Abogados, Editorial del Derecho de los Seguros Privados, S. L., Núm. 1, 1997, pp. 7-37.

FALCÓN y TELLA, María José: *El argumento analógico en el Derecho,* Servicio de Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, Editorial *Civitas,* S. A., Primera Edición, Madrid, 1991.

FARIÑA, Francisco: *Derecho y Legislación marítima*, Editorial Bosch, Barcelona, 1955.

FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos; FUENTES CAMACHO, Víctor; y CRESPO HERNÁNDEZ, Ana: *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Director: Fernando SÁNCHEZ CALERO, Editorial Aranzadi, S. A., 1999, pp. 1.905-1.953.

FERNÁNDEZ-QUIRÓS, Tomás y LÓPEZ QUIROGA, Julio: "El contrato de seguro marítimo en la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima", en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, Número extraordinario en homenaje al Profesor D. Rodrigo Uría González en el centenario de su nacimiento, 2006, pp. 113-129.

FERRARINI, Sergio: *Le Assicurazioni Marittime*, Giuffrè Editore, Milano, 1981, Seconda Edizione.

FORNÍES BAIGORRI, Ascensión: *Fuentes del Derecho Mercantil*, Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1971.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 1999.

GARCÍA GIL, Francisco Javier y GARCÍA GIL, José Luis: *Los contratos mercantiles y su Jurisprudencia*, Aranzadi Editorial, 1993.

GARCÍA MARTÍN, Isabel: "Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1988", en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, nº. 16, enero/marzo, 1988, pp. 107-115.

_____: "Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de julio de 1989", en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, nº. 20, abril/agosto, 1989, pp. 837-844.

GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis: "El régimen del seguro marítimo en la propuesta del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima", *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 125, enero/marzo, 2006, pp. 105-132.

GARRIGUES, Joaquín: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo I, Imprenta Aguirre, Madrid, 1976, Séptima Edición.

_____: "Derecho Mercantil y Derecho Civil", en *Temas de Derecho vivo*, Editorial *Tecnos*, S. A., Madrid, 1978.

_____: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, Imprenta Aguirre, Madrid, 1983, 8ª. Edición.

_____: *Contrato de seguro terrestre*, Madrid, 1983.

GILMORE, Grant & BLACK, Charles L. Jr.: *Law of Admiralty*, The Foundation Press, Inc., Brooklyn, 1957.

GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A.: *Curso de Derecho de la Navegación*, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Vitoria, 1998.

GRIME, Robert P.: *Shipping Law*, Sweet and Maxwell, London, 1978.

HAMEL, Joseph; LAGARDE, Gaston ; y JAUFFRET, Alfred: *Droit Commercial*, Tome I, 1er Volume, par Alfred JAUFFRET, Jurisprudence Générale Dalloz, Paris, 1980, 2e Édition.

HERNÁNDEZ MARTÍ, Juan: *Contrato de seguro marítimo: la Póliza de buques*, Edición del Autor, Valencia, 1982.

HERNÁNDEZ YZAL, Santiago: *Derecho Marítimo*, I, Librería Bosch, Barcelona, 1984.

HILL PRADOS, María Concepción: "El Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima y el seguro marítimo", *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 131, julio/septiembre, 2007, pp. 329-346.

JIMÉNEZ SOTO, Ignacio: "El seguro obligatorio de una embarcación deportiva", en *Guía jurídico-práctica de la navegación de recreo*, Coordinación: PIPE SARMIENTO, Editorial Juventud, S. A., Barcelona, 2001.

LEFEBVRE D'OVIDIO, Antonio & PESCATORE, Gabrielle: *Manuale di Diritto della Navigazione*, Giuffrè Editore, Milano, 1965, Quinta Edizione.

LE GALL, Jean-Pierre: *Droit Commercial, Règles Générales applicables aux commerçants, sociétés commerciales, el G.I.E., banque et bourse*, Jurisprudence Générale Dalloz, Paris, 1980, Huitième Édition.

MARAIST, Frank L.: *Admiralty in a Nutshell*, West Publishing Co., St. Paul, Minnesota, 1983.

MARTÍ SÁNCHEZ, Jesús Nicolás: "Actividad aseguradora y contrato de seguro", en D*erecho de Seguros II*, *Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1996, pp. 39-42.

MARTÍN OSANTE, José Manuel: "La aplicabilidad del Código de Comercio a la navegación de recreo", en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 243, enero/marzo, 2002, pp. 305-336.

_____: "Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones", en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 123 y nº. 124, julio/diciembre, 2005, pp. 465-476.

_____: "Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo", en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2005, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición, pp. 11-70.

_____: "Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)", en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 126, abril/junio, 2006, pp. 265-306.

MARTÍN OSANTE, José Manuel y EMPARANZA SOBEJANO, Alberto: *Estudio sistemático de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Gobierno Vasco, Servicio Central de Publicaciones, Vitoria-Gasteiz, 2006, 1ª. Edición.

MERCADAL VIDAL, Francisco: "Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de junio de 1992", en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, nº. 29, abril/agosto, 1992, pp. 655-672.

MESTRE, Anna: "El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIX, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 2002, pp. 246-264.

_____: "Problemas del aseguramiento de embarcaciones deportivas y de recreo", en *XV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2007, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2007, 1ª. Edición, pp. 111-138.

NAVARRO PÉREZ, José Luis: *Ley del Contrato del Seguro (Comentarios y Jurisprudencia)*, Editorial Comares, Granada, 1991.

NORRIS, Martin J.: *The Law of Seamen*, Volume 1, The Lawyers Co-operative Publishing Co., Rochester, New York, 1985, 4th Edition.

NÚÑEZ VIDE, José Luis: "Notas sobre el seguro marítimo", en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1993, pp. 403-410.

OLVERA DE LUNA, Omar: *Manual de Derecho Marítimo*, Editorial Porrúa, S. A., México, 1981.

PANCORBO LÓPEZ, Manuel Luis: *Las costumbres y los usos bancarios, como fuentes del Derecho: su concreción en materia de protección de la clientela bancaria*, Tesis Doctoral, Universidad de Granada, Facultad de Derecho, Departamento de Derecho Mercantil y Derecho Romano, Granada, Junio de 2005.

_____: "Perspectiva jurídico-mercantil de la costumbre, como fuente del Derecho", en *Revista Electrónica de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, www.refdugr.com, 8 de enero de 2007.

PARKS, Alex L.: *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Volumes I-II, Cornell Maritime Press, Centreville, Maryland, 1987.

PASCUAL QUINTANA, Juan Manuel: *El Derecho Mercantil y el Derecho de la Navegación*, Instituto Editorial Reus, Madrid, 1958.

PERRELLA, Claudio y FLORENZANO, Luca: "Le coperture assicurative corpi della nautica da diporto nel mercato italiano ed inglese nella prassi e nella giurisprudenza", en *Il Diritto Marittimo, Associazione Italiana di Diritto Marittimo,* Genova, Fasc. II, 2008, pp. 365-390.

POLO SÁNCHEZ, Eduardo: *Protección del contratante débil y condiciones generales de los contratos*, Cuadernos *Civitas*, Editorial *Civitas*, S. A., Madrid, 1990, Primera Edición.

REIG FÀBREGA, Queralt: "La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro 50/80 al seguro marítimo en la Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1997", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1999, pp. 451-464.

RÍOS MORENO, José: "Seguro marítimo. Normativa aplicable. Autonomía de la voluntad. Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera) de 22 de abril de 1991", en *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía*, Tomo 1991-4, Jurisprudencia (11.880), Distribuciones de La Ley, S. A., Madrid, 1991, pp. 196-200.

RIPERT, Georges: *Traité Élémentaire de Droit Commercial*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1980, Dixième Édition, par René Roblot.

RODÉS, Juan E.: "El valor del buque en las pólizas de seguro marítimo", en *Revista Jurídica de Cataluña*, nº. 2, 1989, pp. 213 y ss.

RODIÈRE, René: *Droit Maritime*, Précis Dalloz, Paris, 1979, Huitième Édition.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis: "Fuentes e interpretación del contrato de seguro marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen IV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1986, pp. 279 y ss.

_____: *Estudios de seguro marítimo*, J. M. Bosch Editor, S. A., Barcelona, 1992.

_____: "Cuestiones de seguro marítimo. Algunas cláusulas inglesas de seguro de buques", en *Derecho Marítimo*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1993, pp. 43-92.

_____: "La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1994, pp. 403-425.

_____: "La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo", en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 81, enero/marzo, 1995, pp. 135-152.

_____: Conferencia sobre "El seguro marítimo", impartida el día 5 de Septiembre de 1995, en Cartagena, dentro del *Aula del Mar* dedicada al Derecho del Mar, organizada por la *Universidad del Mar*, bajo los auspicios de la *Universidad de Murcia*.

_____: *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., Directores: Manuel Olivencia, Carlos Fernández–Novoa, Rafael Jiménez de Parga, Coordinador: Guillermo Jiménez Sánchez, Marcial Pons. Ediciones Jurídicas y Sociales, Madrid, 2003.

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín: *Curso de Derecho Mercantil*, 2 Tomos, Editorial Porrúa, S. A., México D.F., 1978, 13ª. Edición.

RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, Daniel: "El contrato de amarre en puerto deportivo", en *UNED*, Boletín de la Facultad de Derecho, núm. 25, 2004, pp. 115-152.

ROSS, Alf: *Teoría de las fuentes del Derecho. Una contribución a la teoría del Derecho positivo sobre la base de investigaciones histórico-dogmáticas*, Traducción del alemán, notas y estudio preliminar de José Luis MUÑOZ DE BAENA SIMÓN, Aurelio DE PRADA GARCÍA y Pablo LÓPEZ PIETSCH, Colección: El Derecho y la Justicia, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 1999.

RUBIO, *Introducción al Derecho Mercantil*, Barcelona, 1969.

RUIZ SOROA, José María: "El seguro marítimo ante la nueva Ley de Contrato de Seguro", en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo-Agosto, 1982, pp. 47 y ss.

_____: "Un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo", en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián* (23 y 24 de mayo de 1996), José María de Eizaguirre (Coordinador), Librería Carmelo, Donostia, 1997, pp. 117-149.

RUIZ SOROA, José María; ARRANZ DE DIEGO, Ángel; y ZABALETA SARASUA, Santiago: *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Vitoria–Gasteiz, 1993, Primera Edición.

SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal: "El control de las condiciones generales en Derecho comparado", en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 157-158, 1980, pp. 385-436.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando: *Curso del Derecho del Seguro Privado*, Volumen 1, Ediciones Nauta, S. A., Bilbao, 1961.

_____: "Effetti della dichiarazione giudiziale di nullità di una determinata condizione generale nella legge spagnola sul contratto di assicurazione", en *Assicurazioni*, Direttore Scientifico: Antigono DONATI, Edita dall'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, Anno L, Fasc. 6, Novembre/Decembre, 1983, pp. 608-621.

_____: *La Ley de Contrato de Seguro*, Volumen 1º., Artículos 1 a 44, en SÁNCHEZ CALERO, Fernando y TIRADO SUÁREZ, Francisco Javier: *Comentarios al Código de Comercio y Legislación Mercantil especial*, Dirigidos por Miguel Motos y Manuel Albaladejo, Tomo XXIV, Revista de Derecho Privado, EDERSA, Madrid, 1984.

_____: *Instituciones de Derecho Mercantil*, EDERSA, Madrid, 1990, 14ª. Edición.

_____: "Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo", en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 81, enero/marzo, 1995, pp. 73-102.

_____: "Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXIV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2007, pp. 19-41.

SÁNCHEZ-FERRAGUT, Jesús: "La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo. Estudio del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril", *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 98, abril/junio, 1999, pp. 355-367.

SANCHO REBULLIDA, Francisco de Asís: «El Derecho Foral Aragonés en la prelación de fuentes del Derecho Mercantil», en *Anuario de Derecho Aragonés*, III, Zaragoza, 1946, pp. 347-352.

SOTO ABELEDO, Javier: "Las fuentes del contrato de seguro marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1996, pp. 307-355.

_____: "Las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres»", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 2001, pp. 391-427.

_____: *Las Cláusulas de aseguramiento de buques y de mercancías del «Institute of London Underwriters»*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

_____: *El artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro y la cuestión de su aplicabilidad al contrato de seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

_____: *El artículo 3º. De la Ley de Contrato de Seguro y el seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

_____: *El artículo 3º. párrafo tercero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*, Pórtico Legal, S. L., Colección de Derecho Mercantil, 2011, Primera Edición.

TAYLOR, Irwin M.: *The Law of Insurance*, Irving, J. Sloan, J. D., General Editor, Oceana Publications, Inc., London. Rome. New York, 1983, Third Edition.

TORRES PÉREZ, Francisco: "Aseguramiento de la responsabilidad civil extracontractual en la navegación de recreo: aspectos generales y régimen específico", en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2005, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición, pp. 123-169.

URÍA, Rodrigo: *Derecho Mercantil*, Marcial Pons Editor, Madrid, 1989, 16ª. Edición.

VALDALISO GAGO, Jesús María: *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Escuela de Administración Marítima, Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991.

VALPUESTA GASTAMINZA, Eduardo María: "Teoría general del contrato de seguro (conforme a la Ley española)", en *Revista de Derecho y Negocios*, Centro de Estudios de Derecho Corporativo, Universidad de San Martín de Porres, Facultad de Derecho, Lima, Perú, Año 2, nº. 3, Semestre II, 2009, pp. 1-50.

VAN RYN, Jean & HEENEN, Jacques: *Principes de Droit Commercial*, Tome Premier, Établissements Émile Bruylant, Bruxelles, 1976, Deuxième Édition.

VÁZQUEZ LEPINETTE, Tomás: "Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª.) de 22 de abril de 1991", en *Revista General del Derecho*, Mayo, 1993, pp. 4.596 y ss.

VERDERA y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, 2 Volúmenes, CUNEF, Madrid, 1982. El Volumen I contiene las Ponencias y Comunicaciones presentadas a las "Jornadas sobre la Ley de Contrato de Seguro", de 1981. En particular, hemos tomado en consideración las siguientes:

- GARCÍA AMIGO, Manuel: "Integración del contrato de seguro", pp. 379 y ss.

- HERNÁNDEZ DE PRADO, Olegario: "Normas relativas al contrato de seguro contra daños", pp. 565 y ss.

- HERNÁNDEZ MARTÍ, Juan: "La Ley del Contrato de Seguro y los seguros marítimos", pp. 251 y ss.

- LINDE PANIAGUA, Enrique: "La Administración en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro", pp. 239 y ss.

- MARTÍ SÁNCHEZ, Jesús Nicolás: "La protección del asegurador en la Ley del Contrato de Seguro, de 8 de octubre de 1980", pp. 461 y ss.

- MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Aurelio: "Preliminar. Artículos 1 a 4", pp. 81 y ss.

- MOTOS GUIRAO, Miguel: "La Administración Pública, la Jurisprudencia del Tribunal Supremo y las condiciones generales del contrato de seguro", pp. 209 y ss.

- POLO SÁNCHEZ, Eduardo: "La extensión de la eficacia del control judicial sobre las condiciones generales del contrato de seguro", pp. 221 y ss.

- VERDERA Y TUELLS, Evelio: "Presentación. La Ley de Contrato de Seguro: encuadramiento constitucional y directrices básicas", pp. 29 y ss.

- VICENT CHULIÁ, Francisco: "Concepto y caracteres del contrato de seguro en la nueva Ley", pp. 135 y ss.

VICENT CHULIÁ, Francisco: *Compendio crítico de Derecho Mercantil*, Tomo I, Librería Bosch, Barcelona 1986, 2ª. Edición; y Tomo II, Librería Bosch, Barcelona 1990, 3ª. Edición.

VICENTE Y GELLA, Agustín: *Curso de Derecho Mercantil Comparado*, Tomo I, Zaragoza, 1948, Segunda Edición.

VIGIER DE TORRES, Agustín y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, Guillermo: *Compendio de Derecho y Legislación Marítima*, 2 Tomos, VARICOP, Madrid, 1961, 3ª. Edición.

VIRGILIO MARÓN, Publio: *Geórgicas*.

ÍNDICES DE CITAS

I. TEXTOS LEGALES ESPAÑOLES

II. SENTENCIAS DE TRIBUNALES ESPAÑOLES

III. OTROS DOCUMENTOS

I. TEXTOS LEGALES ESPAÑOLES

Código de Comercio de 22 de agosto de 1885.

Código Civil, de 24 de julio de 1889.

Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, de 23 de septiembre de 1910 (España se adhirió el 17 de noviembre de 1923).

Ley 48/1960, de 21 de julio, Navegación Aérea.

Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Uso Circulación de Vehículos de Motor.

Ley 57/1968, de 27 de julio, sobre percibo de cantidades anticipadas en la construcción y venta de viviendas.

Convenio Internacional de Bruselas, de 29 de noviembre de 1969, sobre la responsabilidad civil por los daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Instrumento de ratificación de España de 15 de noviembre de 1975, publicado en el BOE de 8 de marzo de 1976), modificado por los Protocolos de Londres, de 9 de noviembre de 1976 (Instrumento de adhesión de España de 5 de octubre de 1981, publicado en el BOE de 4 de febrero de 1982) y de 27 de noviembre de 1992 (Instrumento de adhesión de España de 6 de junio de 1995, publicado en el BOE de 20 de septiembre de 1995), con las enmiendas realizadas por el Comité Jurídico de la *Organización Marítima Internacional* (*OMI*), el 18 de octubre de 2000, a las cuantías limitación que figuran en el Protocolo de 1992 (enmiendas publicadas en el BOE de 3 de octubre de 2002).

Ley 1/1970, de 4 de abril, de Caza.

Ley 10/1970, de 4 de julio, por la que se modifica el Seguro de Crédito a la Exportación.

Convenio Internacional de Bruselas, de 17 de diciembre de 1971, relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares (Instrumento de adhesión de España de 3 de mayo de 1974, publicado en el BOE de 20 de agosto de 1975).

Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar (Instrumento de adhesión de España de 22 de septiembre de 1981, publicado en el BOE de 6 de mayo de 1987), con su Protocolo de 19 de noviembre de 1976 (Instrumento de adhesión de España de 22 de septiembre de 1981, publicado en el BOE de 9 de octubre de 1990).

Ley 87/1978, de 28 de diciembre, de Seguros Agrarios Combinados.

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

Ley 26/1984, de 19 de Julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.

Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado.

Real Decreto 1.348/1985, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que desarrolla la Ley sobre Ordenación del Seguro Privado.

Ley 19/1989, de 25 de julio, de reforma parcial y adaptación de la Legislación mercantil a las Directivas de la CEE en materia de Sociedades.

Real Decreto 1.027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro Marítimo.

Real Decreto 1.119/1989, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas.

Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros.

Real Decreto 1.597/1989, de 29 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil.

Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados.

Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, hecho en Oporto el 2 de mayo de 1992, adaptado mediante Acuerdo hecho en Bruselas el 17 de marzo de 1993, ratificados ambos por España mediante Instrumento publicado en el BOE de 25 de enero de 1994.

Convenio hecho en Funchal el 18 de mayo de 1992, de adhesión del Reino de España y de la República Portuguesa al Convenio sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales, abierto a la firma en Roma el 19 de junio de 1980, ratificado mediante Instrumento publicado en el BOE de 19 de julio de 1993.

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre Cláusulas Abusivas en los Contratos Celebrados con los Consumidores.

Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

Convenio Internacional de Londres, de 3 de mayo de 1996, referente a la responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP), modificado mediante un Protocolo de 30 de abril de 2010.

Real Decreto 1.784/1996, de 19 de Julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil.

Reglamento (CE) Nº. 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro.

Ley 1/1998, de 10 de marzo, del Estatuto de los Consumidores y Usuarios de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación.

Real Decreto 2.486/1998, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

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.

Real Decreto 1.247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

Convenio Internacional de Londres, de 23 de marzo de 2001, sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (*BUNKERS* 2001) [Instrumento de ratificación de España de 10 de noviembre de 2003, publicado en el BOE de 19 de febrero de 2008].

Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.

Decisión del Consejo, de 18 de noviembre de 2002, por la que se autoriza a los Estados miembros a adherirse o ratificar, en interés de la Comunidad el Convenio Internacional de Londres, de mayo de 1996, referente a la responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP).

Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de medidas de reforma del sistema financiero.

Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.

Directiva 2003/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 98/18/CE del Consejo sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal.

Real Decreto 1.043/2003, de 1 de agosto, por el que se establecen determinadas medidas de seguridad para la utilización de artefactos náuticos de recreo autopropulsados.

Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la Legislación de seguros privados.

Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.

Real Decreto 1.892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor.

Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes Complementarias.

Reglamento (CE) Nº. 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I).

Real Decreto 1.795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de buques.

Reglamento (CE) Nº. 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.

Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho Marítimo.

Ley 3/2010, de 10 de marzo, por la que se aprueban medidas urgentes para paliar los daños producidos por los incendios forestales y otras catástrofes naturales ocurridos en varias Comunidades Autónomas.

Real Decreto 457/2011, de 1 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 1.247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

II. SENTENCIAS DE TRIBUNALES ESPAÑOLES

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 28 de junio de 1968 (EDJ 1968/543).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 11 de marzo de 1982 (RJ 1982/1371).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de noviembre de 1984 (RJ 1984/5698).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 1 de marzo de 1985 (RJ 1985/1102).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 1986 (RJ 1986/677).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 10 de marzo de 1986 (RJ 1986/1169).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de febrero de 1987 (EDJ 1987/1242).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 1 de abril de 1987 (RJ 1987/2482).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 19 de octubre de 1987 (RJ 1987/7297).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1988 (RJ 1988/1118).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 4 de abril de 1988 (RJ 1988/2650).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 10 de diciembre de 1988 (EDJ 1988/9694).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de diciembre de 1988 (EDJ 1988/9720).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 21 de julio de 1989 (RJ 1989/5771).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 1989 (RJ 1989/6913).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 8 de marzo de 1990 (RJ 1990/1679).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de abril de 1990 (RJ 1990/2807).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de abril de 1991 (RJ 1991/3018).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 11 de noviembre de 1991 (RJ 1991/8152).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1991 (RJ 1991/8901).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 31 de enero de 1992 (RJ 1992/538).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de junio de 1992 (RJ 1992/5463).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 4 de marzo de 1993 (RJ 1993/1670).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 1993 (RJ 1993/7514).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de diciembre de 1993 (RJ 1993/10114).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de febrero de 1994 (RJ 1994/6584).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de julio de 1994 (RJ 1994/1617).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1995 (RJ 1995/883).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 26 de abril de 1995 (RJ 1995/3550).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de octubre de 1995 (RJ 1995/7738).

Sentencia de la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de las Illes Balears de 9 de noviembre de 1995.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de enero de 1996 (RJ 1996/638).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 1996 (RJ 1996/1247).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de septiembre de 1996 (RJ 1996/6644).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 15 de noviembre de 1996 (RJ 1996/7956).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 21 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8282).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8644).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 31 de diciembre de 1996 (RJ 1996/9394).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de enero de 1997 (RJ 1997/14).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 3 de octubre de 1997 (RJ 1997/7612).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 10 de noviembre de 1997 (RJ 1997/8439).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1997 (RJ 1997/8773).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de junio de 1998 (RJ 1998/5021).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de julio de 1998 (RJ 1998/6200).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9619).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9560).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1999 (RJ 1999/1413).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de junio de 1999 (RJ 1999/4485).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de julio de 1999 (RJ 1999/6358).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2000 (RJ 2000/10144).

Sentencia nº. 510, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears, de 17 de julio de 2001 (EDJ 2001/40622).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de noviembre de 2002 (RJ 20002/10253).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de noviembre de 2002 (RJ 2002/10403).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 6 de febrero de 2003 (RJ 2003, 850).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de marzo de 2003 (RJ 2003/2916).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de mayo de 2003 (RJ 2003/5303).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 3 de julio de 2003 (RJ 2003, 4.324).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de febrero de 2004 (RJ 2004/1440).

Sentencia nº. 532, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears, de 12 de diciembre de 2005 (EDJ 2005/337041).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de marzo de 2006 (RJ 2006/5698).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de marzo de 2006 (RJ 2006/5716).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 17 de marzo de 2006 (RJ 2006/5639).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de marzo de 2007 (RJ 2007/1825).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de enero de 2009 (RJ 2009/1743).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 20 de abril de 2009 (RJ 2009/3340).

III. OTROS DOCUMENTOS

Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, de febrero de 2004.

Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, de 25 de abril de 1980 (para su texto, *vide Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, pp. 979 y ss.).

Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, de 1992 (conferir SÁNCHEZ CALERO, Fernando: «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nos. 73 y 74, enero/junio, 1993, pp. 89 y ss., en las que se recoge su texto, de septiembre de 1991, presentado al Excmo. Sr. Ministro de Justicia en 1992. Dicho texto también se puede encontrar en *La Reforma de la Legislación Marítima*, Directores: Ignacio Arroyo Martínez y Emilio M. Beltrán Sánchez, Editorial Aranzadi, S. A., 1999, pp. 231-240).

Cláusulas del «Institute of London Underwriters». En particular:

«Institute Additional Perils Clauses-Hulls», de 1 de octubre de 1983.

«Institute Additional Perils Clauses-Hulls», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute Cargo Clauses (A)», de 1 de enero de 1982.

«Institute Cargo Clauses (B)», de 1 de enero de 1982.

«Institute Cargo Clauses (C)», de 1 de enero de 1982.

«Institute Cargo Clauses (A)», de 1 de enero de 2009.

«Institute Cargo Clauses (B)», de 1 de enero de 2009.

«Institute Cargo Clauses (C)», de 1 de enero de 2009.

«Institute Clauses for Builders' Risks», de 1 de junio de 1988.

«Institute Strikes Clauses (Cargo)», de 1 de enero de 1982.

«Institute Strikes Clauses (Cargo)», de 1 de enero de 2009.

«Institute Time Clauses-Freight», de 1 de agosto de 1989.

«Institute Time Clauses-Freight», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute Time Clauses-Hulls», de 1 de octubre de 1983.

«Institute Time Clauses-Hulls», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute Time Clauses-Hulls. Disbursements and Increased Value», de 1 de octubre de 1983.

«Institute Time Clauses-Hulls. Disbursements and Increased Value», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute Time Clauses-Hulls. Port Risks», de 20 de julio de 1987.

«Institute Time Clauses-Hulls. Port Risks, Including Limited Navigation», de 20 de julio de 1987.

«Institute Time Clauses-Hulls. Total Loss Only», de 1 de octubre de 1983.

«Institute Time Clauses-Hulls. Total Loss Only», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute War and Strikes Clauses. Freight-Time», de 1 de octubre de 1983.

«Institute War and Strikes Clauses. Freight-Time», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute War and Strikes Clauses. Hulls-Time», de 1 de octubre de 1983.

«Institute War and Strikes Clauses. Hulls-Time. Limited Conditions», de 1 de octubre de 1983.

«Institute War and Strikes Clauses. Hulls-Time. Limited Conditions», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute War Clauses (Cargo)», de 1 de enero de 1982.

«Institute War Clauses (Cargo)», de 1 de enero de 2009.

«Institute Yacht Clauses», de 1 de noviembre de 1985.

«Internacional Hull Clauses», de 1 de noviembre de 2002.

«Internacional Hull Clauses», de 1 de noviembre de 2003.

«Codice della Navigazione».

«Marine Insurance Act», de 1906.

Convenio Internacional de Nairobi, de 18 de mayo de 2007, sobre la remoción de restos de naufragio.

Proyecto de Ley General de Navegación Marítima, de 10 de noviembre de 2006.

Proyecto de Ley General de Navegación Marítima, de 19 de diciembre de 2008.

PUBLICACIONES JURÍDICAS CONSULTADAS

Anuario de Derecho Marítimo.

Assicurazioni.

Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil.

Il Diritto Marittimo.

La Ley.

Le Droit Maritime Français.

Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly.

Revista de Derecho de los Seguros Privados.

Revista de Derecho Mercantil.

Revista de Derecho Privado.

Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya.

Revista Española de Derecho Marítimo (1961-1968), editada por la *Asociación Española de Derecho Marítimo*.

Revista Española de Seguros.

Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica.

Revista General del Derecho.

Revista Jurídica de Cataluña.

Rivista del Diritto della Navigazione.

The Journal of Maritime Law and Commerce.

“Labor improbus omnia vincit.”

[Publio Virgilio Marón: *Geórgicas*, L. I, vs. 144-145.]

Portopí

Palma de Mallorca

Laus Deo

Es notoria la importancia que para la economía de un País tiene el mercado del seguro, así como la relevancia que dentro de dicho mercado posee el seguro marítimo, en su doble modalidad de cascos y de mercancías.

La *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo* (UNCTAD) viene poniendo de manifiesto esta realidad desde 1964, insistiendo en que los Gobiernos fomenten la inversión en este sector, además de implantar una Legislación adecuada que sirva de marco para el ejercicio de la actividad aseguraticia.

Sin embargo, en España, en lo que atañe al seguro marítimo, sólo contamos con los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio, normas que no satisfacen las exigencias del tráfico moderno; y el problema primordial que se suscita es determinar el ámbito de aplicación de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y analizar la pretendida supletoriedad de dicha Ley respecto del contrato de seguro marítimo.

La trascendencia económica de la solución jurídica que postulemos se pondrá de manifiesto en aspectos tales como los intereses moratorios establecidos en el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro; o en la disyuntiva de aplicar o no la «regla proporcional», en caso de infraseguro, en los supuestos de los artículos 751 y 752 del Código de Comercio; o si rige el plazo de prescripción de dos años del artículo 23 de la citada Ley de Contrato de Seguro, o el de tres años del artículo 954 del mencionado Código, para las acciones nacidas del seguro marítimo...

Para resolver la cuestión, será preciso determinar el sistema de fuentes que constituyen el régimen jurídico del Derecho Privado del Seguro Marítimo; y, con esta finalidad, tendremos que estudiar previamente el concepto, contenido y encuadramiento sistemático del Derecho Marítimo Privado, del Derecho del Seguro Privado y del Derecho Privado del Seguro.