

COLECCIÓN DE DERECHO MARÍTIMO

***EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY
DE CONTRATO DE SEGURO
Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD
AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO***

PRIMERA EDICIÓN

*

JAVIER SOTO ABELEDO

*

2011

ISBN 978-84-615-2392-4

COLECCIÓN DE DERECHO MARÍTIMO

***EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY
DE CONTRATO DE SEGURO
Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD
AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO***

PRIMERA EDICIÓN

*

JAVIER SOTO ABELEDO

*

2011

ISBN 978-84-615-2392-4

Primera edición, 2011

El artículo 20 de Ley de Contrato de Seguro y la cuestión de su aplicabilidad al contrato de 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 978-84-615-2392-4

*Al Profesor D. Miguel Coca Payeras, Catedrático de
Derecho Civil de la Facultad de Derecho de la Universitat
de les Illes Balears, ilustre Jurista, cuya amistad y ayuda
han sido decisivas para mí.*

*Todo mi reconocimiento y estima al Excmo. Sr.
Presidente del Tribunal Superior de Justicia de las Illes
Balears, D. Antonio José Terrasa García, preclaro Jurista,
amigo en tiempos difíciles.*

“⁵Me he dado cuenta de un error que se comete en este mundo y que tiene su origen en los propios gobernantes: ⁶que al necio se le da un alto cargo, mientras que la gente que vale ocupa puestos humildes.”

(Eclesiastés 10: 5-6, La Biblia de Estudio Dios Habla Hoy, Traducción Interconfesional, Sociedades Bíblicas Unidas, Editorial Claret, Primera Edición, 2002.)

SUMARIO

Páginas

<u>INTRODUCCIÓN</u>	13
<u>CAPÍTULO 1. LA APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO DE LA LEY 50/1980, DE 8 DE OCTUBRE, DE CONTRATO DE SEGURO</u>	15
<u>1.1. POSTURAS DOCTRINALES</u>	15
<u>1.2. DOCTRINA JURISPRUDENCIAL</u>	105
<u>CAPÍTULO 2. EN PARTICULAR, LA CUESTIÓN DE LA APLICABILIDAD DEL ARTÍCULO 20 DE LA LEY 50/1980, DE 8 DE OCTUBRE, AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO</u>	145
<u>2.1. LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO Y EL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN EN EL RÉGIMEN DE LA LEY 50/1980, DE 8 DE OCTUBRE, DE CONTRATO DE SEGURO</u>	145
<u>2.2. LA REGULACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO Y PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN EN EL CÓDIGO DE COMERCIO, EN LA «PÓLIZA ESPAÑOLA PARA EL SEGURO DE BUQUES CON PROPULSIÓN A MOTOR O VAPOR» Y EN LA «PÓLIZA ESPAÑOLA PARA EL SEGURO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS Y OTROS INTERESES DE CARGADOR», DE 1934</u>	160
<u>2.3. LA POSTURA DEL TRIBUNAL SUPREMO RESPECTO DE LA APLICABILIDAD DEL ARTÍCULO 20 DE LA LEY 50/1980,</u>	

<i>DE 8 DE OCTUBRE, DE CONTRATO DE SEGURO, AL SEGURO MARÍTIMO</i>	187
<u>CAPÍTULO 3.</u> LOS ANTEPROYECTOS DE LEY DE CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO, Y EL RÉGIMEN DE ÉSTE EN EL ANTEPROYECTO Y EN LOS PROYECTOS DE LEY GENERAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.....	213
<u>3.1.</u> <i>GÉNESIS Y ESTRUCTURA</i>	213
<u>3.2.</u> <i>EL RÉGIMEN DE LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO Y PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN</i>	235
<u>3.2.1.</u> Los Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1980 y de 1992.....	235
<u>3.2.2.</u> El Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima.....	241
<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	245
<u>ÍNDICES DE CITAS</u>	277
<u>I.</u> TEXTOS LEGALES ESPAÑOLES.....	279
<u>II.</u> SENTENCIAS DE TRIBUNALES ESPAÑOLES.....	291
<u>III.</u> OTROS DOCUMENTOS.....	303
<u>PUBLICACIONES JURÍDICAS CONSULTADAS</u>	309

INTRODUCCIÓN

El artículo 20 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, es un precepto de singular trascendencia que, tanto en su versión inicial, como tras su modificación por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, ha sido objeto de discusión doctrinal, así como de debate en un considerable número de pleitos –en ambas instancias y en casación–, lo que ha dado lugar a una prolija doctrina jurisprudencial relativa al mismo.

Pero si la interpretación de la citada norma no está exenta de dificultades, por lo que respecta al contrato de seguro marítimo la cuestión primordial es saber si le resulta aplicable o no, problema a cuyo estudio, tanto desde la perspectiva de la Doctrina como de la Jurisprudencia, se dedica la presente obra.

CAPÍTULO 1. LA APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO DE LA LEY 50/1980, DE 8 DE OCTUBRE, DE CONTRATO DE SEGURO

1.1. POSTURAS DOCTRINALES

Obviamente, la cuestión de la aplicabilidad al seguro marítimo de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, se halla relacionada de forma directa con el sistema de fuentes que consideremos aplicable a dicho seguro marítimo y su orden jerárquico¹.

Hemos tenido ocasión de exponer con alguna extensión toda la problemática inherente a esta materia en otras obras anteriores, a las que remitimos al lector

¹ ***Vide, al respecto:***

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. 279-302; e Ídem: *Estudios de seguro marítimo*, J. M. Bosch Editor, S. A., Barcelona, 1992, pp. 21-44, donde incluye el primer artículo citado.

DE LA VEGA GARCÍA, Fernando L.: «El seguro marítimo. Aspectos generales», en *Revista de Derecho Mercantil*, Núm. 232, abril/junio, Madrid, 1999, pp. 705-722. En particular, se ocupa del sistema de fuentes del seguro marítimo en las páginas 706 a 710.

interesado². No obstante, por el interés que tienen para el tema que aquí se trata, conviene recoger algunas de las ideas fundamentales de dichas obras.

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 fuentes³; que, por otra parte, no son otras que las

² 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.

SOTO ABELEDO, Javier: *El régimen jurídico del seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

³ **En este sentido se han manifestado:**

BROSETA PONT, Manuel: *Manual de Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1990, 8ª. Edición, p. 706.

GARRIGUES, Joaquín: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, Imprenta Aguirre, Madrid, 1983, 8ª. Edición, pp. 551-552.

HERNÁNDEZ MARTÍ, Juan: *Contrato de seguro marítimo: la Póliza de buques*, Edición del Autor, Valencia, 1982, p. 30; 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. 256.

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

Pero esto 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, Fernando: *Instituciones de Derecho Mercantil*, EDERSA, Madrid, 1990, 14ª. Edición, 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: *Curso de Derecho Marítimo*, J. M. Bosch Editor y Alferal S. L., Barcelona, 2001, 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, *op. cit.*, *Curso...*, Tomo II, 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, Omar: *Manual de Derecho Marítimo*, Editorial Porrúa, S. A. México, 1981, 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, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 281; e *Ídem, op. cit., Estudios...*, p. 21.

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

VICENT CHULIÁ, Francisco: *Compendio crítico de Derecho Mercantil*, Tomo I, Librería Bosch, Barcelona, 1986, 8ª. Edición, 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, explicando 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 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**

mencionadas en el artículo 1º. del Código Civil, con observación del orden de prelación establecido en el artículo 2º. del Código de Comercio⁴.

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** *Compendio de Derecho Marítimo*, Editorial Tecnos, Madrid, 2009, Tercera Edición, 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*, Gobierno Vasco, Escuela de Administración Marítima, 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, Agustín y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, Guillermo: *Compendio de Derecho y Legislación Marítima*, Tomo 1º., VARICOP, Madrid, 1961, 3ª. Edición, pp. 9-11.

⁴ **Así lo entienden:**

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.), sosteniendo “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”.

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 fuentes⁵, cuya jerarquía estimamos que es la siguiente⁶:

1º.) Normativa de la Unión Europea –y la que en desarrollo de la misma se promulgue en España– y Tratados Internacionales vigentes en nuestro País, en materia de

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, Tomo I, pp. 38 y 43, adhiriéndose a la opinión de GARRIGUES.

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

⁵ 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.

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 598, sostiene que “Los seguros marítimos están regulados en el Código de Comercio vigente de 1885, integrados, por tanto, en el sistema de fuentes del Derecho Mercantil (artículos 2º. y 50)”.

⁶ 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.

seguro marítimo⁷.

⁷ **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 enarbolan su pabellón que dispongan de un seguro que cubra a dichos buques.

2. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarbolan 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 la 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 especial⁸. Pero teniendo en

⁸ **Así lo entienden:**

ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, p. 34.

DÍEZ DEL CORRAL RIVAS, Jesús: «El Derecho Foral como supletorio del Derecho Mercantil (notas a la Sentencia del Tribunal

cuenta que, conceptualizado, 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 terrestre⁹.

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.

⁹ 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 n.º. 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... », 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, 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. 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 Ley mercantil especial.

URÍA, Rodrigo: *Derecho Mercantil*, Marcial Pons Editor, Madrid, 1989, 16ª. Edición, 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, tras sostener 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

b) Segundo, el Código Civil y los Derechos Civiles

legislativa corresponde exclusivamente al Estado, conforme a lo dispuesto en el artículo 149.1.6^a. de la Constitución Española (CE). Además, el artículo 149.1.11^a. 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, 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, 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, n^o. 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, Francisco: *Compendio crítico de Derecho Mercantil*, Tomo II, Librería Bosch, Barcelona, 1990, 3^a. Edición, pp. 491 y 493, que 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 149.1.8^a. CE.

propios de las distintas Comunidades Autónomas¹⁰.

¹⁰ 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, Manuel Luis: «Perspectiva jurídico–

8º.) Los Principios Generales del Derecho.

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 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 Jurídico¹¹.

Estimamos que la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro no resulta de su artículo 2º.¹², pues lo que dicho precepto establece es, por el contrario, que la

¹¹ **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).

¹² 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”; sosteniendo 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 propia¹³. Si un seguro tiene una regulación específica, ya no

¹³ **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, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1987, pp. 238-239; Ídem: «El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley del Contrato de Seguro, modelos de Pólizas», 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 (texto escrito de la Conferencia dictada en el Aula Magna de la Facultad de Derecho de la Universidad del País Vasco, en San Sebastián, el 15 de mayo de 1997, en el curso de las *V Jornadas de Derecho Marítimo*, que tuvieron como objeto la «Problemática actual del seguro marítimo: análisis de las principales pólizas»); 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, *op. cit.*, «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*, Tomo 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 de seguro y los seguros marítimos», 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., n.º. 123 y n.º. 124, julio/diciembre, 2005, pp. 465-476; Ídem: «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; e Ídem: «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 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, 1992, 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*, n.º. 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, Distribuciones de la Ley, S. A., Madrid, 1991, Jurisprudencia (11.800), 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 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.

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, pp. 21-22 (redactadas por RUIZ SOROA).

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: «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, nº. 73 y nº. 74, enero/junio, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., 1993, p. 78; e Ídem: «Sobre la regulación del

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

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.

VALPUESTA GASTAMINZA, *op. cit.*, «Teoría general del contrato de seguro (conforme a la Ley española)», en *Revista de Derecho y Negocios*, Año 2, nº. 3, Semestre II, 2009, pp. 3-4.

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...*, Vol. I, pp. 43 y 61-62.

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

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.*”¹⁴. Además, la Ley 21/1990 añadió dos capítulos –el X y el XI– a la Ley 33/1984. Dentro del capítulo X 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

¹⁴ 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.

consonancia con el artículo 23.2 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 considerase que el artículo 2º. de la referida Ley 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 Código¹⁵. 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, 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) [...].

¹⁵ Esto sería así por virtud de la propia supletoriedad y del principio a ella inherente, *Lex specialis derogat Lex generalis*.

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) [...].”¹⁶.

¹⁶ **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 cifrarán en 12, 4 y 24 millones de ecus y 500 empleados, respectivamente.”

Según el artículo 2 del Reglamento (CE) N°. 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) n°. 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 destruable 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) n°. 3320/94.

2. Queda derogado el Reglamento (CE) n°. 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.”

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 Marítimo¹⁷. No obstante, 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

¹⁷ Sobre el particular, *vide* SOTO ABELEDO, *op. cit.*, «Las fuentes del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XIII, 1996, pp. 331-339; e Ídem, *op. cit.*, *El régimen jurídico del seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición, apartado 3.1. (pp. 93-112), donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto.

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 privados¹⁸, y consideramos que a partir de su entrada en vigor –día 10 de noviembre de 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

¹⁸ **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.

Seguros Privados¹⁹, 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:

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

¹⁹ 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.

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*”²⁰. Entendemos que si, para un supuesto determinado de contrato de seguro marítimo, dicho Estado fuera España, la Ley española aplicable a falta de elección eran 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.

²⁰ Pensamos que la referencia debe entenderse hecha a los números 1 y 3 del artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro.

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 Privados²¹, cuyo artículo 25.2 reitera lo

²¹ *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,

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*

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 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.”

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 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”²².*

Por lo que respecta al seguro marítimo, ARROYO MARTÍNEZ²³ 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 de su apartado a), que no establece condiciones de ninguna clase, como

²² **Como ya hemos expuesto, según el artículo 2 del Reglamento (CE) N.º. 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) n.º. 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) n.º. 3320/94.*

2. *Queda derogado el Reglamento (CE) n.º. 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.”*

²³ ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo español», en *La Reforma de la Legislación Marítima*, 1999, pp. 157-158.

reconoce el mencionado autor²⁴. Cabe que el Legislador 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

²⁴ Así lo sostuvimos en el fundamento jurídico décimo de la Sentencia n.º. 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 n.º. 532, de 12 de diciembre de 2005, de la Sección Quinta de la 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.

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*²⁵.

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

²⁵ Así lo manifestamos en el fundamento jurídico decimotercero 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.

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) N°. 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 mar²⁶, y su Protocolo de 1 de noviembre de 2002²⁷, 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, incorporadas a dicho Reglamento (CE) N°. 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:

²⁶ 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).

²⁷ Este Protocolo entrará en vigor a nivel internacional cuando lo ratifique el décimo país miembro de la *Organización Marítima Internacional* necesario a tal efecto.

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) N.º. 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 n.º. 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 ocasiones²⁸, 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 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

²⁸ 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.

Supervisión de los Seguros Privados–, y con lo establecido en el artículo 7.2. en relación con el artículo 3 del Reglamento (CE) N°. 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) N°. 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) N°. 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 autopulsados (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 2²⁹ 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)³⁰.

²⁹ 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”*.

³⁰ **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, 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

Por lo tanto –como hemos tenido ocasión de manifestar anteriormente–³¹, 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 ámbito del ámbito del Código de Comercio³² y del régimen

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., n.º. 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.

³¹ *Vide* el fundamento jurídico decimoctavo de la Sentencia n.º. 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.

³² 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*, n.º. 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”.

de los seguros contra daños “*por grandes riesgos*”³³, 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 imperativa³⁴.

³³ 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”.

³⁴ En consonancia con las normas citadas, el artículo 436.2 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008, también establece que “*Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se registrarán 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

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:

“[...] *cubrirá los siguientes riesgos:*

- a) Muerte o lesiones corporales de terceras personas.*
- b) Daños materiales a terceros.*

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*, n.º. 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.

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 contrato³⁵, 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»)³⁶, 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 inglesas³⁷.

³⁵ Así lo hemos manifestado en el fundamento jurídico decimoctavo de la Sentencia 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.

³⁶ **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.

³⁷ Así lo recuerda MESTRE, *op. cit.*, «El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo», en *Anuario...*, 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 precepto³⁸.

³⁸ **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.7:**

- 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) N.º 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,

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 –

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, 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.*”

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 enarboles su pabellón que dispongan de un seguro que cubra a dichos buques.

2. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarboles 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) de la Ley de Contrato de Seguro –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 autopulsados –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 UBERO³⁹, “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 HERNÁNDEZ⁴⁰, sostienen que “por lo que respecta a los contratantes tienen total libertad en la elección de la Ley aplicable”.

³⁹ 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.

⁴⁰ 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.

Refiriéndose concretamente al seguro marítimo, ARROYO MARTÍNEZ⁴¹ dice que “cabe preguntarse si el 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

⁴¹ 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, 1998, p. 57; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, p. 173.

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 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 conflicto⁴².

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

⁴² **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.

En primer lugar, si bien el Convenio de Roma de 1980⁴³ no se aplicaba⁴⁴, obviamente, a los contratos

⁴³ 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.

⁴⁴ **El Reglamento (CE) N.º. 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.

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*”⁴⁵, respecto de estos últimos no regía el artículo

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:

“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.”

⁴⁵ 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).

10.5. del Código Civil⁴⁶, sino el artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro, que desplaza a aquél. Y a los 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

⁴⁶ **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.”

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 contraviniese lo establecido en las normas imperativas del Estado en que se encontrasen.

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 contrato⁴⁷, nos sitúa en un momento previo a

⁴⁷ 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*, n.º. 123 y n.º. 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*, n.º. 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

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 exige ninguna vinculación entre aquélla y el contrato que ha de regular, a diferencia del artículo 10.5 del Código Civil –

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 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.

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 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 1980⁴⁸, antes citado, cabe hacer idéntica reflexión que la 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 UBERO⁴⁹ 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

⁴⁸ 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, 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*]”.

⁴⁹ EZQUERRA UBERO, *op. cit.*, «La Ley aplicable al contrato...», en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Núm. 1, 1997, p. 19.

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

Como indicaba EZQUERRA UBERO⁵⁰, por normas de orden público hay que entender, en la teoría general del Derecho Internacional Privado, las normas imperativas de

⁵⁰ *Vide*, EZQUERRA UBERO, *op. cit.*, «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*, 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”.

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»⁵¹ el 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

⁵¹ 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 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*”).

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 comercial o donde el empresario desarrolle la actividad dirigida a la promoción de contratos de igual o similar naturaleza*”, tiene la consideración de cláusula abusiva.

Como ya hemos señalado⁵², el Convenio de Roma de 1980 fue sustituido por el Reglamento (CE) N°. 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

⁵² Conferir, *supra*, la nota n°. 44.

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.

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 respecta 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.

1.2. DOCTRINA 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 Sentencias⁵³; y, en 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

⁵³ Conferir 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, pp. 423-425; e Ídem, *op. cit.*, *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)*, 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 que fuimos Ponente–, ya citadas, en las que se reseña la Jurisprudencia sobre la aplicabilidad de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo.

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 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 Sentencia⁵⁴, el Tribunal Supremo retoma la línea jurisprudencial de la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de octubre de 1987, antes citada, y basándose en idénticos argumentos (artículo 2º. y Disposición Final de la Ley de Contrato de Seguro), a los que añade la consideración 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 mantenido 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 acogiendo al artículo 738 párrafo primero del Código de Comercio; lo que nos afirma

⁵⁴ 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.

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, en atención, 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 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 aquella 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)⁵⁵. 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 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

⁵⁵ 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.

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 (conferir 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 3^a. del Título III del Libro Tercero), de las que aquella 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 1993/0114) –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 2002/0403), 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)⁵⁶ –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

⁵⁶ 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.

asegurado a todas luces excesiva y expresamente rechazada por el Legislador al derogar el artículo 1.796 del Código Civil”: consideraciones 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 54^a. 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 exponer⁵⁷, en atención al sistema de fuentes que hemos propuesto para el contrato de seguro marítimo y su orden jerárquico, entendemos 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:

⁵⁷ 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.

1. Estimamos que lo dispuesto en el artículo 3º. párrafo primero inciso segundo de la Ley 50/1980, de 8 de 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)⁵⁸.

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*

⁵⁸ 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”.

asegurados”– sí resultará aplicable al seguro marítimo, pero la determinación de la lesividad de una cláusula del contrato 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, a tenor de 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. Consideramos 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”*)⁵⁹, también rige para el contrato

⁵⁹ Para un estudio detallado de esta norma, conferir SOTO ABELEDO, Javier: *El artículo 3º. párrafo tercero de la Ley 50/1980, de 8*

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, de 8 de octubre⁶⁰. 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

de octubre, de Contrato de Seguro, Colección de Derecho Mercantil, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

⁶⁰ 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.

citadas Condiciones Generales⁶¹, fortaleciendo a un tiempo 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

⁶¹ 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 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*”.

llevado a cabo por ambos Poderes separadamente⁶².

⁶² **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.

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/Dicembre, 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

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 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 la aplicación a los contratos de seguro marítimo de 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

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.

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 [...] aquella 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 afirma 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 entenderse 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.

En la Sentencia de 12 de enero de 2009 (RJ 2009/1743), se afirma 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 referida 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 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 pactaron la sumisión del contrato de seguro marítimo a la Ley de Contrato de Seguro (vide los fundamentos jurídicos primero y quinto)⁶³.

Por último, en la Sentencia de 20 de abril de 2009 (RJ 2009/3340), se sigue la línea jurisprudencial de la Sentencia de 12 de enero de 2009, que se cita, 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

⁶³ 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 (conferir, *supra*, el apartado 1.1.), 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.

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 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”⁶⁴.

⁶⁴ En este caso, el siniestro había acaecido el 2 de noviembre de

Por cuanto se ha expuesto, y sin perjuicio de lo que se dirá, cabe anticipar ya que no estimamos estos razonamientos ni adecuados ni suficientes para fundamentar tal cambio de criterio jurisprudencial, que, por ello, no puede menos que parecernos desafortunado.

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 y por las que se citarán más adelante (*vide, infra*, el apartado 2.3), 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 acaeció 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).

CAPÍTULO 2. EN PARTICULAR, LA CUESTIÓN DE LA APLICABILIDAD DEL ARTÍCULO 20 DE LA LEY 50/1980, DE 8 DE OCTUBRE, AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

2.1. LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO Y EL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN EN EL RÉGIMEN DE LA LEY 50/1980, DE 8 DE OCTUBRE, DE CONTRATO DE SEGURO

El artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, en su redacción original, disponía que, *“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 20 por 100 anual”*.

Este precepto está incluido dentro de una Ley cuya preocupación fundamental es la protección del asegurado, debido a su precaria posición en el contrato; política de discutible virtualidad en el ámbito del seguro marítimo, porque los contratantes suelen hallarse en este caso en pie de

igualdad⁶⁵. De hecho, su configuración legal [conferir el artículo 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro] como

⁶⁵ **Se trata de una cuestión que admite diversos matices.**

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. 65; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 67; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, p. 181, manifiesta que “el seguro marítimo es normalmente un contrato entre empresarios en principio dotados de igual poder de contratación [...]”. Y así lo reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, pp. 596, 599 y 601.

BARRÓN DE BENITO, José Luis: *Condiciones Generales de la Contratación y Contrato de Seguro*, Dykinson, Madrid, 1999, pp. 53-54, distingue –acertadamente– entre el “tradicional seguro marítimo como acto propio de comerciantes [...] lo que determina el régimen normativo de dicho seguro establecido por el Código de Comercio de 1885”, y “los supuestos en que el asegurado es un consumidor, en el sentido definido por la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, que asegura un riesgo del que es titular como destinatario final del seguro”.

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 773, decía que “Se trata de un contrato normalmente estipulado entre empresarios (navieros y aseguradores) por lo que no suele haber una parte económicamente más débil, sino frecuentemente un predominio de los navieros entre los aseguradores. No se trata por ello de verdaderos contratos de adhesión”.

DE-CAL Y CORTINA, Rosa María Gabriela: *Derecho del Mar y de la Navegación Marítima*, Editorial Tórculo, 1999, p. 217, para quien “Si en los seguros terrestres la posición del Legislador es proteger a la parte más débil, el asegurado, frente a la posición de dominio de las aseguradoras, en los seguros marítimos las navieras gozan de una posición de igualdad o superioridad frente a quienes aseguran los riesgos derivados del comercio marítimo [...]”.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, pp. 735-736, también piensan que “no puede generalizarse a toda clase de seguro marítimo la caracterización de contrato entre iguales y, consecuentemente, no parece convenir por igual a todos los sectores la ausencia de preceptos legales tutelares de la posición del asegurado. Se hará necesario de *lege ferenda* distinguir entre sectores diversos de la navegación a este efecto, y tratar en forma diferente en ciertos aspectos el

seguro atinente a un buque mercante del referente a un pequeño yate de recreo”.

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, pp. 652-653, sostiene que en el seguro marítimo existe “un marco de equilibrio en lo que respecta a la capacidad efectiva de negociación de ambas partes”, pero admite que “también hay excepciones a la regla”.

GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 24, afirma que “Dadas las peculiares características del ramo marítimo, en el que ambas partes contratan en plano de absoluta igualdad, se puede decir que los contratos de adhesión difícilmente pueden llevarse a la práctica dentro de la dinámica de su actividad diaria, pese a la uniformidad de los textos que se suscriben”.

MESTRE, *op. cit.*, «El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo», en *Anuario...*, Vol. XIX, 2002, pp. 258-259, destaca que “el contrato de seguro marítimo se suscribe generalmente entre empresarios, tratándose de un seguro en el que históricamente las condiciones de contratación han alcanzado un equilibrio de los intereses en juego y donde no puede hablarse de desigualdad en la negociación ni, en consecuencia, de «contrato de adhesión» (en este sentido, la Ley de 19 de diciembre de 1990, que adapta el Derecho español a la Directiva 88/357 de la CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos del de vida, que señala al seguro marítimo excluido de la categoría de los contratos de adhesión)”; aunque añade que “en el seno del contrato de seguro de embarcaciones deportivas, nos encontramos generalmente ante un «consumidor o usuario» en el sentido estricto sin que existan en el citado contrato los elementos definitorios característicos del seguro marítimo histórico, tales como la posición de igualdad en la contratación o en la negociación”.

OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual de Derecho Marítimo*, p. 199, cree que “se estipula normalmente entre empresarios, por lo que no suele existir una parte económicamente débil frente a otra económicamente poderosa, sino inclusive un predominio del asegurado frente al asegurador [...]”.

PARKS, Alex, L.: *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Volume I, Cornell Maritime Press, Centreville, Maryland, 1987, p. 123, que, al ocuparse de la regla «*contra proferentem*», indica que en el caso *Eagle Leasing v. Hartford Fire* [540 F. 2d 1257, 1978 A. M. C. 604 (5th Cir.)], el Tribunal no la aplicó porque el asegurado era una Corporación “de inmenso tamaño [...], dirigida por sofisticados hombres de negocios y representada por un consejo legal del mismo nivel profesional que el consejo de los aseguradores”.

REIG FÀBREGA, *op. cit.*, «La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro...» en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVI, 1999, p. 456, dice que “al tratarse de grandes riesgos los contratantes no son meros consumidores sino empresarios. Pero tampoco está claro que el equilibrio que se presentaba anteriormente entre las partes siga rigiendo actualmente”.

RODIÈRE, René: *Droit Maritime*, Précis Dalloz, Paris, 1979, Huitième Edition, p. 547, entiende que las partes se encuentran en situación de igualdad.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Fuentes legales y contractuales del contrato de Seguro Marítimo», Conferencia impartida el 26 de febrero de 1991 en Palma de Mallorca, dentro del *Curso Monográfico de Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*, también se inclinó por considerar que los contratantes se hallan en pie de igualdad. En RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 15-16, RUIZ SOROA reitera que “el seguro marítimo no entraña la característica desigualdad de poder negociador inter partes que define a los *contratos de adhesión* y, por ello, no debe ser calificado como tal; ni deben extenderse a él las técnicas legislativas protectoras de la parte contractual débil que caracterizan a esta clase de contratos [...]”. Y en *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo...*, 1997, p. 125, precisa con acierto que “No se trata de defender la existencia de una sustancial igualdad de poder negociador y capacidad económica entre las partes concretas e individuales de cada contrato –algo que raramente existe–, sino de constatar que el establecimiento de modelos generales de contratación (Pólizas, Condiciones o Cláusulas) suele producirse en el marco de organizaciones o foros de contacto entre grupos de intereses aseguradores y asegurados, lo que garantiza el carácter equilibrado de tales modelos de contrato. Quienes conocen la forma en que se gestan, se discuten y se redactan las modificaciones de las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres pueden atestiguar de este carácter participativo y contrabalanceado de aquéllos”.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, número 73 y 74, enero/junio, 1993, p. 80, estima que hay igualdad entre los contratantes.

URÍA, Rodrigo: *El seguro marítimo*, Editorial Bosch, Barcelona, 1940, p. 17, sostenía que “las relaciones jurídico-contractuales surgen ordinariamente entre dos empresas de gran envergadura y potencia económica”.

seguro contra daños por grandes riesgos presupone que la posición de ambas partes es equiparable⁶⁶.

Desde una postura distinta, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «La aplicabilidad de los intereses moratorios...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XI, 1994, pp. 405-407, y en *Revista Española de Seguros*, nº. 81, enero/marzo, 1995, pp. 137-139, discrepando expresamente de URÍA y de la parte de Doctrina “representada por RUIZ SOROA”, estima “que defender hoy la igualdad entre asegurador y asegurado marítimos es insostenible y carente de la debida reflexión, respondiendo tal postura a otras épocas muy lejanas ya superadas”; añadiendo que “no es cierto que los contratos de seguro marítimo sean concertados mediante una justa negociación entre las partes, ni que vengan determinados por el mayor equilibrio de las posturas económicas del asegurador y asegurado”. **No obstante, opinaba que el contrato de seguro marítimo de mercancías no es de adhesión**, “pues las citadas Condiciones Generales pueden y suelen ser objeto de discusión, dando lugar su modificación a las Condiciones Particulares del contrato” (*op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 287; y *op. cit.*, *Estudios...*, p. 30). En *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 21-22, insiste en que ni los Navieros imponen sus condiciones a las Aseguradoras, ni las partes están en pie de igualdad; pero en las pp. 28 y 48 **ya afirma que el contrato de seguro marítimo sí es de adhesión.**

⁶⁶ Así, VEIGA COPO, Abel B.: «La interpretación judicial de las condiciones del contrato de seguro», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 127, julio/septiembre, 2006, p. 486, explica que “En la mayoría de los contratos de seguro, los contratantes no pueden manifestar una intención común. El contrato de seguro no se concibe por desgracia de este modo, quizás tampoco la operativa actual del mismo permitiría otra solución, solución que sin embargo sí es operativa para el caso de los grandes riesgos, en los que la generalidad es desplazada por la particularidad”.

Como veremos más adelante (conferir, *infra*, el apartado 3.1.):

- En la Memoria del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, de febrero de 2004, se dice que, “*Por otra parte, y a diferencia de lo que sucede en el contrato de seguro terrestre en general, necesitado de una normativa protectora del asegurado y, por ello, inderogable en su perjuicio, el seguro marítimo es en lo fundamental un contrato entre*

El artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro también ha obedecido desde un primer momento a la misma finalidad, y ha tratado de proteger al tomador frente a la práctica abusiva del retraso en la liquidación del siniestro⁶⁷.

Pero es que, además, este artículo aparece incardinado dentro de un grupo de normas que regulan las obligaciones y deberes de las partes en el contrato de seguro terrestre

empresarios profesionales (entre iguales) y, por ello, la autonomía de la voluntad a la hora de definir el contenido obligacional del contrato debe ser ampliamente respetada”.

- Y en el apartado IX de las Exposiciones de Motivos de los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006 y de 19 de diciembre de 2008, se manifiesta que “*La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida de antemano por las comunitarias sobre «Seguros de Grandes Riesgos», obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes [...]”.*

⁶⁷ **En este sentido:**

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones de Derecho Mercantil*, p. 579; e Ídem: “Conclusión, documentación, contenido del contrato” (Artículos 5 a 24), en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, pp. 338 y 347.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1º., en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*, T. XXIV, pp. 286-288.

URÍA, Rodrigo: *Derecho Mercantil*, Marcial Pons, Editor, Madrid, 1989, 16ª. Edición, p. 642.

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «La Ley de Contrato de Seguro: encuadramiento constitucional y directrices básicas», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, 1982, p. 72.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 525.

(Sección 3ª. del Título I de la Ley de Contrato de Seguro, artículos 14 a 21), y debía –y debe– ponerse en relación con dichos preceptos; en particular, con lo dispuesto en el artículo 18 párrafo primero de la Ley de Contrato de Seguro, según el cual:

“El asegurador está obligado a satisfacer la indemnización al término de las investigaciones y peritaciones necesarias para establecer la existencia del siniestro y, en su caso, el importe de los daños que resulten del mismo. En cualquier supuesto, el asegurador deberá efectuar, dentro de los cuarenta días, a partir de la recepción de la declaración del siniestro, el pago del importe mínimo de lo que el asegurador pueda deber, según las circunstancias por él conocidas.”

De lo dispuesto en los citados artículos 18 y 20 de Ley de Contrato de Seguro, se deduce que este último precepto resultaba aplicable tanto si el pago de la indemnización al asegurado no se había llevado a efecto dentro de los tres meses siguientes a la producción del siniestro porque el asegurador – debido a causas injustificadas o que le fueran imputables– no

había determinado su importe⁶⁸, como si, una vez fijada la indemnización, y por idénticas causas, dicho asegurador no satisfacía la suma resultante al asegurado antes de que finalizase el período de tiempo indicado⁶⁹.

⁶⁸ En cuyo caso la deuda, en realidad, todavía no era líquida y exigible, por lo cual no devengaba intereses moratorios. Además, si el asegurador no había satisfecho al asegurado el importe mínimo que pudiera deberle, dentro de los cuarenta días siguientes a la recepción de la declaración del siniestro, tendría que abonarle, también, los intereses convenidos, y en defecto de pacto, los intereses legales de esta cantidad desde el día señalado hasta que se cumpliera el plazo de los tres meses; a partir de este momento –y si no se acordó, además, la indemnización que procediese por daños y perjuicios– debería sólo el 20% anual de la suma que posteriormente se liquidase (a menos que se probase que el importe de los daños y perjuicios causados por el retardo en la obligación de efectuar la liquidación excedía de la pena legal del 20%, en cuyo caso el asegurador también podría exigir la indemnización pertinente por aquel concepto).

⁶⁹ En este supuesto debería también los intereses –convencionales o legales– de esta cantidad, desde su liquidación hasta que hubieran transcurrido los tres meses del plazo, y a partir de este momento se sustituirían por el recargo del 20%, más la indemnización por daños y perjuicios que hubiesen pactado (o, aunque así no lo hubieran hecho, cuando el importe de los mencionados daños fuera superior al citado 20%). Si la liquidación de la deuda se produjese después de los 40 días de la recepción de la declaración del siniestro por el asegurador, éste debería en primer lugar los intereses pactados, y en su defecto los legales, del importe mínimo que tendría que pagar al asegurado; en segundo lugar, una vez determinada la indemnización, debería los intereses –convencionales o legales– de la misma; y, por último, transcurridos tres meses desde la producción del siniestro, estaría obligado al pago del 20% anual (y de la indemnización por daños y perjuicios que procediera en virtud de pacto, o sin él, en cuanto el importe de dichos daños excediera del referido 20%).

Para mayor amplitud, vide: SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Conclusión, documentación...», pp. 347 y 348; 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, pp. 288-294.

La Disposición Adicional Sexta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, dio nueva redacción al citado artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, que pasó a establecer que:

“Si el asegurador incurriere en mora en el cumplimiento de la prestación, la indemnización de daños y perjuicios, no obstante entenderse válidas las cláusulas contractuales que sean más beneficiosas para el asegurado, se ajustará a las siguientes reglas:

1ª.) Afectará, con carácter general, a la mora del asegurador respecto del tomador del seguro o asegurado y, con carácter particular, a la mora respecto del tercero perjudicado en el seguro de responsabilidad civil y del beneficiario en el seguro de vida.

2ª.) Será aplicable a la mora en la satisfacción de la indemnización, mediante pago o por la reparación o reposición del objeto siniestrado, y también a la mora en el pago del importe mínimo de lo que el asegurador pueda deber.

3ª.) Se entenderá que el asegurador incurre en mora cuando no hubiere cumplido su prestación en el plazo de tres meses desde la producción del siniestro o no hubiere

procedido al pago del importe mínimo de lo que pueda deber dentro de los cuarenta días a partir de la recepción de la declaración del siniestro.

4ª.) La indemnización por mora se impondrá de oficio por el Órgano Judicial y consistirá en el pago de un interés anual igual al del interés legal del dinero vigente en el momento en que se devengue, incrementado en el 50 por 100; estos intereses se considerarán producidos por días, sin necesidad de reclamación judicial.

No obstante, transcurridos dos años desde la producción del siniestro, el interés anual no podrá ser inferior al 20 por 100.

5ª.) En la reparación o reposición del objeto siniestrado la base inicial de cálculo de los intereses será el importe líquido de tal reparación o reposición, sin que la falta de liquidez impida que comiencen a devengarse intereses en la fecha a que se refiere el apartado 6º subsiguiente. En los demás casos será base inicial de cálculo la indemnización debida, o bien el importe mínimo de lo que el asegurador pueda deber.

6ª.) Será término inicial del cómputo de dichos intereses la fecha del siniestro.

No obstante, si por el tomador del seguro, el asegurado o el beneficiario no se ha cumplido el deber de comunicar el siniestro dentro del plazo fijado en la póliza o, subsidiariamente, en el de siete días de haberlo conocido, el término inicial del cómputo será el día de la comunicación del siniestro.

Respecto del tercero perjudicado o sus herederos lo dispuesto en el párrafo primero de este número quedará exceptuado cuando el asegurador pruebe que no tuvo conocimiento del siniestro con anterioridad a la reclamación o al ejercicio de la acción directa por el perjudicado o sus herederos, en cuyo caso será término inicial la fecha de dicha reclamación o la del citado ejercicio de la acción directa.

7ª.) Será término final del cómputo de intereses en los casos de falta de pago del importe mínimo de lo que el asegurador pueda deber, el día en que con arreglo al número precedente comiencen a devengarse intereses por el importe total de la indemnización, salvo que con anterioridad sea pagado por el asegurador dicho importe mínimo, en cuyo caso será término final la fecha de este pago. Será término final del plazo de la obligación de abono de intereses de demora por la aseguradora en los restantes

supuestos el día en que efectivamente satisfaga la indemnización, mediante pago, reparación o reposición, al asegurado, beneficiario o perjudicado.

8ª.) No habrá lugar a 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 no le fuere imputable.

9ª.) Cuando el Consorcio de Compensación de Seguros deba satisfacer la indemnización como fondo de garantía, se entenderá que incurre en mora únicamente en el caso de que haya transcurrido el plazo de tres meses desde la fecha en que se le reclame la satisfacción de la indemnización sin que por el Consorcio se haya procedido al pago de la misma con arreglo a su normativa específica, no siéndole de aplicación la obligación de indemnizar por mora en la falta de pago del importe mínimo. En lo restante cuando el Consorcio intervenga como fondo de garantía, y, sin excepciones, cuando el Consorcio contrate como asegurador directo, será íntegramente aplicable el presente artículo.

10ª.) En la determinación de la indemnización por mora del asegurador no será de aplicación lo dispuesto en el artículo 1.108 CC, ni lo preceptuado en el párrafo cuarto

del artículo 921 LEC, salvo las previsiones contenidas en este último precepto para la revocación total o parcial de la sentencia.”

Además, tratándose de los seguros contra daños, el artículo 38 de la Ley de Contrato de Seguro regula un procedimiento específico para la liquidación de la indemnización, en relación directa con los artículos 18 y 20 de esa Ley. Concretamente, aquel precepto dispone que:

“Una vez producido el siniestro, y en el plazo de cinco días, a partir de la notificación prevista en el artículo 16, el asegurado o el tomador deberán comunicar por escrito al asegurador la relación de los objetos existentes al tiempo del siniestro, la de los salvados y la estimación de los daños.

Incumbe al asegurado la prueba de la preexistencia de los objetos. No obstante, el contenido de la póliza constituirá una presunción a favor del asegurado cuando razonablemente no puedan aportarse pruebas más eficaces.

Si las partes se pusiesen de acuerdo en cualquier momento sobre el importe y la forma de la indemnización, el asegurador deberá pagar la suma convenida o realizar las

operaciones necesarias para reemplazar el objeto asegurado, si su naturaleza así lo permitiera.

Si no se lograra el acuerdo dentro del plazo previsto en el artículo 18, cada parte designará un perito, debiendo constar por escrito la aceptación de éstos. Si una de las partes no hubiera hecho la designación, estará obligada a realizarla en los ocho días siguientes, a la fecha en que sea requerida por la que hubiere designado el suyo, y, de no hacerlo en este último plazo se entenderá que acepta el dictamen que emita el perito de la otra parte, quedando vinculado por el mismo.

En caso de que los peritos lleguen a un acuerdo, se reflejará en un acta conjunta, en la que se harán constar las causas del siniestro, la valoración de los daños, las demás circunstancias que influyan en la determinación de la indemnización, según la naturaleza del seguro de que se trate y la propuesta del importe líquido de la indemnización.

Cuando no haya acuerdo entre los peritos, ambas partes designarán un tercer perito de conformidad, y de no existir ésta, la designación se hará por el Juez de Primera Instancia del lugar en que se hallaren los bienes, en acto de jurisdicción voluntaria y por los trámites previstos para la insaculación de peritos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

En este caso el dictamen pericial se emitirá en el plazo señalado por las partes o, en su defecto, en el de treinta días, a partir de la aceptación de su nombramiento por el perito tercero.

El dictamen de los peritos, por unanimidad o por mayoría, se notificará a las partes de manera inmediata y en forma indubitada, siendo vinculante para éstos, salvo que se impugne judicialmente por alguna de las partes, dentro del plazo de treinta días, en el caso del asegurador, y ciento ochenta en el del asegurado, computados ambos desde la fecha de su notificación. Si no se interpusiere en dichos plazos la correspondiente acción, el dictamen pericial devendrá inatacable.

Si el dictamen de los peritos fuera impugnado, el asegurador deberá abonar el importe mínimo a que se refiere el artículo 18, y si no lo fuera abonará el importe de la indemnización señalado por los peritos en un plazo de cinco días.

En el supuesto de que por demora del asegurador en el pago del importe de la indemnización devenida inatacable al asegurado se viera obligado a reclamarlo judicialmente, la indemnización correspondiente se verá incrementada con el interés previsto en el artículo 20, que, en este caso,

empezará a devengarse desde que la valoración devino inatacable para el asegurador y, en todo caso, con el importe de los gastos originados al asegurado por el proceso, a cuya indemnización hará expresa condena la sentencia, cualquiera que fuera el procedimiento judicial aplicable.”

2.2. LA REGULACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO Y PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN EN EL CÓDIGO DE COMERCIO, EN LA «PÓLIZA ESPAÑOLA PARA EL SEGURO DE BUQUES CON PROPULSIÓN A MOTOR O VAPOR» Y EN LA «PÓLIZA ESPAÑOLA PARA EL SEGURO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS Y OTROS INTERESES DE CARGADOR», DE 1934

Refiriéndose a los supuestos de averías simples o particulares y pérdida del buque, el artículo 770 del Código de Comercio establece que:

“Presentados los documentos justificativos, el asegurador deberá, hallándolos conformes y justificada la pérdida, pagar la indemnización al asegurado dentro del

plazo estipulado en la póliza y, en su defecto, a los diez días de la reclamación.

Mas si el asegurador la rechazare y contradijere judicialmente, podrá depositar la cantidad que resultare de los justificantes, o entregarla al asegurado mediante la fianza suficiente, decidiendo lo uno o lo otro el Juez o Tribunal, según los casos.”⁷⁰

En cuanto a su liquidación, la Sección Primera del Título V del Libro III del Código de Comercio (artículos 846 a 850), contiene unas “Disposiciones comunes a toda clase de averías”, y el artículo 869 de dicho Código dispone específicamente que:

“Los Peritos que el Juez o Tribunal o los interesados nombren, según los casos, procederán al reconocimiento y valuación de las averías en la forma prevenida en el artículo

⁷⁰ Conferir RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 94-116, donde hace un completo estudio de la medida cautelar de carácter procesal del párrafo segundo del artículo 770 del Código de Comercio, interpretando este precepto conforme a sus antecedentes históricos, remontándose en la búsqueda hasta el siglo XV.

A continuación, aborda el análisis de los aspectos procesales de esta norma.

853 y en el 854, reglas 2 a la 7, en cuanto les sean aplicables.”⁷¹

Los mencionados artículos 853 y 854 están comprendidos dentro de la Sección Segunda del Título V del Libro Tercero del referido Código de Comercio (artículos 851 a 868), dedicada a la liquidación de las averías gruesas⁷², respecto de las cuales establece el artículo 774 del Código de Comercio que:

“*Cuando se trate de indemnizaciones procedentes de avería gruesa, terminadas las operaciones de arreglo,*

⁷¹ **Respecto de esta materia, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 639-642; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, p. 182-183.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, pp. 222-235.

⁷² No obstante, lo habitual es que la liquidación de las averías gruesas se lleve a cabo mediante las denominadas *Reglas de York y Amberes*, según lo pactado por las partes, como permite el artículo 846 del Código del Código de Comercio. Sobre esta materia *vide*:

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, pp. 638-662.

GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A.: *Procedimientos marítimos*, Biblioteca Jurídica de Bolsillo, 19, Editorial *Colex*, Madrid, 1996, pp. 177-192; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, pp. 573-591 y 831-842.

GUTÉS PASCUAL, María Rosa: *La avería gruesa o común. Especial referencia a las Reglas de York y Amberes. (Una distribución equitativa del riesgo en el transporte marítimo)*, Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008, Primera Edición.

liquidación y pago de la misma, el asegurado entregará al asegurador todas las cuentas y documentos justificativos en reclamación de la indemnización de las cantidades que le hubieren correspondido. El asegurador examinará a su vez la liquidación y, hallándola conforme a las condiciones de la póliza, estará obligado a pagar al asegurado la cantidad correspondiente, dentro del plazo convenido, o, en su defecto, en el de ocho días.

Desde esta fecha comenzará a devengar intereses la suma debida.

Si el asegurador no encontrare la liquidación conforme con lo convenido en la póliza, podrá reclamar ante el Juez o Tribunal competente en el mismo plazo de ocho días, constituyendo en depósito la cantidad reclamada.”

A la liquidación del siniestro por el sistema de abandono de las cosas aseguradas⁷³ se refieren los artículos

⁷³ **En relación con esta cuestión, conferir:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 642-646; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, p. 182-183.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, pp. 236-252.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, pp. 778-784..

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Procedimientos marítimos*, pp. 196-199; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, pp. 845-847.

789 a 805 del Código de Comercio, y este último precepto dispone que, *“En el caso de abandono, el asegurador deberá pagar el importe del seguro en el plazo fijado en la póliza, y no habiéndose expresado término en ella, a los sesenta días de admitido el abandono o de haberse hecho la declaración del artículo 803”*.

En primer lugar, resulta evidente el distinto carácter de la normativa de la Ley de Contrato de Seguro –imperativa– y del Código de Comercio –claramente dispositiva–; de ahí que las partes, haciendo uso de la facultad que les confieren los artículos 770, 774 y 805 del Código de Comercio citados, puedan establecer en la póliza plazos distintos de los indicados en dichos preceptos para el pago de la indemnización. Así, el artículo 33 de la «Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o vapor»⁷⁴, de 1934, dispone que:

⁷⁴ **Esta Póliza se compone de 42 artículos seguidos de una Condición Adicional, y se divide en los siguientes apartados:** I. “Riesgos asumidos”; II. “Riesgos excluidos”; III. “Radio de navegación”; IV. “Duración del seguro”; V. “Premios”; VI. “Valoraciones”; VII. “Averías y gastos”; VIII. “Pérdida total y abandono”; IX. “Justificación y liquidación de averías y gastos”; X. “Indemnización al asegurado”; XI. “Nulidad y rescisión del contrato”; XII. “Extornos de primas”; y XIII. “Disposiciones generales”.

En su artículo 1º. párrafo primero se establece que *“La Compañía toma a su cargo, con arreglo a las disposiciones del Código de Comercio en cuanto no sean derogadas o substituidas por las generales impresas en esta póliza, pudiendo las especiales en su caso, modificar aquéllas, los riesgos de mar y/o rías o ríos navegables, de puerto, bahía, rada o ensenada, carenero,*

“Las eventuales liquidaciones por pérdida total y daños clasificados de avería particular cubierta por la presente Póliza, y los gastos de salvamento, se practicarán por la Dirección de la Compañía dentro de los treinta días de haber recibido la reclamación debidamente justificada con todos los comprobantes de la misma en regla; cuya liquidación, una vez verificada, será sometida al asegurado. Obtenida la conformidad de éste, la Compañía deberá hacer efectivo el importe a su cargo en el domicilio de la Agencia que haya emitido la presente Póliza, dentro de otros quince días después de recibida la conformidad.

Si la reclamación no fuese a cargo de la Compañía o faltasen para su examen y/o admisión otros documentos, o los

dique seco o flotante, así como los de entrada y salida de estos últimos, consistentes los dichos riesgos en los siguientes accidentes: [...]”.

ALBORS, Eduardo y ALBORS, Galiano: «Los seguros sobre buques y mercancías durante su estancia en puerto», en *Ingeniería Naval*, julio/agosto, 2004, pp. 850-851, se ocupan de la cobertura bajo la «Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o vapor», de 1934, aunque sostienen que “Prácticamente la totalidad de la marina mercante y la de pesca española(s) esta(n) asegurada(s) bajo cláusulas inglesas”, pues aquella Póliza “está desfasada; si bien se puede encontrar todavía esta última en pólizas de artefactos tales como dragas, gabarras, gánguiles, remolcadores, etc.”.

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 631, también explica –refiriéndose tanto a la Póliza española de buques como a la de mercancías– que “aunque se ha tratado de ampliar las coberturas a las necesidades del tráfico, tomando como referencia el Código de Comercio, lo cierto es que han quedado desfasadas, actualizándose con la incorporación de las cláusulas del Instituto de Londres; recogen, no obstante, las normas fundamentales de aplicación en atención a la modalidad asegurada [...]”.

remitidos fueran deficientes, la Compañía deberá rechazar la reclamación o instar del asegurado que complete el expediente de avería, dentro del mismo término señalado para la liquidación.

Para el examen y eventual rectificación de liquidaciones de averías comunes, la Compañía se reserva el plazo máximo de sesenta días, después de llegado el correspondiente ejemplar a su poder.”

El artículo 35 de la «Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador»⁷⁵, de 1934, establece que:

⁷⁵ **Esta Póliza la integran 39 artículos, una Condición Adicional y una tabla de franquicias –que recoge cuatro de éstas (del 3%, 5%, 10%, y 15%)–, y se divide en los siguientes apartados:** “Riesgos cubiertos”; “Riesgos excluidos”; “Limitación de riesgos y de responsabilidad”; “Carga sobre cubierta”; “Comienzo y duración del seguro”; “Buque indeterminado y transbordos”; “Premios, sobrepremios, anulación y devoluciones”; “Avería particular y gastos”; “Avería gruesa o común”; “Pérdida total y abandono”; “Disposiciones comunes a averías y pérdidas”; “Valor indemnizable”; “Pago de indemnizaciones”; y “Disposiciones generales”.

En su artículo 1º. párrafo primero se dispone que “*La Compañía toma a su cargo, con arreglo a las disposiciones generales del Código de Comercio, en cuanto no sean modificadas o sustituidas por las condiciones generales, particulares o especiales de esta póliza, los siguientes riesgos de mar, de ríos, de canales, de embarque y desembarque en puertos marítimos o fluviales propiamente dichos, y de transbordos (en su caso) que acaecieren a las cosas aseguradas porteadas, en las bodegas del buque: [...]*”.

ALBORS y ALBORS, *op. cit.*, «Los seguros sobre buques y mercancías...», en *Ingeniería Naval*, pp. 848-849, exponen la cobertura bajo la «Póliza española para el seguro de mercancías y otros intereses de

“Las indemnizaciones por pérdida, daños o averías a cargo de la Compañía las pagará ésta en la plaza donde la Póliza haya sido emitida o en aquella otra que se hubiere expresamente estipulado dentro de los treinta días siguientes al de haber sido hecha la reclamación, convenientemente justificada y documentada, y como tal, reconocida y admitida por la Compañía.

En caso de que la Compañía no hallare justificada o suficientemente documentada la reclamación, deberá rechazar ésta con fundamentos de motivos, e invitar al asegurado a completar el expediente de avería para su solución definitiva, dentro del mismo plazo de treinta días, no obstante, tratándose de liquidaciones y avería gruesa o común, la Compañía se reserva un doble plazo para el examen y eventual rectificación de las mismas.”

Por lo tanto, el régimen de liquidación dispuesto para las distintas clases de averías en los artículos 846 y siguientes del Código de Comercio, 33 de la «Póliza para el seguro de buques con propulsión a motor o vapor », y 35 de la «Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros

cargador», de 1934, si bien creen “que no resulta en la actualidad frecuente el aseguramiento de las mercancías exclusivamente bajo las Condiciones españolas”.

intereses de cargador» –más lo que resulte de la aplicación conjunta y habitualmente preferente de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres»⁷⁶–, así como el contenido en las *Reglas de York y Amberes* para la liquidación de la avería gruesa, y el establecido para el abandono en los artículos 789 y siguientes de dicho Código, puede dar lugar a que el pago de la indemnización se efectúe pasados tres meses desde la producción del siniestro, aunque a tal fin el

⁷⁶ BASTERRETXEIA IRIBAR, Imanol: *Práctica del seguro de buques*, Cuadernos Prácticos, 1, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Enero de 2006, Primera Edición, p. 172, explica que “En el Reino Unido existe la figura del liquidador de averías (*average adjuster*) que se encarga de examinar la documentación y las facturas, con el fin de calcular el coste razonable de la reparación y, por tanto, el importe de la indemnización. En nuestro país esta figura se contempla únicamente en los casos de avería gruesa pero no, sin embargo, en las averías particulares. El importe de la indemnización de estas últimas averías es calculado por los propios aseguradores quienes, en determinados supuestos que requieren cierto grado de conocimientos técnicos –por ejemplo: un reparto de gastos en dique–, delegan esta labor en los propios peritos”.

En ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, pp. 223-224, se expone que “En la liquidación por avería el asegurador debe, pues, indemnizar el coste razonable de reparación de los daños, en exceso de la franquicia que se estipule, y con arreglo a los demás términos de la póliza, con el límite de la suma asegurada. El alcance preciso de la expresión «*reasonable cost of repairs*» [M. I. A. inglesa, artículo 69 (1)] ha ido perfilándose a través de numerosos fallos jurisprudenciales y de reglas prácticas de los Liquidadores de Averías comúnmente aceptadas [...]”.

En ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA: *Curso de seguro marítimo*, Tomo II, *Análisis de las Pólizas*, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Vitoria, 1987, p. 136, se dice que “Podríamos definir el coste razonable de reparación como aquel coste que estaría dispuesto a asumir y soportar en la reparación de un buque un prudente armador que no estuviera asegurado”.

asegurador despliegue toda la diligencia debida; esto también puede ocurrir si los interesados estipulan inicialmente en la póliza unos plazos aún más largos que los fijados en los artículos 770, 774 y 805 para realizar el pago, o que los establecidos en el artículo 33 de la «Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o vapor», y en el artículo 35 de la «Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador», para efectuar la liquidación y el posterior pago de su importe. Ambos casos quedarían excluidos de lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, ya que no cabe hablar de retraso culposo o doloso⁷⁷.

El problema se plantearía en estos supuestos cuando, llegado el día del pago, el asegurador incumpliese su obligación culposa o dolosamente. Imaginemos que, desde el acaecimiento del siniestro hasta que dicho pago resultase

⁷⁷ SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1º., en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*, T. XXIV, pp. 292-293, entiende que, si bien el artículo 20 citado no hace referencia a la culpa del asegurador, utiliza términos semejantes o equivalentes. El retraso doloso, obviamente, también queda incluido en este artículo. En definitiva, se exige al empresario de seguros la diligencia propia de un «ordenado asegurador». Estas afirmaciones son igualmente válidas tras la reforma del mencionado precepto por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre.

exigible, hubiesen transcurrido siete meses, incurriendo en mora «*debitoris*»⁷⁸ a partir de ese instante: ¿resultaría aplicable el citado artículo 20? En caso afirmativo, tratándose de su redacción inicial, ¿a partir de qué momento debería el asegurador la pena del 20%?

En efecto, no es fácil encajar el artículo 20 –norma imperativa pensada para una Ley de igual carácter–, directamente relacionado con el artículo 18, que no establece un plazo para efectuar la liquidación y pagar el importe total de la indemnización, con lo dispuesto en los artículos 770 y 774 del Código de Comercio, en los que el principio de

⁷⁸ **Para el estudio de la mora del deudor en el cumplimiento de las obligaciones civiles, conferir:**

ALBALADEJO GARCÍA, Manuel: *Compendio de Derecho Civil*, Librería Bosch, Barcelona, 1983, Quinta Edición, pp. 166-167 y 170-171; Ídem: *Curso de Derecho Civil Español*, II, *Derecho de Obligaciones*, Librería Bosch, Barcelona, 1984, 3ª. Edición, pp. 131-141; e Ídem: *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, T. XV, Volumen 1º., *Artículos 1.088 a 1.124 del Código Civil*, EDERSA, Madrid, 1989, pp. 353-374, donde este autor analiza el artículo 1.100 del Código Civil.

BELTRÁN DE HEREDIA Y ONÍS, Pablo: *El incumplimiento de las obligaciones*, EDERSA, Madrid, 1990, pp. 73-97.

DÍEZ-PICAZO, Luis y GULLÓN, Antonio: *Sistema de Derecho Civil*, Volumen II, *Teoría General del Contrato. La relación obligatoria en general. Las relaciones obligatorias en particular*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1984, 4ª. Edición, pp. 261-265.

ESPÍN CÁNOVAS, Diego: *Manual de Derecho Civil Español*, Volumen III, *Obligaciones y Contratos*, EDERSA, Madrid, 1978, 5ª. Edición, pp. 204-210.

autonomía de la voluntad entra en juego, y que, en virtud de los acuerdos de las partes, pueden dar lugar a regímenes como los de las dos Pólizas citadas.

El Código de Comercio parte del supuesto de que los interesados pueden estipular lo que tengan por conveniente, tanto respecto de los plazos como de los intereses. Si no han pactado nada, el artículo 770 de dicho Código exige que el pago se haga a los diez días de la reclamación (obviamente esto no significa que deba de pagarse exactamente el día décimo, sino dentro de ese plazo, pues la interpretación contraria sería absurda), en caso de averías particulares o pérdida del buque. En cuanto a los intereses moratorios⁷⁹, comenzarán a devengarse una vez transcurrido el referido plazo de diez días⁸⁰, pues el artículo 63 del Código de Comercio dispone que:

⁷⁹ Conferir RUIZ-RICO RUIZ, José Manuel, en *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo XV, Volumen 1º., *Artículos 1.088 a 1.124 del Código Civil*, EDERSA, Madrid, 1989, pp. 752 a 847, donde este autor analiza en profundidad el artículo 1.108 del Código Civil, relativo a la mora del deudor en las obligaciones dinerarias.

⁸⁰ También se explica así en ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, *Parte General*, p. 234.

“Los efectos de la morosidad en el cumplimiento de las obligaciones mercantiles comenzarán:

1º.- En los contratos que tuvieren día señalado para su cumplimiento, por voluntad de las partes o por la Ley, al día siguiente de su vencimiento.”

El artículo 774 del Código de Comercio vimos como, a falta de pacto, concede al asegurador, para hacer efectiva la indemnización procedente de avería gruesa, un plazo de ocho días, a contar desde el momento en que manifieste su conformidad con la liquidación entregada por el asegurado, devengando intereses la suma debida a partir de dicho plazo.

El artículo 805 del citado Código, en relación con el artículo 803 del mismo, establece –también a falta de pacto– un plazo de sesenta días para el pago de la indemnización en caso de abandono, que empezará a correr desde la admisión de dicho abandono, o desde la declaración de su admisibilidad efectuada en juicio, en su caso. De igual forma que vimos para las averías particulares, se aplicará lo dispuesto en el artículo 63.1º. del Código de Comercio, y los intereses se devengarán desde la fecha en que haya finalizado el expresado plazo de sesenta días. Idéntica consideración cabe hacer en el caso del

artículo 33 de la «Póliza española para el seguro de buques con propulsión o vapor», si la Compañía no efectúa el pago dentro de los quince días siguientes a la recepción de la conformidad que el asegurado debe dar a la liquidación practicada por aquélla, y también respecto del supuesto del artículo 35 de la «Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador», si la Compañía tampoco paga dentro de los plazos de uno o dos meses a contar desde la reclamación establecidos en la citada norma.

Por lo tanto, si el asegurador no paga su deuda –una vez que sea líquida y exigible– dentro de los plazos indicados en los artículos 770 y 774 del Código y 33 y 35 de las Pólizas mencionadas, dicha deuda empezará a devengar intereses. La cuantía de éstos puede ser objeto de pacto, así como su concurrencia con la indemnización de daños y perjuicios⁸¹. A

⁸¹ Cuestión que se ha discutido respecto del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, en su redacción inicial.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 118, citando a SÁNCHEZ CALERO, sostenía “que el artículo 20 Ley de Contrato de Seguro, representa, no una cláusula penal de origen legal, sino una obligación de intereses moratorios especiales, al mismo tiempo que liquidación de los daños y perjuicios causados al asegurado, pero medida legalmente”.

En efecto, para SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1º., en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*, T. XXIV, pp. 296-298, los intereses del 20% eran moratorios y legales, y establecían la indemnización de daños y perjuicios en esa cantidad para el supuesto de mora del asegurador.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio Crítico...*, T. II, pp. 525-526, en cambio, opinaba que la indemnización de daños y perjuicios no era incompatible con la pena legal del citado artículo 20, siempre que se probase que dichos daños y perjuicios ascendían a una cantidad superior al 20% que señalaba dicho precepto. En la discusión del artículo 20 en el Senado se rechazó la propuesta del grupo socialista que pretendía que la Ley de Contrato de Seguro compatibilizara las citadas pretensiones, por entender que el artículo 20 era una cláusula penal. También la calificaba así VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios...*, Vol. I, p. 72.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español de Seguros*, Tomo I, *Parte general*, p. 532, sostenía que se trataba de una “cláusula penal de origen legal”, lo cual es una contradicción.

Lo cierto es que el referido artículo 20 no contenía una cláusula penal en el sentido del artículo 1.152 del Código Civil, sino una pena legal, pues aquella tienen que establecerla los interesados, y el interés del 20% lo imponía la Ley. En este sentido se manifestó también HERNÁNDEZ DE PRADO, *op. cit.*, «Normas relativas al Contrato de Seguro contra daños», VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios...*, Vol. I, p. 581. [Respecto de la cláusula penal, conferir: ALBALADEJO, *op. cit.*, *Curso...*, II, pp. 131-141; e Ídem, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, T. XV, Vol. 2º., pp. 449-493, donde se analizan con detenimiento los artículos 1.152 a 1.155 del Código Civil; DÍEZ-PICAZO y GULLÓN, *op. cit.*, *Sistema...*, Vol. II, pp. 229-235; ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. III, pp. 281-303; y SANZ VIOLA, Ana María: *La cláusula penal en el Código Civil*, José María Bosch Editor, S. A., Barcelona, 1994].

Con arreglo a estas consideraciones, opinamos que –con independencia de cuál fuera la intención del Legislador– el régimen del artículo 20 era compatible con la indemnización de daños y perjuicios, bien porque así lo hubieran pactado los contratantes, o cuando sin previo acuerdo se demostrase que el importe de dichos daños –por otros conceptos– excedía de la pena moratoria legal que imponía el mencionado precepto.

En relación con el debate doctrinal respecto de la posibilidad de probar la existencia de un daño superior al interés legal que establece el artículo 1.108 del Código Civil, en concepto de indemnización de daños y perjuicios para el supuesto de mora *debitoris* en las obligaciones dinerarias, conferir RUIZ-RICO RUIZ, en *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, T. XV, Vol. 1º., pp. 834-844.

Tras la reforma del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, dicho precepto establece el contenido de la indemnización de daños y perjuicios por mora del asegurador, en

falta de pacto, estimamos que regirá lo dispuesto en los artículos 1.108 del Código Civil y 1º. y 2º. de la Ley 22/1984, de 29 de Junio, sobre modificación del tipo de interés legal del dinero. Lo mismo entendemos que cabía decir respecto de la indemnización por abandono, en el caso de lo establecido en el artículo 805 en relación con el artículo 803 del Código de Comercio, pues se trata de una deuda líquida y exigible.

De esta opinión es LA CASA GARCÍA⁸², para quien, “aun cuando es lo cierto que no puede desconocerse que, en lo concerniente al incumplimiento de la obligación del asegurado, la única consecuencia legalmente prevista consiste en el devengo de intereses de la indemnización debida en el caso particular de la correspondiente a las averías gruesas (art.

sustitución de lo dispuesto en el artículo 1.108 del Código Civil, pero también con carácter punitivo especial.

⁸² LA CASA GARCÍA, Rafael: «Algunas consideraciones sobre la aplicación del artículo 20 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, al seguro marítimo», en *Homenaje en memoria de Joaquín Lanzas y de Luis Selva* (Dos Tomos), Centro de Estudios Registrales, Madrid, 1998, Tomo I, p. 182; e Ídem: *La mora del asegurador en la Ley de Contrato de Seguro*, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S. A., Madrid, 2000, p. 58.

Añade este autor en las notas nº. 16 y nº. 87 de dichas obras, respectivamente, que, “En términos generales, se entiende que la mención legal al devengo de intereses por una obligación determina que, en principio, sea igualmente legal la cuantía de tales réditos”, citando en este sentido a ALBALADEJO, Manuel: *Derecho Civil, II*, 1º. 9ª. Edición, Barcelona, 1994, p. 72.

774 C. de C.), no parece existir inconveniente alguno para extender este régimen a los restantes supuestos contemplados en la disciplina vigente. De ahí que pueda sostenerse genéricamente que, una vez transcurridos los plazos legales señalados –en defecto de previsión al respecto en las pólizas (arts. 770, 774 y 805 C. de C., en relación con lo dispuesto en el art. 738.16 C. de C.)– para la ejecución de la prestación del asegurador, la demora injustificada sujeta a éste al abono de intereses moratorios. Por lo demás, la ausencia de precisión alguna sobre el montante de tales intereses induce a considerar que la norma alude, en defecto una vez más de pacto en contrario, a los intereses legales”.

Si la deuda no es líquida y exigible por no presentar el asegurador –culposa o dolosamente⁸³– la conformidad que

⁸³ Doctrina y Jurisprudencia [conferir las Sentencias del Tribunal Supremo de 21 de octubre de 1964, 8 de junio de 1966, 26 de febrero de 1970 (EDJ 1970/95), 14 de octubre de 1975 (EDJ 1975/2612), 2 de enero de 1980 (EDJ 1980/1098) y 12 de febrero de 1986 (EDJ 1986/1203), entre otras] son unánimes al exigir que el retraso del deudor en el cumplimiento de la obligación sea culpable, para que pueda hablarse de mora, pues dicho requisito –no recogido expresamente en la Ley– se deduce de lo dispuesto en el artículo 1.105 del Código Civil. El incumplimiento del deudor se presume culpable, por aplicación analógica de lo dispuesto en el artículo 1.183 del citado Código.

Así se manifiestan:

ALBALADEJO, *op. cit.*, *Curso...*, II, pp. 91-92 y 96; e Ídem, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, T. XV, Vol. 1º., pp. 358-359. Este autor hace la salvedad de que cabe pactar una responsabilidad por caso

exigen los artículos 770 y 774 del Código de Comercio, aunque se considerase que no se devengarían intereses moratorios por aplicación estricta de la regla «*in illiquidis non fit mora*» –cuestión discutible, siendo oportuno destacar que el Tribunal Supremo ha modulado este principio⁸⁴–, procedería

fortuito o por fuerza mayor, o establecer la irresponsabilidad del deudor en el supuesto de culpa.

BELTRÁN DE HEREDIA Y ONÍS, *op. cit.*, *El incumplimiento...*, pp. 90 a 93.

DÍEZ-PICAZO y GULLÓN, *op. cit.*, *Sistema...*, Vol. II, p. 262.

ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. III, p. 206.

RUIZ-RICO RUIZ, *op. cit.*, en *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, T. XV, Vol. 1º., pp. 764-772, donde estudia la imputabilidad de la conducta del deudor en la mora.

⁸⁴ Como pone de manifiesto la Doctrina, este requisito ha sido exigido reiteradamente por la Jurisprudencia del Tribunal Supremo [conferir, entre otras, las Sentencias del Tribunal Supremo de 30 de marzo de 1981 (EDJ 1981/1454), 16 de abril de 1982 (ROJ 1363/1982), 28 de noviembre de 1983, 12 de julio de 1984 (EDJ 1984/7306), 20 de diciembre de 1985 (ROJ 1707/1985), 10 de junio de 1986 (EDJ 1986/3972), 12 de julio de 1988 (ROJ 9392/1988) y 22 de julio de 1991], a pesar de los problemas que con ello se originan.

Al respecto, vide:

ALBALADEJO, *op. cit.*, *Curso...*, II, p. 96; e Ídem, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, T. XV, Vol. 1º., pp. 355-358.

BELTRÁN DE HEREDIA Y ONÍS, *op. cit.*, *El incumplimiento...*, pp. 89-90.

DÍEZ-PICAZO Y GULLÓN, *op. cit.*, *Sistema...*, Vol. II, p. 262.

ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. III, p. 205 y nota nº. 19.

RUIZ-RICO RUIZ, en *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, T. XV, Vol. 1º., pp. 784-811, donde contempla la aplicación concreta que de este principio hace el Tribunal Supremo en distintas Sentencias, concluyendo que el requisito de la liquidez de la deuda principal para la constitución en mora en las obligaciones pecuniarias “ha de desaparecer por completo de nuestro Ordenamiento Jurídico y de nuestra práctica judicial, quedando limitada únicamente a aquellos casos específicos en los que

expresamente nuestra Legislación exija su concurrencia, como en materia de compensación de deudas”.

LASARTE ÁLVAREZ, Carlos: *Deudas líquidas e ilíquidas y cobro de intereses*, Colección Jurisprudencia práctica, N.º. 100, Editorial *Tecnos*, S. A., 1995, pp. 21-22, que indica que, “Con influencia doctrinal o sin ella, lo cierto es que, en Sentencias muy recientes, el Tribunal Supremo ha cambiado el sesgo de su argumentación tradicional (al menos desde 1860) y ha establecido una nueva doctrina reiterada por las Sentencias de la Sala 1.ª de 5 de marzo de 1992, 17 de febrero de 1994, 18 de febrero de 1994, 21 de marzo de 1994 y, por ahora, 20 de julio de 1995”.

LA CASA GARCÍA, *op. cit.*, *La mora del asegurador en la Ley de Contrato de Seguro*, pp. 71-77, que también ha reseñado que “no puede sorprender que los graves abusos generados por la situación descrita hayan provocado en los últimos tiempos una importante reacción doctrinal, sustentada por autorizadas opiniones, en la que se cuestiona el rigor –o, aún más, la propia aplicación– del aforismo *in illiquidis non fit mora*. Por lo demás, este planteamiento ha alcanzado, asimismo, a la Jurisprudencia, en la que reiteradamente se detecta una dulcificación en el entendimiento del requisito de la liquidez, acorde con las exigencias de la justicia material”. Y cita en esta línea las Sentencias del Tribunal Supremo de 5 de marzo de 1992 (RJ 1992/2389), 17 de febrero de 1994 (RJ 1994/1619), 18 de febrero de 1994 (RJ 1994/1097), 21 de marzo de 1994 (RJ 1994/2561), 20 de julio de 1995 (RJ 1995/6194), 12 de julio de 1996 (RJ 1996/5671), 1 de abril de 1997 (RJ 1997/2722), 30 de enero de 1998 (RJ 1998/352), 3 de abril de 1998 (RJ 1998/1873), 20 de mayo de 1998 (RJ 1998/4037), 21 de mayo de 1998 (RJ 1998/3800), 24 de septiembre de 1998 (RJ 1998/6401) y 30 de julio de 1999 (RJ 1999/6218); aunque no deja de advertir –citando a LASARTE ÁLVAREZ– “de la coexistencia de dicha corriente con la que mantiene la línea tradicional sobre el requisito de la liquidez”, de la que son ejemplo las Sentencias del Tribunal Supremo de 5 de marzo de 1990 (RJ 1990/1896), 5 de febrero de 1991 (RJ 1991/705), 4 de noviembre de 1991 (RJ 1991/8139), 11 de febrero de 1992 (RJ 1992/977), 29 de febrero de 1992 (RJ 1992/1405), 23 de marzo de 1992 (RJ 1992/2222), 9 de junio de 1992 (RJ 1992/5115), 20 de mayo de 1993 (RJ 1993/3809), 8 de julio de 1993 (RJ 1993/6472), 27 de octubre de 1993 (RJ 1993/6745), 10 de noviembre de 1993 (RJ 1993/8958), 19 de junio de 1995 (RJ 1995/5332), 1 de junio de 1996 (RJ 1996/4716) y 28 de diciembre de 1998 (RJ 1998/10160).

No obstante, parece que se consolida una línea jurisprudencial que ha venido matizando la aplicación automática del principio en cuestión, pues en el fundamento de Derecho octavo de la Sentencia del

la reclamación de los daños y perjuicios que tal conducta ocasione al asegurado (conferir los artículos 1.101 y 1.107 del Código Civil).

Efectivamente, el asegurador está obligado a prestar su conformidad con la liquidación practicada por el asegurado, o bien a manifestar su oposición ante el Juez o Tribunal competente. Su pasividad causa un perjuicio a dicho asegurado, resultando de aplicación lo dispuesto en el artículo 63.2º. del Código de Comercio, según el cual:

Tribunal Supremo de 10 de diciembre de 2010 (EDJ 2010/290460) se manifiesta que:

“Como señala la STS de 16 de noviembre de 2007, RC núm. 4267/2000, a partir del Acuerdo de esta Sala Primera de 20 de diciembre de 2005, se consolida el criterio (recogido en SSTs, entre otras, de 4 de junio de 2006, 9 de febrero, 14 de junio y 2 de julio de 2007) de prescindir del alcance que se venía dando a la regla *in illiquidis non fit mora* (tratándose de sumas ilíquidas, no se produce mora) y atender al canon del carácter razonable de la oposición para decidir la procedencia de condenar o no al pago de intereses y concreción del *dies a quo* (día inicial) del devengo. Este criterio, que da mejor respuesta a la naturaleza de la obligación y al justo equilibrio de los intereses en juego y en definitiva a la plenitud de la tutela judicial, toma como pautas para valorar como razonable la oposición, el fundamento de la reclamación, las razones en que aquella se asienta, la conducta de la parte demandada en orden a la liquidación y pago de lo adeudado y demás circunstancias, cuya valoración ha de hacerse partiendo de las apreciaciones realizadas por el Tribunal de instancia, al cual, como declara reiteradamente la Jurisprudencia, corresponde la fijación de los hechos probados y de las circunstancias concurrentes necesarias para integrar los presupuestos de la norma aplicada.”

En la misma línea, cabe citar también la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de julio de 2010 (EDJ 2010/185018).

“Los efectos de la morosidad en el cumplimiento de las obligaciones mercantiles comenzarán:

[...]

2º.- En los que no lo tengan (día señalado para su cumplimiento), desde el día en que el acreedor interpelare judicialmente al deudor, o le intimare la protesta de daños y perjuicios hecha contra él ante un Juez, Notario u otro oficial público autorizado para admitirla.”

A falta de pacto, entendemos que resultará aplicable lo dispuesto en el artículo 1.108 del Código Civil, y la indemnización de daños y perjuicios por mora en la obligación de expresar la conformidad o disconformidad indicadas podrá consistir en el pago del interés convenido, y en su defecto, en el interés legal de la cantidad que posteriormente se liquide como resultado del pleito seguido a tal efecto.

Si los contratantes se hubiesen adherido a la «Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o vapor», la liquidación por averías particulares o pérdida del buque deberá practicarse dentro de los treinta días siguientes a la recepción de la reclamación (como vemos, a diferencia del artículo 770 del Código de Comercio, el artículo 33 de la

Póliza, sí establece un plazo a tal efecto). Si la avería es común, el plazo se amplía a sesenta días.

En el caso de haber suscrito la «Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador», el artículo 35 obliga a practicar la liquidación de las pérdidas, daños y averías a cargo de la Compañía en el plazo de treinta días a contar desde la reclamación. Si se trata de avería gruesa, en el de sesenta días.

Si el asegurador no realiza la liquidación en los plazos señalados, quedará sujeto a la indemnización de los daños y perjuicios causados al asegurado por este motivo (conferir los artículos 1.101 y 1.107 del Código Civil). De conformidad con lo dispuesto en el artículo 63.2º. del Código de Comercio, los efectos de la morosidad en el cumplimiento de esta obligación comenzarán a partir del mencionado plazo. También aquí, a falta de pacto, entendemos que regirá lo dispuesto en el artículo 1.108 para la indemnización de daños y perjuicios en caso de mora «*debitoris*» en las obligaciones dinerarias, pues dicho precepto resultará aplicable por analogía al efecto de calcular el importe de la indemnización pertinente⁸⁵.

⁸⁵ DÍEZ-PICAZO y GULLÓN, *op. cit.*, *Sistema...*, Vol. II, p. 262, se

manifiestan en este sentido al decir que, “Por lo que respecta a la liquidez de la deuda como consecuencia de una necesaria rendición de cuentas, hay que matizar. Si el deudor (por ejemplo, el mandatario) no las rinde a su tiempo, incurre en mora en esta obligación de hacer desde que el acreedor (mandante) se la exige. No es justo que el saldo resultante en favor de éste devengue intereses moratorios desde el momento en que la Sentencia que pone término al pleito, a que se ha visto obligado el acreedor y que concreta la cantidad, sea firme”. Citan en apoyo de esta tesis la Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de diciembre de 1954.

Dicha Sentencia sostiene que “la doctrina legal viene declarando con reiteración, aun después de publicado el Código Civil, que los intereses por razón de morosidad sólo se deben si es líquida la cantidad principal reclamada; pero si esta doctrina es de perfecta aplicación a supuestos en que no es de apreciar morosidad en el deudor porque la falta de conexión de la cantidad exigible se puede imputar al acreedor, o al acreedor y al deudor, no tiene encaje jurídico ni moral en casos como el de autos, en el que por tratarse de ligamen contractual creado por el mandato, con sustentación en la amistad y confianza, las obligaciones que de él dimanar son exigibles con más rigor que en otros negocios jurídicos, y, sobre todo, porque en este pleito late el hecho evidente de que la falta de determinación cuantitativa del saldo que, en su caso, habrá de ser abonado a la actora, se debe a la morosidad del demandado en el cumplimiento de la obligación que contrajo, pues ha retrasado injustificadamente desde que le fue revocado el poder la rendición de cuentas y entrega del saldo resultante, situando así a la demandante en la imposibilidad de reclamar saldo líquido, y en estas circunstancias entra en juego la norma del artículo 1.724 del Código Civil, que impone al mandatario la obligación de pagar intereses de las cantidades que indebidamente retenga desde que se ha constituido en mora, pues otro criterio equivaldría a premiar la negligencia del mandatario con el enriquecimiento injusto que implicaría la retención y disposición indebidas del dinero ajeno, con detrimento del poderdante que se ve constreñido a entablar un pleito para vencer la obstinada resistencia a rendir cuentas, sin posibilidad mientras tanto de disponer y aprovecharse de lo que le pertenece, por lo que es obvio, siguiendo orientación marcada por Sentencias como las de 22 de febrero de 1901 y de 19 de noviembre de 1904, que tampoco es viable el cuarto y último motivo del recurso que acusa la infracción de la doctrina legal primeramente citada, pues, aparte de lo dicho, es indudable que el demandado incurrió en mora y desde ese instante responde de los daños y perjuicios que el incumplimiento de la obligación origine, a tenor de lo dispuesto en el artículo 1.101 del Código Civil y la indemnización correspondiente, tratándose del pago de una cantidad de dinero, se traduce, salvo pacto en contrario, en el abono del

En los distintos casos expuestos, cabe plantearse si, en lugar del artículo 1.108 del Código Civil, resultaría aplicable el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro. Entendemos que no, porque dado el distinto régimen que para la liquidación del daño y pago de la indemnización se establece por un lado en

interés legal o moratorio, según ordena el artículo 1.108 del mismo Código”.

Cabe recordar el antiguo artículo 286 del Código Civil, según el cual el saldo que de las cuentas generales resultare en contra del deudor producirá interés legal “*desde la rendición de cuentas si hubiesen sido dadas dentro del término legal, y si no desde que éste expire*”.

ALBALADEJO, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, T. XV, Vol. 1º., pp. 356-357, después de recoger la Sentencia citada, propone como solución para evitar perjuicios al acreedor en los supuestos en que deba ser indemnizado en cuantía aún no fijada, que reclame al deudor una indemnización en concepto distinto de mora (pues no hay tal, ya que la obligación no es líquida).

RUIZ-RICO RUIZ, en *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, T. XV, Vol. 1º., pp. 809-811, recoge ambas soluciones junto con otra, propuesta por DÍEZ-PICAZO, que consiste en declarar la existencia de mora en la parte de deuda reconocida por el deudor. Ninguna de ellas le parece satisfactoria a RUIZ-RICO. Las dos primera porque colocan al acreedor en la tesitura de “tener que correr con la carga de probar la existencia del daño y la imputabilidad del deudor en el retraso”. La última señalada, porque “no nos convence la idea de no hacer devengar intereses a la parte ilíquida, pues, excluida la necesidad de liquidez en la deuda, no vemos razón para que no se produzcan por el resto”, afirmación que estimamos correcta. En cambio, por lo que respecta a la tesis de estimar que hay mora en la obligación de rendir cuentas –también postulada por DÍEZ-PICAZO, y que nosotros apoyamos– consideramos que los argumentos de RUIZ-RICO en contra de la misma no son concluyentes. Por un lado, la existencia del daño es obvia, ya que la iliquidez de la deuda impide al acreedor exigir del deudor la indemnización de daños y perjuicios en concepto de mora. Por otro, siendo causada dicha falta de liquidez, a su vez, por el retraso en la obligatoria rendición de cuentas, acreditado dicho retraso, se presumiría la culpa del deudor, por aplicación analógica de lo establecido en el artículo 1.183 del Código Civil.

los artículos 18 y 38 de esta Ley, y por otro en los artículos 770, 774 y 805 del Código de Comercio, y 33 y 35 de las mencionadas Pólizas españolas⁸⁶ (aparte de otras condiciones que puedan estipular los contratantes), así como la relación existente entre los artículos 18, 38 y 20 de dicha Ley –esencial para entender dicho régimen⁸⁷–, el último de los preceptos citados debe circunscribir su ámbito de aplicación al propio de la Ley de Contrato de Seguro⁸⁸.

⁸⁶ Resulta obvio que, existiendo una regulación específica en el Código de Comercio –y en las Pólizas correspondientes, por el juego de autonomía de la voluntad–, no se aplica la contenida en la Ley de Contrato de Seguro, ya que, como unánimemente sostiene la Doctrina, dicha Ley deja subsistente aquella regulación.

Así se mantiene también, para el caso particular que nos ocupa, en ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, p. 235, aunque, paradójicamente, sí se considere aplicable al seguro marítimo el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro.

⁸⁷ SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1º., en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*, T. XXIV, pp. 291 y 292.

⁸⁸ **Como ya hemos indicado**, LA CASA GARCÍA, *op. cit.*, «Algunas consideraciones sobre la aplicación del artículo 20 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, al seguro marítimo», en *Homenaje en Memoria de Joaquín Lanzas y de Luis Selva*, T. I, p. 182; e *Ídem*, *op. cit.*, *La mora del asegurador en la Ley de Contrato de Seguro*, p. 58, **sostiene también que los intereses aplicables en caso de mora en el pago de la indemnización, tanto en los supuestos de averías gruesas como particulares, son los legales del artículo 1.108 del Código Civil.**

En contra:

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, p. 234, donde se explica que “no vemos razones válidas para negar la aplicación del tipo de interés general al campo especial del seguro marítimo cuando el asegurador contrariando lo dispuesto en la

póliza o en los artículos 770 y 774 del Código no pague en los plazos del caso o deposite el importe de la reclamación en los términos establecidos en tales preceptos”.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit., Estudios...*, pp. 117-119, quien manifiesta “que ambos preceptos legales arts. 20 Ley de Contrato de Seguro y 770 Código de Comercio, pueden coexistir sin la menor violencia, complementándose, incluso en el supuesto de que la cantidad reclamada fuese entregada al propio asegurado, en lugar de depositada en el Juzgado, puesto que una entrega cautelar afianzada no puede ser equiparada a un pago definitivo”.

Respetamos la autorizada opinión del Profesor RODRÍGUEZ CARRIÓN, en cuanto a la aplicabilidad del artículo 20 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, al seguro marítimo, si bien no la compartimos, pero su segunda afirmación nos parece, dicho sea con todo el respeto, excesiva –cualquiera que sea el régimen de intereses por el que optemos: el del citado artículo 20, o el del artículo 1.108 del Código Civil–, pues, como bien explica RUIZ-RICO RUIZ, en *op. cit., Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, T. XV, Vol. 1º, p. 810, “si el deudor pretende liberarse *por completo* de la carga de pagar en adelante los intereses moratorios, ya iniciados a partir del requerimiento formal (o constitución en mora automática), sólo le quedaría el camino consistente en ofrecer al acreedor el pago de la *totalidad de la suma por él reclamada en su demanda*, o, en defecto de aceptación (obviamente por razones diversas de la cuantía ofertada), el de *consignar* ese mismo montante”. En la misma línea, LA CASA GARCÍA, *op. cit., La mora del asegurador en la Ley de Contrato de Seguro*, p. 137, sostiene que “ha sido declarada la improcedencia de la imposición de la indemnización por mora del asegurador en los casos en que éste hubiere realizado la consignación –lo que resulta evidente, ya que determina la extinción de la obligación– o incluso el mero ofrecimiento de pago”; y cita en este sentido las Sentencias del Tribunal Supremo de 8 de febrero de 1994 (RJ 1994/835), 11 de noviembre de 1994 (RJ 1994/8470), 11 de abril de 1995 (RJ 1995/3181), 1 de junio de 1998 (RJ 1998/3747) y 29 de septiembre de 1998 (RJ 1998/6802).

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit., Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 172, en la que RUIZ SOROA estima que, “en cuanto al tipo de interés aplicable, en ausencia de texto legal específico, entendemos que debe utilizarse el del 20% establecido en el artículo 20 de L.C.S. a virtud del principio de subsidiariedad de su artículo 2”.

Desde una postura intermedia, 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.

Y esto nos parecía aún menos dudoso durante la vigencia del régimen inicialmente establecido por el citado artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, que estimamos que imponía una pena moratoria de carácter especial. Y si bien tras la reforma del referido artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados –que entró en vigor el 10 de noviembre de 1995–, dicho precepto establece el contenido de la indemnización de daños y perjuicios por mora del asegurador, en sustitución de lo dispuesto en el artículo 1.108 del Código Civil, ello sigue

123 y nº. 124, julio/diciembre, 2005, p. 475, **estima que** “La aplicación de los intereses moratorios del artículo 20 LCS al contrato de seguro marítimo no parece que pueda justificarse en todo caso. En este sentido, consideramos que deberían aplicarse cuando nos encontremos ante una parte débil necesitada de una especial protección, lo que sucederá, principalmente, en los supuestos de asegurados no comerciantes o no empresarios. Para el resto de los supuestos debería preverse la aplicación de los intereses legales del artículo 1.108 CC. De hecho, el Tribunal Supremo viene inaplicando el artículo 20 LCS al seguro marítimo, a pesar de que, como ya hemos indicado, la LCS se debe aplicar subsidiariamente a dicho contrato”.

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, pp. 37-38; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, pp. 40-41; e Ídem, *op. cit.* «La reforma del seguro...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, pp. 160-161, destaca acertadamente que, “al margen de la situación de igualdad teórica de las partes, la aplicación automática de una penalización del 20 por 100, sin la salvedad de la exoneración por justa causa, se ha demostrado injusta [...]”.

revistiendo un carácter punitivo especial⁸⁹, por lo que, en consideración a lo antes expuesto, seguimos estimando más adecuado sostener la inaplicabilidad al seguro marítimo del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, de reiterada mención.

2.3. LA POSTURA DEL TRIBUNAL SUPREMO RESPECTO DE LA APLICABILIDAD DEL ARTÍCULO 20 DE LA LEY 50/1980, DE 8 DE OCTUBRE, DE CONTRATO DE SEGURO, AL SEGURO MARÍTIMO

Refiriéndonos a la 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, ya se anticipó (conferir, *supra*, el apartado 1.2.) que la Doctrina Jurisprudencial, relativa a supuestos anteriores a la reforma de dicho precepto por la Ley 30/1995,

⁸⁹ LA CASA GARCÍA, *op. cit.*, *La mora del asegurador en la Ley de Contrato de Seguro*, pp. 166-167, concluye que “el art. 20 LCS contiene, en consonancia con el criterio acogido en el art. 1.108 CC, una liquidación anticipada de los daños y perjuicios ocasionados por la mora del asegurador, a la que se dota de un acentuado carácter penitencial en razón de las reglas sentadas sobre el cálculo de la correspondiente indemnización, no sólo por lo que se refiere a la fijación del tipo de los intereses moratorios (art. 20.4º. LCS), sino también por la determinación del momento en que se inicia su devengo (art. 20.6º. LCS)”.

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 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 1987⁹⁰ –citada con anterioridad–, también se desestimó, juntamente con los restantes motivos de recurso, el undécimo, en el cual se

⁹⁰ 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 a 692; y en GARCÍA GIL, Francisco Javier y GARCÍA GIL, José Luis: *Los contratos mercantiles y su jurisprudencia*, Aranzadi Editorial, 1993, pp. 566-570.

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 (*vide* los fundamentos de Derecho tercero, quinto y octavo).

En su fundamento de Derecho octavo se afirma 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 [...]”. 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 –que nos parece acertado–, como expusimos (conferir, *supra*, el apartado 2.2.), 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 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, señalando, además, que la realidad social de nuestro tiempo tampoco requiere de modo inexcusable de una pena como la impuesta por el artículo en cuestión.

Según hemos visto, 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, conforme se ha indicado, 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 redacción originaria, 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, como hemos expuesto, 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 indicados 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 1988⁹¹ –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

⁹¹ Sentencia que, como hemos dicho, 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”.

Y, según se indicó, es 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.

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 añade el Alto Tribunal 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 también mencionada Sentencia

del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1991⁹², 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 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 establecida 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**

⁹² Recogida en *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía*, Tomo 1992-2, Jurisprudencia (12.285), pp. 243-249.

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 afirmativa 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, conforme al 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 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 1990⁹³ –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

⁹³ 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.

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 imprejugado, 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 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 de diciembre de 1988 [...]”⁹⁴.

⁹⁴ 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).

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 de 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 1991⁹⁵, referida a 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

⁹⁵ Recogida en *op. cit.*, *La Ley*, Tomo 1991-4, Jurisprudencia (11.880), pp. 196-200, donde es comentada por RÍOS MORENO; y en GARCÍA GIL & GARCÍA GIL, *op. cit.*, *Los contratos mercantiles...*, pp. 422-423 y 585-588.

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, previsor 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 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 destaca la Sentencia de 10 de diciembre de 1988.

Sin embargo, como vimos (conferir, *supra*, el apartado 1.2.), 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 afirma 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 referida 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 (*vide* 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 (conferir los fundamentos jurídicos primero y quinto)⁹⁶.

Por último, y como igualmente vimos, en la Sentencia de 20 de abril de 2009 (RJ 2009/3340), se sigue la línea jurisprudencial de la Sentencia de 12 de enero de 2009, que se cita⁹⁷, 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

⁹⁶ 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 1.1., 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.

⁹⁷ 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)].

20 de la Ley de Contrato de Seguro a un seguro marítimo de responsabilidad civil.

Manifiesta la Sala (*vide* 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 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 50/1980⁹⁸.

Por todo cuanto queda expuesto en esta obra, consideramos que los argumentos reseñados no son ni adecuados ni suficientes para fundamentar tal cambio de criterio jurisprudencial, que no puede menos que parecernos desafortunado.

⁹⁸ 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).

CAPÍTULO 3. LOS ANTEPROYECTOS DE LEY DE CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO Y EL ANTEPROYECTO Y LOS PROYECTOS DE LEY GENERAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

3.1. GÉNESIS Y ESTRUCTURA

La Doctrina científica ha venido siendo unánime al afirmar que el Código de Comercio necesita una reforma profunda de su articulado, puesto que se encuentra totalmente desfasado de la realidad mercantil de nuestros días.

Esta necesidad todavía se hace más patente en el ámbito del Derecho Marítimo, y particularmente en materia de seguros, donde ha surgido lo que se ha dado en denominar un «Derecho vivo», acomodado a las nuevas necesidades económicas, y mucho más flexible, con el fin de adecuarse a las cambiantes circunstancias del tráfico aseguraticio.

Haciéndose eco de las críticas de la Doctrina respecto de la insuficiente regulación del contrato de seguro marítimo en los artículos 737 a 805 del Código de Comercio, la

Asociación Española de Derecho Marítimo comenzó en 1978 la elaboración de un Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo⁹⁹.

A tal efecto, una Comisión de carácter abierto, compuesta por Juristas, Navieros, Entidades de Seguros, etc., redactó en el seno de la *Asociación Española de Derecho Marítimo* un primer borrador que, posteriormente, se elevó al Comité Ejecutivo de dicha *Asociación*. El ponente y redactor principal de esta Comisión fue el Profesor D. José María RUIZ SOROA.

Las críticas y enmiendas recibidas –fundamentalmente de la *Asociación de Navieros Españoles* (ANAVE) y de la *Unión Española de Aseguradores* (UNESPA)– se discutieron también en Comisión abierta.

El Profesor D. Fernando SÁNCHEZ CALERO,

⁹⁹ En 1966, MONFORT BELENGUER, a la sazón Secretario General de la *Asociación Española de Derecho Marítimo*, había propuesto la elaboración de una Ley de Seguro Marítimo, para lo cual consideraba adecuado tomar como punto de partida la «Marine Insurance Act», de 1906, adaptando sus ideas básicas a nuestro Derecho. Conferir MONFORT BELENGUER, Juan B.: «Necesidad de una Ley Especial de Seguro Marítimo», en *Revista Española de Derecho Marítimo*, 1966-1967, Fascículo 1, pp. 21 y ss.

entonces Presidente de la *Asociación Española de Derecho Marítimo*, remitió el Anteproyecto definitivo al Excelentísimo Señor Ministro de Justicia el 25 de abril de 1980, para su posterior estudio en la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación¹⁰⁰.

El Profesor D. Aurelio MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Presidente de dicha Sección, encargó a los Profesores D. Ignacio ARROYO MARTÍNEZ y D. José María RUIZ SOROA la elaboración de un Informe, que entregaron en el mes de febrero de 1982.

Con el fin de discutir el texto revisado, se creó una Comisión «*ad hoc*» integrada por los autores del citado Informe, y como Vocales, los Profesores Dña. Mercedes VÉRGEZ SÁNCHEZ, D. Fernando SÁNCHEZ CALERO y D. Justino F. DUQUE DOMÍNGUEZ, redactándose una nueva versión en 1983.

En 1987, se introdujeron algunas modificaciones que dieron lugar al texto que, en 1988, fue sometido a la

¹⁰⁰ Para su texto, *vide Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, pp. 979 y ss.

consideración de la *Asociación Española de Derecho Marítimo*, de la *Asociación de Navieros Españoles* (ANAVE) y de la *Unión Española de Aseguradores* (UNESPA).

En septiembre de 1991, se concluyó la redacción del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, que en 1992 se entregó al Excelentísimo Señor Ministro de Justicia¹⁰¹.

Sirvieron como fuentes para la elaboración del Anteproyecto¹⁰²:

1. La «Marine Insurance Act», de 1906.

¹⁰¹ Conferir SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, n^{os}. 73 y 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. 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.

¹⁰² Seguimos a RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, mayo/agosto, 1982, p. 53, citado en este sentido por RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 294.

Vide, también, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5^o., pp. 45-46.

2. El Código de Comercio alemán, de 1987, y las «Allgemeine Deutsche Seeversicherung Bedingungen» (Condiciones Generales alemanas), de 1919.

3. El «Codice della Navigazione» italiano, de 1942.

4. La Ley francesa de 3 de Julio de 1967.

5. El «Norwegian Marine Insurance Plan», de 1964.

6. El Derecho Contractual del Seguro (Pólizas-Tipo y Condiciones Generales).

Por otra parte, se procuró adaptar el citado Anteproyecto a la regulación contenida en la Ley de Contrato de Seguro, lo que en opinión del Profesor RUIZ SOROA se consiguió en forma armoniosa ya en su primera redacción de 1982, salvando, claro está, las especialidades exigidas por el seguro marítimo.

La estructura interna del Anteproyecto reflejaba claramente la influencia de la Ley francesa de 3 de Julio de 1967, ya que aparecía dividido en tres Títulos referidos a las

“Disposiciones generales”, a unas “Disposiciones comunes a diversos tipos de seguro” y, por último, a unas “Disposiciones especiales”.

En su versión de 1980, los Títulos II y III se dividían en 7 y 3 Capítulos respectivamente, con un total de 70 artículos.

El texto de 1992, venía precedido de una Exposición de Motivos que justificaba la necesidad de la nueva Ley en lo obsoleto de los preceptos que a regular esta materia se dedican en el vigente Código de Comercio. Esta última versión constaba de 56 artículos, una Disposición Transitoria y una Disposición Final, y los Títulos II y III se dividían en 6 y 3 Secciones.

El Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004¹⁰³, y los Proyectos de 10 de

¹⁰³ 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, 1^a. Edición.

noviembre de 2006 y de 19 de diciembre de 2008¹⁰⁴, fueron elaborados por una Sección Especial para la Reforma del Derecho de la Navegación Marítima (formada dentro de la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación), presidida por el Profesor D. Justino F. DUQUE DOMÍNGUEZ, por el Registrador de la Propiedad y Mercantil D. Enrique ALBERT PIÑOLÉ, por los Profesores Dña. Carmen ALONSO LEDESMA y D. José Luis GABALDÓN GARCÍA, y por el Notario D. Ángel RUEDA PÉREZ.

Tanto el Anteproyecto como los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima están formados por un Título Preliminar, referente a las “Disposiciones generales”, y nueve Títulos más¹⁰⁵, precedidos de una Exposición de

¹⁰⁴ **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.

¹⁰⁵ Título I. “De la ordenación administrativa de la navegación” (con once Capítulos); Título II. “De los vehículos de la navegación” (con siete Capítulos); Título III. “De los sujetos de la navegación” (con tres Capítulos); Título IV. “De los contratos de utilización del buque” (con cuatro Capítulos); Título V. “De los contratos auxiliares de la navegación” (con cuatro Capítulos); Título VI. “De los accidentes de la navegación” (con cinco Capítulos); Título VII. “De la limitación de responsabilidad”

Motivos –con un total de 597, 541 y 535 artículos, respectivamente–, y el Anteproyecto, además, por una Memoria, estando dedicado el Título VIII al contrato de seguro marítimo (formado el del Anteproyecto por los artículos 473 a 534; el del Proyecto de 2006 por los artículos 436 a 497; y el del Proyecto de 2008 por los artículos 435 a 496), con una estructura –similar a la de los Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, de cuyo contenido parten–, formada por tres Capítulos, relativos a las “Disposiciones generales”, a las “Disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo” (con seis Secciones: 1ª. “De los intereses asegurados”; 2ª. “Del valor asegurado y del coaseguro”; 3ª. “De los riesgos de la navegación”; 4ª. “De la conclusión del contrato y deberes del contratante”; 5ª. “De la indemnización”; y 6ª. “De la prescripción”) y a las “Disposiciones especiales de algunas clases de seguros” (con tres Secciones: 1ª. “Del seguro de buques”; 2ª. “Del seguro de mercancías”; y 3ª. “Del seguro de responsabilidad”). El Proyecto de 2008, concluye con siete Disposiciones

(con cuatro Capítulos); Título VIII. “Del contrato de seguro marítimo” (con tres Capítulos); y Título IX. “Especialidades procesales” (con cuatro Capítulos). En el Anteproyecto de 2004, el Título I aparece dividido en diez Capítulos, y el Título IX en seis, siendo en lo demás su división en Capítulos igual a la que se expone de los dos Proyectos posteriores.

Adicionales, una Disposición Transitoria, una Disposición Derogatoria, y ocho Disposiciones Finales (seis en el Proyecto de 2006, que no recogía la atinente a la modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, ni la de Gibraltar)¹⁰⁶.

En la Memoria del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, se decía lo siguiente en relación con la materia que nos ocupa:

“La regulación del seguro marítimo, que goza de una amplia trayectoria histórica en España, quedó al margen de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, por lo que dicho contrato seguía regido por disposiciones muy antiguas. Por otro lado, la difusión en nuestro mercado asegurador de modelos contractuales surgidos en el ámbito internacional hacía especialmente necesaria la modernización de los preceptos legales específicos del seguro marítimo. A este objetivo se dedica el Título VIII del texto que se comenta.

¹⁰⁶ El Anteproyecto de 2004, termina con cuatro Disposiciones Adicionales, una Disposición Transitoria, una Disposición Derogatoria, y cuatro Disposiciones Finales.

La regulación propuesta se inspira muy directamente en las prácticas contractuales vigentes que se canalizan mediante modelos de pólizas y cláusulas de origen señaladamente anglosajón. Sin embargo, esta inspiración no ha sido traducida en forma mimética al texto legal, sino que se ha pretendido recoger los elementos esenciales de dicha práctica mediante su vaciado en los moldes conceptuales propios de nuestra tradición jurídica.

Por otra parte, y a diferencia de lo que sucede en el contrato de seguro terrestre en general, necesitado de una normativa protectora del asegurado y, por ello, inderogable en su perjuicio, el seguro marítimo es en lo fundamental un contrato entre empresarios profesionales (entre iguales) y, por ello, la autonomía de la voluntad a la hora de definir el contenido obligacional del contrato debe ser ampliamente respetada. Lo cual, por otra parte, viene hoy en día exigido legalmente por la normativa comunitaria sobre «seguros de grandes riesgos», entre los que figura el marítimo en todo caso. De ahí que no exista en la regulación que se presenta un precepto que declare el carácter imperativo de sus normas, sino que por el contrario éstas son en su mayor parte dispositivas. Sólo en muy concretos casos (por

ejemplo, artículos 490.2º, 492.3º, 531, etc.) se ha excluido expresamente la posibilidad de pacto en contrario a lo dispuesto en la norma legal, por motivos de protección de terceros ajenos al contrato o para salvaguardar elementos básicos de su estructura típica indemnizatoria.

A efectos de delimitar el ámbito de aplicación de la normativa especial, el artículo 473 centra dicho ámbito por referencia a los «riesgos propios de la navegación marítima», de forma que es la exposición de los intereses asegurados a estos específicos y particulares riesgos lo que determina la sujeción del correspondiente seguro a la normativa especial.

En materia de intereses asegurables, y con independencia de la enumeración ejemplificativa contenida en el artículo 476, es de resaltar la presunción recogida en el artículo 479, a virtud de la cual todo contrato de seguro se entiende efectuado por cuenta de quien resulte titular del interés en el momento del siniestro. Este precepto, que se aparta directamente de lo establecido en el artículo 7 LCS, resulta muy necesario en el ámbito marítimo, ámbito en el que resulta tan natural la contratación por cuenta propia o

ajena que resulta preciso elevar tal práctica al rango de norma legal presuntiva.

En cuanto al valor asegurado, el artículo 481 establece una presunción a favor del carácter de estimado del valor declarado en póliza en los seguros de cascos, de conformidad con la práctica universal en la materia. Por otro lado, el artículo 482 ha pretendido definir el llamado «doble seguro» (situación muy frecuente en la realidad del tráfico marítimo de mercancías) con mayor precisión que el correspondiente artículo 32 LCS, suprimiendo el requisito de que los varios contratos hubieran sido concertados por un mismo tomador. Es la identidad de interés y riesgo asegurados la que determina la existencia de un seguro múltiple, con los particulares efectos que esta situación produce, no la identidad de contratante o tomador.

Por último, el artículo 483 establece la plena capacidad procesal (legitimación) del asegurador abridor o delegado en el coaseguro para actuar activa o pasivamente por cuenta de todos los coaseguradores, capacidad que no se deduce con claridad del correspondiente artículo 33 LCS

y que ha dado lugar a opiniones contrapuestas en doctrina y jurisprudencia estos últimos años.

La delimitación de los riesgos asegurados se confía, desde luego, a la autonomía de las partes (artículo 484). Sin embargo, recogiendo los usos habituales, se precisa la exclusión, salvo pacto en contrario, de los riesgos extraordinarios de carácter bélico y asimilado (artículo 485), así como el vicio propio y el uso y desgaste natural (artículo 487, aunque téngase en cuenta la particularidad en esta materia del artículo 512 para el seguro de buques). En materia de siniestros causados por la conducta del asegurado, el artículo 486 es más exigente que el correlativo artículo 19 LCS, precisamente por el carácter de seguro entre profesionales que ostenta el marítimo. Y así, no solamente se excluyen de cobertura los siniestros causados por mala fe del asegurado, sino también los debidos a su culpa grave (siempre salvo pacto en contrario en este último caso). Y precisamente por el carácter empresarial del asegurado, se hace necesario, y el precepto así lo recoge, precisar el ámbito subjetivo del término: de forma que quedan excluidos de ese concepto los dependientes en general (señaladamente los náuticos) pero no aquellos que

desempeñan en tierra funciones de gerencia que implican la conservación o mantenimiento del buque asegurado.

Sin perjuicio de la obligación del asegurador de entregar al tomador la póliza o certificado de cobertura provisional, el artículo 488 niega cualquier carácter formal al contrato, de manera que la existencia de éste puede ser acreditada por cualquier medio de prueba válido. El precepto es congruente con la realidad del tráfico, sobre todo en el sector del seguro de mercancías, en la que es frecuente el acuerdo contractual informal debido a la rapidez con que se producen las operaciones en ocasiones.

El artículo 489 recoge la regulación específica marítima de las situaciones en que el contrato se celebra con posterioridad al siniestro, o a la terminación del riesgo. En tales casos, la validez del contrato se hace depender del estado subjetivo de conocimiento de ese hecho por las partes, no del hecho mismo como sucede en el correlativo artículo 4 LCS. Por otra parte, se prevé una regulación especial para el caso de que el contrato se hubiera efectuado expresamente sobre buenas o malas noticias.

Es de señalar, al tratar de la conclusión del contrato, cómo el artículo 490 se aparta del correlativo artículo 10 LCS en materia de declaración precontractual del riesgo. En efecto, no parecía adecuado a las particularidades y complejidades del sector marítimo un sistema de declaración basado en la idea de que el asegurado está obligado a responder al cuestionario presentado (deber de contestar). En efecto, en el campo marítimo no es posible técnicamente prever un cuestionario que recoja las tan diversas circunstancias que pueden afectar a la estimación del riesgo y, por otro lado, el asegurado es capaz de valorar profesionalmente dichas circunstancias incluso mejor que el asegurador. Así las cosas, de acuerdo con el artículo 490 es el tomador quien soporta un deber positivo de comunicar las circunstancias relevantes que afectan al riesgo, con las consiguientes sanciones en caso de declaración incompleta o inexacta (artículo 491). Sin embargo, en el caso de seguros sobre embarcaciones dedicadas al deporte o recreo, y precisamente porque en estos casos nos encontramos normalmente ante navieros no profesionales, el párrafo 2º. vuelve al sistema del artículo 10 LCS.

Al regular el deber del asegurador de indemnizar los siniestros acaecidos al interés concreto asegurado, la Ley incorpora una serie de especialidades marítimas que conviene comentar. En primer lugar, se recoge la tradicional doble vía para liquidar los siniestros, las denominadas acciones de avería o de abandono, cuya opción corresponde al asegurado siempre que se cumplan los requisitos básicos (artículo 500). En materia de abandono, se prevé la posibilidad de pacto contractual que permita al asegurador, aun aceptando indemnizar, rechazar la transmisión en su favor de los restos del interés asegurado (artículo 503.2º). Norma ésta que los aseguradores reclamaban insistentemente (y que está generalizada en el Derecho Comparado), pues resulta relativamente frecuente que dichos restos constituyan una damnosa hereditas, al ser fuente de posible contaminación al medio ambiente o estar sujetos a obligaciones de remoción o extracción.

Por otro lado, y con carácter general, se introduce la figura del liquidador de averías como medio para liquidar amistosa y extrajudicialmente los siniestros en los que la complejidad técnica pueda dar lugar a disputas entre las

partes (artículo 504.4.º). Naturalmente, esta intervención es siempre voluntaria, puesto que sólo mediando pacto expreso puede confiarse la liquidación a esta clase de expertos. Sin embargo, se ha considerado que su previsión legal puede alentar a los interesados a recurrir a este método de composición extrajudicial, con efectos en definitiva beneficiosos.

Por último, la Ley dedica su capítulo III a las disposiciones especiales de las diversas clases de seguros, distinguiendo en tres secciones las referentes al seguro de buques, de mercancías, y de responsabilidad. Estas últimas (artículos 530 y ss.) representan una novedad absoluta, por cuanto la regulación tradicional del seguro marítimo en el vigente Código de Comercio desconocía la cobertura aseguradora de la responsabilidad civil naviera. Ahora, se presenta una regulación que sigue en sus líneas esenciales la existente en LCS, aunque se precisan una serie de cuestiones de no escaso interés. Por un lado, esta regulación se declara supletoria de aquellos supuestos en que la propia Ley General establece algún tipo de seguro obligatorio dotado de normas específicas, legales o reglamentarias. Lo cual sucede, señaladamente, en los casos de responsabilidad civil

por contaminación (artículo 456), o responsabilidad del porteador marítimo por daños a pasajeros transportados (artículo 362).

Por otra parte, se establece con carácter general la existencia de una acción directa a favor del perjudicado y en contra del asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación de indemnizar. Esta acción directa propia del perjudicado se declara indisponible para las partes, de forma que cualquier pacto que intente suprimirla (pacto que desgraciadamente es frecuente en determinadas clases de cobertura de responsabilidad naviera) es inválido (artículo 531).

En un sentido distinto, se aclara que las limitaciones de responsabilidad de que gozase el asegurado frente a la acción del perjudicado (por ejemplo, la limitación genérica por créditos marítimos del Título VII, o las limitaciones de deuda del porteador marítimo de personas o cosas), pueden también ser opuestas por el asegurador.”

Y en el apartado IX de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008¹⁰⁷, se manifiesta que:

“En el tratamiento «Del seguro marítimo», de tanta raigambre en nuestro Derecho, ha seguido la Ley, sin embargo, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, tomándose una vez más el trabajo de articularlos bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica. La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida de antemano por las comunitarias sobre «Seguros de Grandes Riesgos», obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes; y, en cuanto a su ámbito de aplicación este seguro cubre los «propios de la navegación marítima»¹⁰⁸, presumiéndose concluido siempre

¹⁰⁷ En términos casi coincidentes en su mayor parte, se expresan el apartado VIII de la Exposición de Motivos del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, de febrero de 2004, y el apartado IX de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006.

¹⁰⁸ **Ahora bien, hay que tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 1 del Proyecto, según el cual:**

“1. El objeto de esta Ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima.

2. La navegación por las aguas de los ríos, canales, lagos, embalses naturales o artificiales y demás continentales interiores, que no

el contrato por quien resulte ser titular del interés (a diferencia de lo que sucede en el seguro terrestre ex artículo 7 de su Ley reguladora) y, en los seguros de cascos, se tiene también como «estimado» el valor asegurado que figura en la póliza. Por otro lado, la validez del seguro múltiple no depende de que venga concertado por un mismo tomador y en relación al coaseguro la Ley establece de forma clara la plena legitimación procesal del cabezalero o «abridor» de la póliza para actuar activa o pasivamente por cuenta de todos los coaseguradores.

Los riesgos asegurados se delimitan por vía de pacto, aunque no cubren, salvo que dicho acuerdo inter partes concurra, los extraordinarios (bélicos y asimilables), tampoco el vicio propio, el desgaste natural (con alguna particularidad para el seguro de buques) y la culpa del asegurado (el dolo nunca queda cubierto, y, a estos efectos

sean accesibles para los buques desde el mar, se regirá por la Legislación reguladora del dominio público hidráulico 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.

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.”

de la culpa del asegurado incluye la de los dependientes en tierra, a quienes incumbe el mantenimiento del objeto asegurado). Naturalmente tienen reglas propias los contratos de seguro celebrados sobre «buenas o malas noticias», así como los contratados con posterioridad a la terminación del riesgo o producido ya el siniestro, haciendo depender la Ley su validez del estado subjetivo de conocimiento que de todo ello tengan las partes.

Al tomador corresponde el deber de declaración exacta, que en el caso de embarcaciones de deporte o recreo (no así en los buques mercantes propiamente dichos) se ha de acomodar a la Ley de Contrato de Seguro, regulando la de Navegación la consecuencia de la inexactitud o reticencia en todos los casos. Al asegurador compete, por su lado, indemnizar el daño producido, pudiendo liquidarse el siniestro por la doble vía del procedimiento de avería o el sistema de abandono que (acogiendo una petición legítima de los aseguradores) la Ley permite realizar pactando la no transmisión del objeto asegurado o de sus restos a la compañía aseguradora, para ahorrarles una damnosa hereditas. La liquidación puede hacerse extrajudicialmente por medio de los liquidadores de averías, posibilidad que la

Ley ofrece, considerando de especial interés los efectos beneficiosos de los procedimientos amigables.

En el tratamiento de las ramas singulares del seguro marítimo la Ley incorpora como novedad la cobertura aseguradora de la responsabilidad civil del naviero, que sigue la estela marcada por la Ley de Contrato de Seguro y que se articula además como disciplina supletoria en los supuestos en los que la propia Ley General de la Navegación impone la contratación de seguros obligatorios que gocen de su propio régimen específico, lo que señaladamente tiene lugar en los casos de responsabilidad civil por contaminación y también es la que atañe al porteador marítimo por daños a los pasajeros.

La Ley sanciona, con carácter indisponible, la acción directa del perjudicado contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar; pero, a esa reclamación del perjudicado podrá oponer el asegurador, por su parte, las limitaciones de responsabilidad (por créditos marítimos del Título VII) o incluso la limitación de deuda (la del porteador de personas o cosas) que el asegurado pudiera haber esgrimido, por la suya, frente al

perjudicado reclamante. La Ley contempla también las especialidades de los seguros de protección e indemnización, de tanta raigambre en el ámbito de la navegación, pero que no son objeto de regulación en nuestro Derecho interno. Por eso, se remite su régimen jurídico a sus propias pólizas y se contempla la acción directa en los casos en que lo prevean los Convenios internacionales o las normas de la Unión Europea, las cuales proporcionan la necesaria cobertura de los daños que se puedan ocasionar al medio ambiente y a terceros.”

3.2. EL REGIMEN DE LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO Y PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN

3.2.1. Los Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1980 y de 1992

De entrada, hay que tener en cuenta que el artículo 3 del Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 1980 establecía que “*El contrato de seguro marítimo se regirá por las disposiciones de la presente Ley, aplicándose las normas comunes en ausencia de disposición sobre alguna materia*”.

Y el artículo 3 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992 –con una redacción más precisa que la del artículo 3 del Anteproyecto de 1980–, disponía que:

“El contrato de seguro marítimo se regirá por las disposiciones de la presente Ley y por lo convenido entre las partes, aplicándose de forma subsidiaria en lo no previsto por ellas la Ley 50/1980, de 8 de Octubre, sobre Contrato de Seguro.”

Según el artículo 29 del Anteproyecto de 1992:

“1.- El asegurador deberá practicar la liquidación del siniestro en el plazo fijado en la póliza que no podrá ser superior a tres meses contados desde:

a) La aceptación expresa o presunta del abandono o de la declaración judicial de su validez.

b) La aceptación del siniestro por el asegurador en los casos de liquidación por la acción de avería. El asegurador, en el plazo de un mes contado desde que el asegurado aportó la prueba del daño y de sus causas, deberá aceptar el siniestro o manifestar que lo rechaza, a no ser que el procedimiento

pericial haga necesario un plazo más amplio para la averiguación de las causas.

2.- Practicada la liquidación del siniestro el asegurador hará efectiva la indemnización en el plazo de quince días desde que el asegurado haya manifestado su conformidad con esa liquidación. La demora en el pago obliga al asegurador al abono de los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento fijado, según los casos, en los apartados a) y b) del número 1 de este artículo.

3.- En el caso de divergencia entre el asegurador y el asegurado sobre la cuantía de la indemnización, el asegurado tendrá derecho a la entrega inmediata de la cantidad fijada por el asegurador, sin que la percepción de esa cantidad impida al asegurado la reclamación judicial de la suma superior que, a su juicio, debería alcanzar la indemnización.”

El artículo 27.2 de dicho Anteproyecto de 1992 disponía –con carácter imperativo– que “*Se entenderá aceptado el abandono si el asegurador no niega su validez en el plazo de un mes contado desde la recepción de la declaración*”. Su valor y contenido –salvas las diferencias de redacción– era coincidente con el artículo 40 inciso segundo

del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, de 25 de abril de 1980.

En cambio, el artículo 42 del Anteproyecto de 1980 difería en varios extremos sustanciales del artículo 29 del Anteproyecto de 1992.

El artículo 42 tenía carácter imperativo, y el margen de la autonomía de la voluntad quedaba reducido al mínimo que permitía dicho precepto y, en concreto, a la posibilidad de fijar en la póliza un plazo para la liquidación del siniestro, que no podía ser superior a quince días –en lugar de los tres meses del Anteproyecto de 1992, plazo mucho más acorde con la realidad–, contados también como lo hacía el artículo 29, con la salvedad de que éste, en su apartado b) preveía la posibilidad de que el procedimiento pericial requiriese más de un mes para averiguar las causas del siniestro (circunstancia, sin duda, frecuente).

Dicho artículo 42 finalizaba estableciendo que *“No será de aplicación en el seguro marítimo lo dispuesto en los artículos 18 y 20 de la Ley sobre Contratos de Seguros”*; así, el Anteproyecto recogía expresamente la postura que hemos

defendido en páginas anteriores. Sin embargo, la supresión de este párrafo no implicaba que los mencionados artículos de la Ley de Contrato de Seguro fueran a ser aplicables al seguro marítimo bajo la normativa que establecía el Anteproyecto de 1992, porque el artículo 29 disponía de forma taxativa que, en caso de demora, el asegurador debía abonar “*los intereses legales*” (“*el interés normal de dinero*”, expresaba de forma menos precisa el texto anterior), añadiendo el momento a partir del cual se devengaban, omisión importante en la regulación de 1980.

El artículo 29.3 del Anteproyecto de 1992 contenía una norma que la Doctrina ya había echado en falta en el artículo 42 del Anteproyecto de 1980¹⁰⁹, estableciendo un pago a cuenta de la futura indemnización en caso de divergencia sobre su cuantía entre los contratantes; previsión muy acertada y en línea con lo que establecen los artículos 770 y 774 del Código de Comercio, que exigen el previo pago –bajo fianza del asegurado– o el depósito judicial del importe de la

¹⁰⁹ En este sentido, RUIZ SOROA, *op. cit.*, «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, p. 63, y nota n.º. 35 bis en la p. 71, quien consideraba el sistema del citado artículo 42 del Anteproyecto de 1980 como “claramente insuficiente y excesivamente duro para el asegurado”.

indemnización, si el asegurado desea contradecir judicialmente dicho importe o la liquidación efectuada¹¹⁰.

Cabe concluir valorando positivamente las modificaciones introducidas en el anteproyecto de 1992. En cuanto a las diferencias con la regulación del Código de Comercio en esta materia, hay que destacar que los artículos 770 y 774 citados no recogen ningún plazo para llevar a cabo la liquidación, mientras que el artículo 29 del Anteproyecto de 1992 sí lo hacía, a semejanza de lo dispuesto en el artículo 33 de la «Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o vapor», de 1934. Además, dicho Código faculta a los interesados para estipular en la póliza un plazo para el pago; en cambio, el mencionado artículo 29 obligaba a que la indemnización se pagase dentro de los quince días siguientes a la manifestación del asegurado de su conformidad con la

¹¹⁰ Como se indica en ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, p. 232, los referidos artículos 770 y 774 del Código de Comercio “en sus párrafos finales recogen, con base sin duda en la idea de la universalidad del riesgo en seguro marítimo y su secuela de presunción a favor del asegurado, claras manifestaciones del principio «*solve et repete*», esto es, primero paga y luego discute o reclama”. Así también, RUIZ SOROA, *op. cit.*, «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, p. 71, nota número 35 bis.

liquidación¹¹¹. En definitiva, el Anteproyecto de 1992 tutelaba mejor los intereses del asegurado, aunque el carácter dispositivo de su normativa en esta materia, permitía pactar otras condiciones con el asegurador.

3.2.2. El Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima

Antes de nada, hay que decir que, a diferencia de lo que disponían los dos Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo en el artículo 3, en el Anteproyecto¹¹² y en

¹¹¹ El citado artículo 33 de la «Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o vapor», de 1934, establece –entendemos que de manera más adecuada que el artículo 29 del Anteproyecto– que “*La compañía deberá hacer efectivo el importe a su cargo [...] dentro de otros quince días **después de recibida** la conformidad*”.

La «Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador», de 1934, en su artículo 35 dispone que la Compañía pague las indemnizaciones “*dentro de los treinta días siguientes al de haber sido hecha la reclamación, convenientemente justificada y documentada, y como tal, reconocida y admitida por la Compañía*”. El plazo es de dos meses “*tratándose de liquidaciones de avería gruesa o común*”.

¹¹² **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

los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima¹¹³ no se establece la aplicación supletoria de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

Ahora bien, como ya indicamos (conferir, *supra*, el apartado 3.1.), según el apartado 2 del artículo 436 del Proyecto de 2008, “*Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se registrarán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”.

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., n.º. 125, enero/marzo, 2006, pp. 105-132.

MARTÍN OSANTE, *op. cit.*, «Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2006, pp. 33-70; e Ídem, *op. cit.*, «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 126, abril/junio, 2006, pp. 277-306.

¹¹³ **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., n.º. 131, julio/septiembre, 2007, pp. 329-346.

La regulación de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización en el artículo 504 del Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima de febrero de 2004, y en los artículos 467 y 466 de los Proyectos de Ley General de la Navegación Marítima¹¹⁴ de 10 noviembre de 2006 y de 18 de diciembre de 2008, respectivamente, es coincidente con la del artículo 29 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, de 1992, con dos salvedades: se establece que el plazo que para la liquidación del siniestro se puede fijar en la póliza no podrá ser superior a un mes, en lugar de a tres meses (plazo este último que nos parecía más acertado, habida cuenta de la habitual complejidad de los siniestros relativos a la navegación); y se añade un apartado 4 conforme al cual *“Asegurador y asegurado podrán pactar, antes o después del siniestro, que la liquidación de éste se efectúe por un liquidador de averías nombrado de mutuo acuerdo. La liquidación así practicada será vinculante para ambas partes, salvo que alguna de ellas la impugne judicialmente en el plazo*

¹¹⁴ FERNÁNDEZ-QUIRÓS y LÓPEZ QUIROGA, *op. cit.*, «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. 125-127, se ocupan de la liquidación del siniestro.

de treinta días desde su notificación”, disposición que nos parece interesante en orden a evitar conflictos.

Además, al artículo 466 del Proyecto de 2008 se le incorpora otro apartado –el 5–, que reproduce el artículo 43 de la Ley de Contrato de Seguro, con la única diferencia de que se concreta que la subrogación del asegurador lo será no sólo en los derechos y obligaciones que correspondieran al asegurado, por razón del siniestro, contra el responsable de éste, sino también contra el que lo sea de sus consecuencias.

En cuanto a la aceptación presunta del abandono, el contenido del artículo 502.2 del Anteproyecto Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, y de los artículos 465.2 y 464.2 de los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006 y de 18 de diciembre de 2008, respectivamente, coincide literalmente con lo que establecía el artículo 27.2 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, de 1992, y así, *“Se entenderá aceptado el abandono si el asegurador no niega su validez en el plazo de un mes contado desde la recepción de la declaración”*.

BIBLIOGRAFÍA

ALBALADEJO GARCÍA, Manuel: *Compendio de Derecho Civil*, Librería Bosch, Barcelona, 1983, Quinta Edición.

_____: *Curso de Derecho Civil Español*, II, *Derecho de Obligaciones*, Librería Bosch, Barcelona, 1984, 3ª. Edición.

_____: *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo XV, Volumen 1º., *Artículos 1.088 a 1.124 del Código Civil*, EDERSA, Madrid, 1989.

ALBORS, Eduardo y ALBORS, Galiano: «Los seguros sobre buques y mercancías durante su estancia en puerto», en *Ingeniería Naval*, julio/agosto, 2004, pp. 847-853.

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.

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, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2000, pp. 337-353.

_____ : *Curso de Derecho Marítimo*, J. M. Bosch Editor y Alferal, S. L., Barcelona, 2001, Primera Edición.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

_____ : *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.

BARRÓN DE BENITO, José Luis: *Condiciones Generales de la Contratación y Contrato de Seguro*, Dykinson, Madrid, 1999.

BASTERRETXEA IRIBAR, Imanol: *Práctica del seguro de buques*, Cuadernos Prácticos, 1, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Enero de 2006, 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 1^a.] de 20 de febrero de 1995 [RA, 1995/883])», en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º. 220, abril/junio, 1996, pp. 501-513.

BELTRÁN DE HEREDIA Y ONÍS, Pablo: *El incumplimiento de las obligaciones*, EDERSA, Madrid, 1990.

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, 1^a. Edición, pp. 131-158.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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, n.º. 70, Octubre de 1999, pp. 61-96.

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.

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-CAL Y CORTINA, Rosa María Gabriela: *Derecho del Mar y de la Navegación Marítima*, Editorial Tórculo, 1999.

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).

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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.

DÍEZ-PICAZO, Luis y GULLÓN, Antonio: *Sistema de Derecho Civil*, Volumen II, *Teoría General del Contrato. La relación obligatoria en general. Las relaciones obligatorias en particular*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1984, 4ª. Edición.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA: *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, *Parte General*, Tomo II, *Análisis de las Pólizas*, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Vitoria, 1987.

ESPÍN CÁNOVAS, Diego: *Manual de Derecho Civil Español*, Volumen I, *Parte General*, EDERSA, Madrid, 1982, 8ª. Edición.

_____: *Manual de Derecho Civil Español*, Volumen III, *Obligaciones y Contratos*, EDERSA, Madrid, 1978, 5ª. 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*, Núm. 1, 1997, pp. 7-37.

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.

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.

FORNÍES BAIGORRI, Ascensión: *Fuentes del Derecho Mercantil*, Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1971.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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, 3ª. Edición.

GONZÁLEZ HEVIA, Raúl: *Manual de seguro marítimo*, Editorial Mapfre, S. A., Madrid, Junio de 1980, 2ª. Edición.

GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A.: *Procedimientos marítimos*, Biblioteca Jurídica de Bolsillo, 19, Editorial Colex, Madrid, 1996.

_____ : *Curso de Derecho de la Navegación*, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Vitoria, 1998.

GUTÉS PASCUAL, María Rosa: *La avería gruesa o común. Especial referencia a las Reglas de York y Amberes. (Una distribución equitativa del riesgo en el transporte marítimo)*, Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria–Gasteiz, 2008, Primera Edición.

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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

LA BIBLIA DE ESTUDIO *DIOS HABLA HOY*, Traducción Interconfesional, Sociedades Bíblicas Unidas, Editorial Claret, Primera Edición, 2002.

LA CASA GARCÍA, Rafael: «Algunas consideraciones sobre la aplicación del artículo 20 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, al seguro marítimo», en *Homenaje en memoria de Joaquín Lanzas y de Luis Selva* (Dos Tomos), Centro de Estudios Registrales, Madrid, 1998, Tomo I, pp. 173–183.

_____ : *La mora del asegurador en la Ley de Contrato de Seguro*, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S. A., Madrid, 2000.

LASARTE ÁLVAREZ, Carlos: *Deudas líquidas e ilíquidas y cobro de intereses*, Colección Jurisprudencia práctica, Nº. 100, Editorial Tecnos, S. A., 1995.

MARTÍ SÁNCHEZ, Jesús Nicolás: «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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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.

_____ : «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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

MONFORT BELENGUER, Juan B.: «Necesidad de una Ley Especial de Seguro Marítimo», en *Revista Española de Derecho Marítimo*, 1966-1967, Fascículo 1, pp. 21 y ss.

NAVARRO PÉREZ, José Luis: *Ley del Contrato del Seguro (Comentarios y Jurisprudencia)*, Editorial Comares, Granada, 1991.

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.

OVIDIO NASÓN, Publio: *Epistulae ex Ponto*.

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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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, Distribuciones de La Ley, S. A., Madrid, 1991, Jurisprudencia (11.880), pp. 196-200.

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 Edition.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

_____ : «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., n.º. 81, enero/marzo, 1995, pp. 135-152.

_____ : *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º., 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.

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.

_____ : «Fuentes legales y contractuales del contrato de Seguro Marítimo», Conferencia impartida el 26 de febrero de 1991 en Palma de Mallorca, dentro del Curso Monográfico de Seguro Marítimo, organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*.

_____ : «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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

RUIZ-RICO RUIZ, José Manuel, en *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo XV, Volumen 1º., *Artículos 1.088 a 1.124 del Código Civil*, EDERSA, Madrid, 1989.

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: «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/Dicembre, 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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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.

SANZ VIOLA, Ana María: *La cláusula penal en el Código Civil*, José María Bosch Editor, S. A., Barcelona, 1994.

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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

_____ : «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.

_____ : *El régimen jurídico del seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

_____ : *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 3º. De la Ley de Contrato de Seguro y el seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

_____ : *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.

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: *El seguro marítimo*, Editorial Bosch, Barcelona, 1940.

_____ : *Derecho Mercantil*, Marcial Pons Editor, Madrid, 1989, 16ª. Edición.

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, n.º. 3, Semestre II, 2009, pp. 1-50.

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.

VEIGA COPO, Abel B.: «La interpretación judicial de las condiciones del contrato de seguro», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 127, julio/septiembre, 2006, pp. 475-525.

VERDERA Y TUELLES, 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», págs. 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: *Protección del contratante débil y condiciones generales de los contratos*, Cuadernos Civitas, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1990, Primera Edición.

- SÁNCHEZ CALERO, Fernando: «Conclusión, documentación, contenido del contrato (Artículos 5 a 24) », pp. 338 y 347.

- 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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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.

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.

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 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.

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.

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.

Reglamento (CE) N°. 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.

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

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) N°. 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) N°. 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 20 de diciembre de 1954.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 21 de octubre de 1964.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 8 de junio de 1966.

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 26 de febrero de 1970 (EDJ 1970/95).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 14 de octubre de 1975 (EDJ 1975/2612).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 de enero de 1980 (EDJ 1980/1098).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de marzo de 1981 (EDJ 1981/1454).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de abril de 1982 (ROJ 1363/1982).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 28 de noviembre de 1983.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de julio de 1984 (EDJ 1984/7306).

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 20 de diciembre de 1985 (ROJ 1707/1985).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 1986 (EDJ 1986/1203).

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 10 de junio de 1986 (EDJ 1986/3972).

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 12 de julio de 1988 (ROJ 9392/1988).

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 22 de julio de 1991.

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 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, 7.956).

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 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 2003/4324).

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 9 de febrero de 2007 (EDJ 2007/5388).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de marzo de 2007 (RJ 2007/1825).

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 14 de junio de 2007 (EDJ 2007/70096).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 de julio de 2007 (EDJ 2007/92296).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de noviembre de 2007 (EDJ 2007/206026).

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).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de julio de 2010 (EDJ 2010/185018).

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., n^{os}. 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.

«Marine Insurance Act», de 1906.

Convenio Internacional de Nairobi, de 18 de mayo de 2007, sobre la remoción de restos de naufragio.

«Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o vapor», de 1934 (para el texto de la misma, conferir HERNÁNDEZ MARTÍ, Juan: *Contrato de seguro marítimo: la Póliza de buques*, Edición del Autor, Valencia, 1982).

«Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador», de 1934.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

PUBLICACIONES JURÍDICAS **CONSULTADAS**

Anuario de Derecho Marítimo.

Assicurazioni.

Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil.

Il Diritto Maritimo.

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.

_____ **JAVIER SOTO ABELEDO** *EL ARTÍCULO 20 DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO Y LA CUESTIÓN DE SU APLICABILIDAD AL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO*

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.

“Gutta cavat lapidem, [non vi, sed saepe cadendo].”

[La frase principal se encuentra en Publio Ovidio Nasón: *Epistulae ex Ponto*, Liber Quartus, X, Albinobano, 5; y fue ampliada en la Edad Media.]

Portopí

Palma de Mallorca

Laus Deo

El artículo 20 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, es un precepto de singular trascendencia que, tanto en su versión inicial, como tras su modificación por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, ha sido objeto de discusión doctrinal, así como de debate en un considerable número de pleitos –en ambas instancias y en casación–, lo que ha dado lugar a una prolija doctrina jurisprudencial relativa al mismo.

Pero si la interpretación de la citada norma no está exenta de dificultades, por lo que respecta al contrato de seguro marítimo la cuestión primordial es saber si le resulta aplicable o no, problema a cuyo estudio, tanto desde la perspectiva de la Doctrina como de la Jurisprudencia, se dedica la presente obra.