

**COLECCIÓN DE DERECHO MARÍTIMO**

***LAS FUENTES DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO  
(DEL CÓDIGO DE COMERCIO DE 1885  
A LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA DE 2014)***

**PRIMERA EDICIÓN**

\*

**JAVIER SOTO ABELEDO**

\*

**2015**

**ISBN 978-84-608-4944-5**







**COLECCIÓN DE DERECHO MARÍTIMO**

***LAS FUENTES DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO  
(DEL CÓDIGO DE COMERCIO DE 1885  
A LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA DE 2014)***

**PRIMERA EDICIÓN**

\*

**JAVIER SOTO ABELEDO**

\*

**2015**

**ISBN 978-84-608-4944-5**

Primera edición, 2015

*Las fuentes del contrato de seguro marítimo  
(Del Código de Comercio de 1885 a la Ley de Navegación Marítima de 2014)*

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

©*Copyright* de la edición, de Javier Soto Abeledo, 2015.

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://porticolegal.expansion.com/>), 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 978-84-608-4944-5**

*Al Profesor D. Ignacio Arroyo Martínez –Catedrático de Derecho Mercantil de la Facultad de Derecho de la Universitat Autònoma de Barcelona– y al Profesor D. Miguel Coca Payeras –Catedrático de Derecho Civil de la Facultad de Derecho de la Universitat de les Illes Balears–: preclaros Juristas, que con su amistad, apoyo, aliento y ejemplo han hecho posible esta obra.*





*“Echa tu pan al agua; al cabo de algún tiempo lo encontrarás.”*

[*Eclesiastés*, 11:1, *La Biblia de Estudio “Dios Habla Hoy”*, Edición Interconfesional, Sociedades Bíblicas Unidas, Editorial Claret, 1ª. Edición, 2002. En la nota a este versículo, se manifiesta que “El significado de esta recomendación no es del todo claro. Un proverbio árabe utiliza la expresión *echa tu pan al agua* con el sentido de *practica el bien*, y de allí concluyen algunos intérpretes que también este v. es una invitación a realizar buenas acciones, ya que éstas no quedarán sin recompensa. Otros ven, en cambio, una referencia al comercio marítimo: el autor estaría recomendando enviar el *pan* (es decir, los resultados del propio esfuerzo) a través del mar. Aunque esa operación sería altamente arriesgada, reportaría en definitiva grandes beneficios.”]



## SUMARIO

### Páginas

<u>AGRADECIMIENTOS</u> .....	19
<u>ABREVIATURAS</u> .....	21
<u>PREÁMBULO</u> .....	27
<u>CAPÍTULO 1. EL DERECHO MARÍTIMO</u> .....	41
<u>1.1. INTRODUCCIÓN</u> .....	41
<u>1.2. CONCEPTO Y CONTENIDO</u> .....	49
<u>1.3. ENCUADRAMIENTO SISTEMÁTICO</u> .....	81
<u>CAPÍTULO 2. EL DERECHO PRIVADO DEL SEGURO</u> <u>MARÍTIMO</u> .....	95
<u>2.1. CONCEPTO Y ENCUADRAMIENTO SISTEMÁTICO</u> .....	95
<u>2.1.1. DERECHO DEL SEGURO PRIVADO Y DERECHO PRIVADO DEL</u> <u>SEGURO</u> .....	96
<u>2.1.2. LA PRETENDIDA AUTONOMÍA DEL DERECHO DEL SEGURO</u> <u>PRIVADO</u> .....	99
<u>2.1.3. DERECHO PÚBLICO Y DERECHO PRIVADO DE SEGUROS</u> .....	100
<u>2.1.4. DERECHO PRIVADO DEL CONTRATO DE SEGURO</u> <u>MARÍTIMO</u> .....	102
<u>CAPÍTULO 3. LAS FUENTES DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO</u> <u>REGULADO EN EL CÓDIGO DE COMERCIO DE 22 DE AGOSTO DE</u> <u>1885</u> .....	107
<u>3.1. LAS FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO</u> .....	107
<u>3.2. LAS FUENTES DEL DERECHO PRIVADO DEL CONTRATO DE SEGURO</u> <u>MARÍTIMO Y SU ORDEN JERÁRQUICO</u> .....	112
<u>3.2.1. LA NORMATIVA DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS TRATADOS</u> <u>INTERNACIONALES EN MATERIA DE SEGURO MARÍTIMO</u> .....	154
<u>3.2.1.1. Las fuentes del Derecho de la Unión Europea</u> .....	157
<u>A. Fuentes originarias o primarias</u> .....	157

<b><u>B.</u></b> Fuentes derivadas o secundarias.....	161
<b><u>C.</u></b> Otras fuentes.....	165
<b><u>C.1.</u></b> La Costumbre.....	165
<b><u>C.2.</u></b> Los Principios Generales del Derecho.....	165
<b><u>C.2.1.</u></b> Principios derivados de los Tratados Constitutivos de la Unión Europea.....	166
<b><u>C.2.2.</u></b> Principios derivados del Derecho Internacional.....	168
<b><u>C.2.3.</u></b> Principios propios de los Estados miembros.....	168
<b><u>C.3.</u></b> La Jurisprudencia.....	171
<b><u>3.2.1.2.</u></b> La relación entre el Derecho de la Unión Europea y los Derechos Internos.....	173
<b><u>A.</u></b> El Principio de eficacia directa del Derecho de la Unión Europea.....	174
<b><u>B.</u></b> El Principio de primacía del Derecho de la Unión Europea.....	195
<b><u>3.2.1.3.</u></b> La normativa de la Unión Europea en materia de seguro marítimo.....	197
<b><u>3.2.1.4.</u></b> Tratados Internacionales acerca de seguros marítimos.....	209
<b><u>3.2.2.</u></b> LAS NORMAS DE DERECHO NECESARIO DE LA DEROGADA SECCIÓN TERCERA DEL TÍTULO III DEL LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO.....	218
<b><u>3.2.3.</u></b> LA «LEX CONTRACTUS».....	223
<b><u>3.2.3.1.</u></b> Las Condiciones Particulares y Especiales de la Póliza.....	224
<b><u>3.2.3.2.</u></b> Las Condiciones Generales de la Póliza de seguro marítimo.....	228
<b><u>A.</u></b> Concepto y clases.....	228
<b><u>A.1.</u></b> Condiciones Generales del Contrato.....	229
<b><u>A.2.</u></b> Condiciones Generales de la Contratación.....	232
<b><u>A.3.</u></b> Condiciones Generales aprobadas o autorizadas por la Administración, con el fin de poder realizar lícitamente la contratación con ellas.....	232
<b><u>A.4.</u></b> Condiciones Generales Tipo, uniformes o mínimas, o Pólizas– Tipo.....	232
<b><u>B.</u></b> Naturaleza jurídica.....	232

<b><u>B.1.</u></b> Condiciones Generales de la Contratación.....	234
<b><u>B.2.</u></b> Condiciones Generales presentadas por un asegurador a la Administración y aprobadas por ésta.....	236
<b><u>B.3.</u></b> Condiciones Generales aprobadas con carácter general por la Administración.....	237
<b><u>B.3.1.</u></b> No impuestas por la Administración.....	237
<b><u>B.3.2.</u></b> Pólizas–Tipo para distintas modalidades de seguro cuyo uso obligatorio impone la Administración.....	237
<b><u>C.</u></b> El régimen contractual de las Condiciones Generales y su manifestación en la normativa de protección de los Consumidores y Usuarios.....	243
<b><u>D.</u></b> La Ley 7/1998, de 13 de abril, de Condiciones Generales de la Contratación.....	274
<b><u>E.</u></b> La interpretación de las Condiciones Generales con arreglo a lo dispuesto en los artículos 1.281 a 1.289 del Código Civil, y 57 y 59 del Código de Comercio.....	282
<b><u>E.1.</u></b> Voluntad de las partes.....	283
<b><u>E.1.1.</u></b> Términos claros.....	283
<b><u>E.1.2.</u></b> Términos impropios.....	284
<b><u>E.1.3.</u></b> Enunciaciones incompletas.....	287
<b><u>E.2.</u></b> La unidad contractual.....	288
<b><u>E.2.1.</u></b> Cláusulas dudosas.....	288
<b><u>E.2.1.1.</u></b> Criterio lógico–sistemático.....	288
<b><u>E.2.1.2.</u></b> Criterio consuetudinario: usos interpretativos.....	290
<b><u>E.3.</u></b> Equidad y función del contrato.....	291
<b><u>E.3.1.</u></b> Cláusulas dudosas.....	291
<b><u>E.3.1.1.</u></b> Criterios técnico–jurídicos y de equidad contractual.....	291
<b><u>E.4.</u></b> «Favor debitoris».....	293
<b><u>F.</u></b> La Jurisprudencia del Tribunal Supremo y la interpretación de las Condiciones Generales.....	294

<b><u>G.</u></b> El artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro y la cuestión de su aplicabilidad al seguro marítimo.....	307
<b><u>G.1.</u></b> El inciso segundo del párrafo primero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro .....	312
<b><u>G.2.</u></b> Los incisos primero y final del párrafo primero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro .....	313
<b><u>G.3.</u></b> El inciso tercero párrafo primero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro .....	320
<b><u>G.4.</u></b> El párrafo segundo del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro .....	329
<b><u>G.5.</u></b> El párrafo tercero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro .....	339
<b><u>G.6.</u></b> Conclusiones sobre la aplicabilidad del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo.....	344
<b><u>H.</u></b> La finalidad de las Condiciones Generales.....	349
<b><u>I.</u></b> Las Condiciones Generales de la «Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o a vapor» y de la «Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador», de 1934.....	351
<b><u>J.</u></b> Las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres».....	361
<b><u>J.1.</u></b> El «Lloyd's» de Londres y la Póliza «S. G.».....	361
<b><u>J.2.</u></b> «El Instituto de Aseguradores de Londres» y sus Cláusulas.....	366
<b><u>J.3.</u></b> Las nuevas Cláusulas del «Instituto de aseguradores de Londres» para cargamentos –de 1982 (con su modificación de 2009)– y de cascos –de 1983 (con su modificación de 1995)– y los problemas hermenéuticos que plantean.....	368
<b><u>J.3.1.</u></b> La cobertura del riesgo en el seguro marítimo.....	376
<b><u>J.3.1.1.</u></b> La denominada «Perils Clause» y su interpretación en el Derecho anglosajón.....	383
<b><u>a.</u></b> “Perils... of the sea”.....	383
<b><u>b.</u></b> “... and of all other perils, losses and misfortunes”.....	384

<a href="#"><u>J.3.1.2.</u></a> La relación de causalidad en el contrato de seguro marítimo desde la perspectiva de los Derechos anglosajón y continental, con particular referencia al Derecho español.....	387
<a href="#"><u>J.3.2.</u></a> La interpretación de las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» con arreglo al Derecho español: la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de mayo de 1961.....	392
<a href="#"><u>J.4.</u></a> Razones que explican la amplia difusión de las Cláusulas inglesas en el mercado del seguro marítimo español.....	425
<a href="#"><u>3.2.4.</u></a> LAS NORMAS DE DERECHO DISPOSITIVO DE LA DEROGADA SECCIÓN TERCERA DEL TÍTULO III DEL LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO (Artículos 737 a 805).....	436
<a href="#"><u>3.2.5.</u></a> LOS USOS MERCANTILES MARÍTIMOS.....	444
<a href="#"><u>3.2.5.1.</u></a> Su valor como fuente del Derecho.....	444
<a href="#"><u>3.2.5.2.</u></a> Formación del uso y requisitos necesarios para su existencia.....	464
<a href="#"><u>3.2.5.3.</u></a> Clases de usos.....	472
<a href="#"><u>3.2.5.4.</u></a> Prueba del uso.....	483
<a href="#"><u>3.2.6.</u></a> LA APLICACIÓN ANALÓGICA DE LAS NORMAS DE LA DEROGADA SECCIÓN TERCERA DEL TÍTULO III DEL LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO, QUE CONTENÍAN EL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO APLICABLE AL SEGURO MARÍTIMO.....	487
<a href="#"><u>3.2.7.</u></a> LA APLICACIÓN ANALÓGICA DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO.....	505
<a href="#"><u>3.2.7.1.</u></a> Ámbito de la Ley de Contrato de Seguro.....	505
<a href="#"><u>3.2.7.2.</u></a> Supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro respecto del contrato de seguro marítimo que regulaba el Código de Comercio.....	510
<a href="#"><u>3.2.7.3.</u></a> Conclusiones acerca de la pretendida supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro respecto del contrato de seguro marítimo antes regulado en el Código de Comercio.....	523
<a href="#"><u>3.2.7.4.</u></a> La posición de la Jurisprudencia del Tribunal Supremo respecto de la aplicabilidad de la Ley de Contrato de Seguro al contrato de seguro marítimo regido por el Código de Comercio.....	617

<b><u>3.2.7.5.</u></b> Algunas cuestiones concretas que planteaba la disyuntiva de aplicar al contrato de seguro marítimo la Ley de Contrato de Seguro o el Código de Comercio.....	650
<b><u>A.</u></b> Los intereses moratorios: el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro.....	650
<b><u>A.1.</u></b> La liquidación del siniestro y el pago de la indemnización: su régimen en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.....	650
<b><u>A.2.</u></b> La regulación de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización en el Código de Comercio, y 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.....	663
<b><u>A.3.</u></b> 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 regulado en el Código de Comercio.....	684
<b><u>A.4.</u></b> El régimen de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización establecido en los Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, en el Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, en el Anteproyecto y el Proyecto de Ley de Navegación Marítima y en esta última Ley.....	703
<b><u>A.4.1.</u></b> Génesis y estructura de los Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, del Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, del Anteproyecto y del Proyecto de Ley de Navegación Marítima y de esta última Ley .....	703
<b><u>A.4.2.</u></b> El régimen de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización en los Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1980 y de 1992.....	723
<b><u>A.4.3.</u></b> El régimen de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización en el Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, en el Anteproyecto y el Proyecto de Ley de Navegación Marítima y en esta última Ley .....	730



<b><u>B.</u></b> El plazo de prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro marítimo.....	748
<b><u>C.</u></b> El infraseguro, la regla proporcional y la póliza estimada.....	752
<b><u>C.1.</u></b> Consideraciones generales sobre algunos elementos del contrato de seguro.....	753
<b><u>C.1.1.</u></b> El interés y el riesgo.....	753
<b><u>C.1.2.</u></b> La suma asegurada y su relación con el valor del interés en los seguros de daños.....	766
<b><u>C.2.</u></b> La regulación del infraseguro, de la regla proporcional y de la póliza estimada en la Ley de Contrato de Seguro.....	776
<b><u>C.2.1.</u></b> Enunciado de la regla proporcional y carácter dispositivo de la misma.....	776
<b><u>C.2.2.</u></b> Fundamento de la regla proporcional.....	778
<b><u>C.2.3.</u></b> Excepciones a la regla proporcional.....	779
<b><u>C.2.3.1.</u></b> Excepciones generales.....	780
<b><u>C.2.3.2.</u></b> Excepciones convencionales.....	781
<b><u>a.</u></b> Exclusión mediante pacto específico.....	781
<b><u>b.</u></b> El seguro a primer riesgo.....	782
<b><u>c.</u></b> La póliza estimada.....	784
<b><u>c.1.</u></b> Concepto y función.....	784
<b><u>c.2.</u></b> Impugnación del valor estimado.....	790
<b><u>d.</u></b> La cláusula de estabilización del artículo 29 de la Ley de Contrato de Seguro.....	794
<b><u>e.</u></b> El seguro a valor nuevo.....	796
<b><u>f.</u></b> El pacto de franquicia.....	797
<b><u>g.</u></b> La cláusula de tolerancia.....	797
<b><u>h.</u></b> La cláusula de excedentes.....	798
<b><u>C.3.</u></b> El infraseguro, la regla proporcional y la póliza estimada en el seguro marítimo.....	802
<b><u>C.3.1.</u></b> El artículo 751 párrafo primero del Código de Comercio.....	802
<b><u>C.3.1.1.</u></b> Naturaleza jurídica de la norma.....	803

<u>C.3.1.2.</u> Efectos del infraseguro legal del artículo 751 párrafo primero del Código de Comercio.....	805
<u>C.3.2.</u> La póliza estimada del artículo 752 del Código de Comercio.....	809
<u>C.3.2.1.</u> Valor de la estima.....	809
<u>C.3.2.2.</u> Las causas de impugnación de la estima.....	812
<u>C.3.2.3.</u> La posición de la Jurisprudencia respecto del artículo 752 del Código de Comercio.....	817
<u>C.4.</u> La regulación del infraseguro, la regla proporcional y la póliza estimada en los Anteproyectos de Ley de Contrato Seguro Marítimo, en el Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, en el Anteproyecto y el Proyecto de Ley de Navegación Marítima y en esta última Ley.....	823
<u>C.4.1.</u> El Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980.....	823
<u>C.4.2.</u> El Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992.....	826
<u>C.4.3.</u> El Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, y el Anteproyecto, el Proyecto y la de Ley de Navegación Marítima.....	831
<u>3.2.8.</u> EL DERECHO COMÚN.....	838
<u>3.2.9.</u> LOS PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO.....	852
<u>3.2.10.</u> LA JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO.....	864
<u>3.2.10.1.</u> El valor de la Jurisprudencia del Tribunal Supremo.....	864
<u>3.2.10.2.</u> El artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro.....	870
<u>A.</u> Génesis del precepto.....	871
<u>B.</u> Finalidad de la norma.....	875
<u>C.</u> Crítica del párrafo tercero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro.....	878

<b><u>C.1.</u></b> Polémica acerca de si el artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro atribuye o no a la Jurisprudencia el valor de fuente del Ordenamiento Jurídico.....	878
<b><u>C.2.</u></b> La constitucionalidad del artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro.....	883
<b><u>D.</u></b> Valoración y eficacia del artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro.....	887
<b><u>CAPÍTULO 4.</u></b> LAS FUENTES DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO EN LA LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.....	901
<b><u>CAPÍTULO 5.</u></b> CONCLUSIONES.....	917
<b><u>BIBLIOGRAFÍA</u></b> .....	981
<b><u>ÍNDICES DE CITAS</u></b> .....	1047
<b><u>I.</u></b> TEXTOS LEGALES ESPAÑOLES.....	1049
<b><u>II.</u></b> SENTENCIAS DE TRIBUNALES ESPAÑOLES.....	1063
<b><u>III.</u></b> SENTENCIAS DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA.....	1085
<b><u>IV.</u></b> OTROS DOCUMENTOS.....	1093
<b><u>PUBLICACIONES JURÍDICAS CONSULTADAS</u></b> .....	1099



## **AGRADECIMIENTOS**

*Toda mi gratitud a Puri, mi Madre, por su abnegación y buena voluntad; y al Excmo. Sr. Presidente del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears, D. Antonio José Terrasa García, al Ilmo. Sr. Presidente de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de León, Don Alberto Francisco Álvarez Rodríguez, al Ilmo. Sr. Presidente de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears, D. Mateo Lorenzo Ramón Homar, al Magistrado en excedencia y Abogado D. Mariano Zaforteza Fortuny y a la Letrado de la Administración de Justicia Dña. María Dulce Capó Delgado, eximios Juristas, que con su amistad, confianza y consejo son un firme apoyo en todo momento.*

*Mi más sentido agradecimiento, también, a cuantos me han manifestado su reconocimiento o me han prestado su inestimable ayuda a lo largo de esta dura travesía: muy especialmente, a Félix, a Flor y a Gelo; a mis tíos Miguel Ángel, Carlos, Estrella, Pilar y Agustina; a mis primos María y Jonathan; a mis amigos –y sus familias– Ángel San Juan Peñín, Bartolomé Ribas Planells, Martina Rotger Llabrés, Carlos Ribas Rotger, María del Carmen de Torres Buitrago, Francisco José Serrano León, María del Carmen Galmés García, Josefina Peláez Rubio, María Dolores Suárez Martínez, José Luis García Guerrero y José María Olalla Mateo, cuyas contribuciones para que este proyecto siguiera adelante en momentos difíciles han sido decisivas, y que, por ese orden, vienen acompañándome en la vida; y a mi amiga y compañera de profesión, la Magistrado María del Carmen Martelo Pérez, junto a la cual llevo muchos años luchando por un ideal de Justicia, y que ha hecho suyos éste y otros empeños, hasta verlos convertidos en realidad.*



## ABREVIATURAS

- A. C. Law Reports, Appeal Cases (Third Series).
- ADHGB Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch (Código de Comercio alemán general).
- AGB Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (Ley que regula el derecho de los términos y condiciones generales).
- aff.* asunto.
- AIDA *Asociación Internacional de Derecho de Seguros.*
- A. M. C. American Maritime Cases.
- ANAVE *Asociación de Navieros Españoles.*
- A. S. I. *Archivio Storico italiano.*
- BEI Banco Europeo de Inversiones.
- BOCG, CD Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados.
- BOE Boletín Oficial del Estado.
- BUNKERS 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.
- CAF Cost and Freight (Coste y flete).
- CC Código Civil.
- C. C. Código Civil.

CCom.	Código de Comercio.
C. de C.	Código de Comercio.
CE	<i>Comunidad Europea.</i>
CEE	<i>Comunidad Económica Europea.</i>
CEEA	<i>Comunidad Europea de la Energía Atómica.</i>
CIF	Cost, Insurance and Freight (Coste, seguro y flete).
DGRN	Dirección General de los Registros y del Notariado.
DOCE	Diario Oficial de la Comunidad Europea.
EDJ	El Derecho Jurisprudencia.
EE. UU.	Estados Unidos.
E. R.	English Reports.
EURATOM	<i>Comunidad Europea de la Energía Atómica.</i>
F. A. S.	Free Alongside Ship – named port of shipment (Franco al costado del buque – puerto de carga convenido).
F. I. A.	Full Interest Admitted (Interés pleno admitido).
F. Supp.	Federal Supplement.
F. 2d	Federal Reporter, Second Series.
FEOGA	<i>Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agrícola.</i>
FOB	Free On Board (Franco a bordo).
F. P. A.	Free of Particular Average (Libre de avería particular).



How.	Howard's Supreme Court Reports.
IHC	Institute Hull Clauses (Cláusulas del Instituto para cascos).
ILU	<i>Institute of London Underwriters.</i>
IMCO	<i>Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima.</i>
INA	<i>Istituto Nazionale delle Assicurazioni.</i>
Incoterms	International Commercial Terms (Términos Internacionales de Comercio).
ITC – Hulls	Institute Time Clauses – Hulls (Cláusulas a término del Instituto para cascos).
JOCE	Journal Officiel des Communautés Européennes.
K. B.	Law Reports, King's Bench.
LCGC	Ley 7/1998, de 13 de abril, de Condiciones Generales de la Contratación.
LCS	Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.
L. Ed.	United States Supreme Court Reports, Lawyers' Edition.
L. Ed. 2d	United States Supreme Court Reports, Lawyers' Edition, Second Series.
LGDCU	Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.
LNM	Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
LOPJ	Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

LOSP	Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado.
LOSSP	Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.
LPEMM	Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
Md.	Maryland Reports.
MIA	Marine Insurance Act de 1906.
N. C.	North Carolina Reports.
N. Z.	New Zealand Law Reports.
N. Z. L. R.	The New Zealand Law Reports.
OMI	<i>Organización Marítima Internacional.</i>
Or.	Oregon Reports.
P&I	Protection and Indemnity (Club y seguro de protección e indemnización).
P. P. I.	Policy Proof of Interest (Póliza prueba de interés).
P. 2d	Pacific Reporter, Second Series.
PYE/PAL	Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974.
RAJ	Repertorio Aranzadi de Jurisprudencia.
Rec.	Recueil.
RJ	Repertorio de Jurisprudencia Aranzadi.

ROSP	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.
ROSSP	Real Decreto 2.486/1998, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.
RRM	Real Decreto 1.784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil.
S. A.	Sociedad Anónima.
S. Ct.	Supreme Court Reporter.
S. D. N. Y.	Southern District of New York.
S. L.	Sociedad Limitada.
SNP	Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996.
St.	Stair's Decisions, Court of Session.
STS	Sentencia del Tribunal Supremo.
TCE	Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea.
TCECA	Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, de 18 de abril de 1951.
TCEE	Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea, de 25 de marzo de 1957.
TCEEA	Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, de 25 de marzo de 1957.

TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
TRLGDCU	Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes Complementarias.
TRLOSSP	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.
TUE	Tratado de la Unión Europea, o Tratado de Maastricht, de 7 de febrero de 1992.
UNCITRAL	<i>Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.</i>
UNCTAD	<i>Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.</i>
UNED	<i>Universidad Nacional de Educación a Distancia.</i>
UNESPA	<i>Unión Española de Aseguradores.</i>
U. S.	United States Supreme Court Reports.
v.	<i>versus.</i>
Wall.	Wallace's Supreme Court Reports.
5th Cir.	The United States Court of Appeals for the Fifth Circuit.

## PREÁMBULO

El comercio, con el progreso económico y social que lleva implícito, no habría podido alcanzar su pleno desarrollo sin el transporte marítimo, ni éste, a su vez, extenderse sin el seguro marítimo que, según PARKS<sup>1</sup>, parece que surge, tal y como ahora lo conocemos, en el norte de Italia, concretamente entre los comerciantes lombardos, hacia el siglo XII; y cita a FLOWER y WYNN JONES<sup>2</sup>, que habrían documentado la existencia de 400 pólizas de seguro marítimo entre los papeles del importante mercader italiano Francesco di Marco Datini, nacido en Prato alrededor de 1335, y fallecido en esa misma ciudad el 16 de agosto de 1410<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> PARKS, Alex L.: *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Volume I, Cornell Maritime Press, Centreville, Maryland, 1987, p. 4, **donde afirmaba que** “It seems undisputed that true marine insurance originated with the Lombard merchants in northern Italy in the twelfth century who regularly insured their maritime adventures”.

**Conferir, también,** TAYLOR, Irwin M.: *The Law of Insurance*, Irving J. Sloan, J. D., General Editor, Oceana Publications, INC. London. Rome. New York. 1983, Third Edition, p. 1, **que manifestaba que** “Although there are traces of insurance among some of the ancient people, the insurance contract as we know it today had its real origin in the practices of the medieval Italian merchants who spread their commerce over most of Europe. It was these enterprising traders from the thriving commercial cities of Northern Italy who introduced into England their costume of insuring their marine ventures. Lombard Street in London, named after them, was where the energetic Lombards merchants established their international trading houses”.

<sup>2</sup> FLOWER, Raymond y WYNN JONES, Michael: *Lloyd's of London. An Illustrated History*, David & Charles, Newton Abbott, 1974, así citado en PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 4, notas nº. 1 y 2.

<sup>3</sup> La ingente e interesantísima documentación mercantil y privada de este destacado comerciante puede consultarse en el *Archivio di Stato di Prato, Fondo Datini*: <http://datini.archiviodistato.prato.it/>.

No obstante, GONZÁLEZ-LEBRERO<sup>4</sup> explica que “Los estudios históricos sobre el contrato de seguro en general, revelan grandes dudas acerca de su punto de partida, si bien existe cierta uniformidad en sostener que apareció en algunas ciudades italianas, durante el siglo XIII, con el propósito de cubrir los riesgos del comercio marítimo [...]”; y dice que la primera póliza de seguro que se conoce, cuyo original se conserva en Florencia, es de “fecha 22 de abril de 1329”.

Para TORTELLA CASARES, CARUANA DE LAS CAGIGAS, GARCÍA RUIZ, MANZANO MARTOS y PONS PONS<sup>5</sup>, “el seguro

---

**Vide, también:**

NIGRO, Giampiero, y OTROS: *Francesco di Marco Datini. L'uomo il mercante*, Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica “F. Datini” Prato, Biblioteca di storia, 8, Firenze University Press, 2010.

ORIGO, Iris: *The Merchant of Prato: Francesco di Marco Datini, 1335-1410*, Alfred A. Knopf, New York, 1957.

<sup>4</sup> GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A.: *Seguros aeronáuticos*, MERCATURA, Colección Estudios de Derecho Mercantil, Dirigida por José Miguel EMBID IRUJO, 34, Editorial Comares, S. L., Granada, 2009, pp. 7–8.

<sup>5</sup> TORTELLA CASARES, Gabriel (Director); CARUANA DE LAS CAGIGAS, Leonardo; GARCÍA RUIZ, José Luis; MANZANO MARTOS, Alberto; y PONS PONS, Jerònia: *Historia del seguro en España*, Fundación MAPFRE, Febrero de 2014, Segunda Edición, pp. 29–30; y añaden que “Estos contratos de seguro eran redactados por Notarios, y se sabe de un Notario de Barcelona (Bartolomé Masons) que entre julio de 1428 y diciembre de 1429 redactó nada menos que 380 pólizas que cubrían 104 navíos, lo cual indica que en España había una intensa actividad aseguradora. Se sabe además que había Notarios redactando pólizas de aseguramiento en Marsella, Génova, Pisa, Florencia y Milán”.

**Conferir, también:**

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: «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, p. 235.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA: *Curso de Seguro Marítimo*, Tomo I, *Parte General*, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y

marítimo, «tuvo su cuna en el Mediterráneo, en el siglo XIV», especialmente en Italia, aunque en España se encuentran también formas tempranas de seguro marítimo [...]; y mencionan como primera póliza conocida una firmada en Génova en 1347<sup>6</sup>, que aseguraba determinados riesgos de un viaje entre dicha ciudad y la Isla de Mallorca.

En cualquier caso, puede afirmarse que el seguro marítimo nace para cubrir los riesgos de la navegación en el Mediterráneo, y es que viajes como los emprendidos por el navegante mallorquín del siglo XIV Jaume Ferrer, muy difícilmente habrían sido posibles sin la correspondiente cobertura aseguraticia<sup>7</sup>.

---

Transportes, Vitoria, 1987, p. 6.

<sup>6</sup> Se trata de la que habitualmente se cita como de fecha 23 de octubre de 1347.

<sup>7</sup> “*Partich l’uxer d’en Jacme Ferrer per anar al riu del or al gorn de Sen Lorens qui és a X de agost i fo en l’any MCCCXLVI.*” (“Partió el bajel de Jaume Ferrer para ir al Río del Oro el día de San Lorenzo que es el 10 de agosto y fue en el año 1346.”).

**Esta leyenda deja constancia de uno de los viajes del navegante mallorquín Jaume Ferrer** [sobre éste, *vide* LLOMPART MORAGUES, Gabriel: «La identitat de Jaume Ferrer, el navegant (1346)», en *Memòries de la Reial Acadèmia Mallorquina d’Estudis Genealògics, Heràldics i Històrics*, n.º. 10, 2000, pp. 7–20, donde afirma, en la página 13, “que en Jaume Ferrer resulta esser un Giacomino Ferrar di Casa Maveri, immigrant de segona generació, genovès de sang i mallorquí de naixement i ciutadania”], **y aparece junto al dibujo de una embarcación con cuatro tripulantes, al sur de las Islas Canarias, en el denominado *Atlas Catalán*, de 1375, obra atribuida a los denominados «cartógrafos» de Palma de Mallorca, padre e hijo – con más certeza, sólo al primero–, Cresques Abraham y Jehudà Cresques, éste también conocido como Jafudà Cresques y Jaume Ribes, nombre este último que adoptó en 1391, al verse obligado a convertirse al catolicismo** [conferir BAIG I ALEU, Marià: «Un nuevo documento sobre Guillem Soler y la cuestión de la cartografía mallorquina», en *Llull. Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, SEHCYT, Volumen 24, n.º. 51, 2001, pp. 589, 591–592 y 597; BONET MARÍ, Iolanda: *L’estrella dels vents. Una història de Jafudà Cresques*, FINIS AFRICAE, 2015; CASASAYAS TALENS, José Carlos: «La cartografía mallorquina y la polémica de su literatura», en *Taula: quaderns de pensament*, 1983,

Y en el mundo moderno, es más notoria, si cabe, la importancia que para la economía mundial tiene el mercado del seguro, así como la relevancia que dentro de dicho mercado posee el seguro marítimo, en su doble modalidad de cascos y de mercancías<sup>8</sup>.

---

Volumen 2, p. 40; CERDÀ, Juan: *Mallorca ¿cuna de Colom?*, Edición del Autor, Prólogo de Juan Maimó, Trabajo presentado a los Premios “Ciudad de Palma” 1967, Imprenta Hispana, Felanitx (Mallorca), Enero de 1968, pp. 7–8; GINARD BUJOSA, Antoni: *La cartografia mallorquina a Mallorca*, Col·lecció *L’Illa de la Calma*, Sèrie major, J. J. de Olañeta, Editor, Palma de Mallorca, 2002, pp. 41–44 y 54–55; LLOMPART MORAGUES, Gabriel: «La cartografia mallorquina del siglo XV: nuevos hitos y rutas», en *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana. Revista de Historia, Arqueología y Lulismo*, Segunda Época, Años 1973-1975, Tomo XXXIV, Gráficas Miramar, Palma de Mallorca, 1976, pp. 439–440; LLOMPART MORAGUES, Gabriel y RIERA I SANS, Jaume: «Jafudà Cresques i Samuel Corcós. Més documents sobre els jueus pintors de cartes de navegar (Mallorca, s. XIV)», en *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana: Revista d’Estudis Històrics*, Segunda Época, 1984, n.º. 838, Tomo XL, pp. 341–350; PIÑA HOMS, Román: «Los Santángel de Mallorca y los orígenes de Cristòfol Colom “El Descubridor”», en *Obra dispersa. Corona de Aragón. América Hispana*, Govern de les Illes Balears, Producció: Lleonard Muntaner, Editor, Palma de Mallorca, Abril de 2007, Primera Edició, pp. 472–477; REY PASTOR Julio y GARCÍA CAMARERO, Ernesto: *La cartografia mallorquina*, Departamento de Historia y Filosofía de la Ciencia, «Instituto Luis Vives», Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1960, pp. 39–40; ROSSELLÓ VERGER, Vicenç M.: «Cartes de navegar medievals. Puntualitzacions i aportacions noves», en MAYOL, Joan; MUNTANER, Lleonard; y RULLAN, Onofre (curadors): *Homenatge a Bartomeu Barceló i Pons, geògraf*, Palma de Mallorca, Lleonard Muntaner, Editor, 2010 (l’Arjau, 20), pp. 299-300 y 307; y VERD MARTORELL, Gabriel: *Cristóbal Colón era noble y de sangre real*, Edición del Autor, Palma de Mallorca, Marzo de 1992, Segunda Edición, pp. 193-197]; **Atlas que se encuentra en la Biblioteca Nacional de Francia, en París** [vide ARANA PALOMO, Àngel: *L’Atlas Català de 1375*, Universitat Oberta de Catalunya (UOC), Humanitats i Filologia, Grup de Recerca Hermeneia, Juny, 2002].

<sup>8</sup> Lo que viene motivado, a su vez, por la singular trascendencia del transporte marítimo en las balanzas de pagos de muchos Países.

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

Como manifestaba RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis: *Los seguros*



La *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo* (UNCTAD) viene poniendo de manifiesto esta realidad desde 1964, insistiendo en que los Gobiernos fomenten la inversión en este sector, además de implantar una Legislación adecuada que sirva de marco para el ejercicio de la actividad aseguraticia.

En España, la promulgación de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (LCS), de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado (LOSP), y del Real Decreto 1.348/1985, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que desarrolla esta última Ley (ROSP), supuso un notable avance en la regulación de esta materia. En un momento ulterior, la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados, modificó profundamente las Leyes citadas.

---

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

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

Posteriormente, la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados (LOSSP), derogó la Ley 33/1984, de 2 de agosto, y la mayor parte de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre; y la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, fue derogada, a su vez, por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados (TRLOSSP)<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Hay que tener en cuenta que el apartado g) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015) –que, conforme a lo establecido en el apartado 1 de su Disposición Final Vigésima Primera, “entrará en vigor el 1 de enero de 2016”– deroga “El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª, por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes”.

Y el apartado a) de la Disposición Derogatoria de dicha Ley 20/2015, de 14 de julio, deroga “los artículos 33.a), 75 y la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro” (cuestión esta última sobre el que insistiremos a lo largo de la presente obra), con efectos también desde el 1 de enero de 2016.

Además, la Disposición Final Primera de la citada Ley 20/2015, de 14 de julio, modifica el apartado 3 del artículo octavo y los artículos 11 y 22 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y añade dentro del Título III de la misma una Sección Quinta denominada “Seguro de decesos y dependencia” (artículos 106 bis, ter y quáter). Y la Disposición Transitoria Decimotercera de la Ley 20/2015, de reiterada mención, establece que “Las Entidades Aseguradoras dispondrán de un plazo de seis meses para adaptar las pólizas que se comercialicen a partir de la entrada en vigor de esta Ley a las modificaciones introducidas a través de la Disposición Final Primera de la misma en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. Transcurrido el mismo y durante un plazo máximo de un año, las Entidades de Seguros adaptarán, a su renovación, las pólizas correspondientes a los contratos vigentes. No obstante, serán de aplicación directa aquellos preceptos que tengan carácter imperativo desde la entrada en vigor de esta Ley”; Disposición Transitoria Decimotercera que, con arreglo al apartado 2 de la Disposición Final Vigésima Primera, entró en vigor al día siguiente

Sin embargo, en lo que atañía al seguro marítimo sólo contábamos con los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, normas que no satisfacían las exigencias del tráfico moderno.

Dentro de este panorama legislativo, el problema fundamental que se suscitaba era determinar el ámbito de la Ley de Contrato de Seguro, y analizar la pretendida supletoriedad de dicha Ley respecto del contrato de seguro marítimo.

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

Antes de entrar en el estudio pormenorizado de las fuentes del referido contrato y, en particular, de toda la problemática que entrañaba la aplicabilidad al mismo de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, era necesario encuadrar sistemáticamente el Derecho Privado del Seguro Marítimo. La cuestión no era banal, pues venía a determinar, a su vez, el orden jerárquico en que debían aplicarse dichas fuentes.

Con esta finalidad, ha sido preciso analizar en primer lugar el concepto, contenido y encuadramiento sistemático del Derecho Marítimo Privado, del Derecho del Seguro Privado y del Derecho Privado del Seguro en general. Sólo así podíamos dilucidar si el sistema de fuentes por el cual se regía el contrato de seguro marítimo era el preceptuado en el artículo 2º. del Código de Comercio, o el dispuesto en el artículo 1º. del Código Civil.

Dentro del análisis concreto de cada una de las fuentes de dicho contrato, han ido surgiendo cuestiones de singular importancia, como la relativa a la naturaleza jurídica de las Condiciones Generales de la Contratación, debatiéndose –fundamentalmente– dos concepciones: la normativa y la contractual. La relevancia de la decisión a tomar se traslada al campo de la interpretación de las mencionadas Condiciones. Los problemas hermenéuticos son mucho más graves en relación con las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres», de las que ha dependido y seguirá dependiendo funcionalmente el seguro marítimo español; circunstancia que puso de manifiesto la UNCTAD –dentro ya del ámbito internacional– en su informe de 1979 sobre los seguros marítimos.

Hay que decir que estimamos que el orden de prelación de fuentes que propusimos para este contrato se vio alterado, de forma transitoria –en lo referente, exclusivamente, al contenido de las pólizas–, al entrar en vigor, a partir del día 1 de enero de 1993, el régimen que, para los seguros contra daños por grandes riesgos –entre los que se hallan los marítimos–, introdujo la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, al modificar el artículo 23.2

de la Ley 33/1984, de 2 de agosto. Derogada esta última Ley –como ya hemos señalado– por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, consideramos que el citado orden jerárquico de las fuentes del seguro marítimo, a partir del 10 de noviembre de 1995, volvió a ser el mismo que cabía aplicar hasta el día 31 de diciembre de 1992.

Por último, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM) –publicada en el BOE de 25 de julio de 2014–, que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, derogó<sup>10</sup>, entre otras normas, el Libro III y los artículos 19.3 y 951 a 954 del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, y regula el seguro marítimo en su Título VIII (artículos 406 a 467), dividido en tres Capítulos, el segundo de ellos con seis Secciones y el tercero con tres<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Y no hay que olvidar que, conforme al apartado 1 de la Disposición Final Novena de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, “*Se habilita al Gobierno para que en el plazo de tres años proceda a refundir en un único texto, y bajo el título «Código de la Navegación Marítima», las Leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la presente Ley con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y con todos aquellos Convenios o Tratados Internacionales sobre materias de Derecho del mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición*”.

<sup>11</sup> **En relación con la Ley de Navegación Marítima en general, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: «La Ley de Navegación Marítima: consideraciones generales», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXXI, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, Escuela de Administración Marítima, 2014, pp. 23–35; Ídem: *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Editorial Tecnos, Madrid, 2014, Quinta Edición; e Ídem: *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Civitas Ediciones, S. L., Madrid, 2015, Tercera Edición.

BARBADILLO, Jesús; CÓZAR, María; y GÓMEZ, Markus: «Comentarios sobre la nueva Ley de Navegación Marítima», en *Tribuna Profesional*, ANAVE.ES, Octubre de 2014, pp. 15–19.

EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015.

FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, Dykinson, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición.

PULIDO BEGINES, Juan Luis: *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, Editorial Tecnos, Madrid, 2015, Primera Edición.

RECALDE CASTELLS, Andrés: «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 33–48.

**Respecto de la regulación en dicha Ley del seguro marítimo en particular, conferir:**

ÁLVAREZ RUBIO, Juan José y BELINTXON MARTÍN, Unai: «La nueva Ley de Navegación Marítima desde la perspectiva del Derecho Internacional», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 813–815, donde tratan del seguro de responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos.

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 355–382; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 795–858.

BARBADILLO, Jesús: «Comentarios generales sobre la nueva Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 501–502, en las que hace una reseña al respecto.

FERNÁNDEZ–QUIRÓS, Tomás: «El seguro marítimo de mercancías», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 679–696.

GIRGADO PERANDONES, Pablo: «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 627–649.

LÓPEZ QUIROGA, Julio: «El seguro marítimo de buques», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 651–677.

MARTÍNEZ JIMÉNEZ, María Isabel: «La responsabilidad civil por contaminación», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 592.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 475–500; e Ídem: «Accidentes de la navegación: abordaje, avería gruesa, salvamento y bienes hundidos o naufragados», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 531–563.

El artículo 2.1. de dicha Ley de Navegación Marítima dispone que:

*“La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se estará a las Leyes y Reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.”*

Pero como en el párrafo segundo del artículo 406.1 (añadido sorpresivamente en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013) se establece que, *“En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro”*, a pesar de lo dispuesto en el mencionado artículo 2.1., la aplicación de los usos y costumbres relativos al seguro marítimo y el recurso a la aplicación analógica de las normas de dicho seguro marítimo han quedado pospuestas por la de la Ley de Contrato de Seguro, lo que no nos parece acertado: en cuanto a los usos y costumbres, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria–

---

SALINAS ADELANTADO, Carlos: «El seguro de buques en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, pp. 377–396, donde estudia los artículos 439 a 452 de la Ley de Navegación Marítima, relativos al seguro de buques.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando y TAPIA HERMIDA, Alberto Javier: «El contrato de seguro marítimo en la Ley de Navegación Marítima», en *Revista de Derecho Mercantil*, Nº. 295, Enero–Marzo, 2015, pp. 143–171.

SIERRA NOGUERO, Eliseo: «Los seguros marítimos de responsabilidad civil», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 697–722.

poseen como fuente del Derecho Marítimo<sup>12</sup>, y por lo que respecta a esa aplicación analógica, porque es más acorde con la naturaleza especial de aquel Derecho, de la que participa el seguro marítimo en él incardinado<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Sobre el particular, *vide* SOTO ABELEDO, Javier: «Las fuentes del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1996, pp. 331–339; Ídem: *El régimen jurídico del seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición, apartado 3.1. (pp. 93–112); e Ídem: *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 393–411, donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto. Conferir, también, *infra*, el apartado 3.2.5.

<sup>13</sup> Como veremos [conferir, *infra*, el apartado 3.2.6.], dentro de nuestra Doctrina, HERNÁNDEZ MARTÍ, RUIZ SOROA y VERDERA Y TUELLS, en postura que compartimos, consideraban que la aplicación analógica de las normas que en el Código de Comercio regulaban el seguro marítimo debía ser preferente a la de la Ley de Contrato de Seguro.

Pero, como explica ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 356, “Entendemos que con la nueva regulación el debate queda zanjado en los términos siguientes. La LNM (*sic*, LCS) se aplica supletoriamente a los seguros marítimos con la única excepción de los seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo que se rigen exclusivamente por la Ley de Contrato de Seguro (art. 406)”; y así lo reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 799, añadiendo el inciso de que, tratándose de estos seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo, no vale pacto en contrario.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 629, discrepa y considera que, como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley de Navegación Marítima “no hace referencia a lo previsto en materia de seguros sino a la Ley —es decir, a la LNM—; por tal motivo, cabe reconocer que, previo al recurso a la LCS, se ha de recurrir a la LNM y a su papel integrador”. Sin embargo, estimamos que se sobreentiende que “*lo no previsto en esta Ley*” es en materia de seguros marítimos, y sólo así cobra verdadero valor la supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro que se pretende, por más que no estemos conformes con ella.



Y el artículo 406.2 de la citada Ley de Navegación Marítima establece que *“Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario”* (norma que se había introducido en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008).

Obviamente, los contratos de seguro marítimo concertados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima y subsistentes en ese momento, se continuarán rigiendo por el sistema de fuentes formales previo a la misma, tanto en su normal devenir como en las situaciones de conflicto que puedan surgir y que se diriman bien mediante el arbitraje, en su caso, o lo que es más habitual, judicialmente; y de ahí la importancia que todavía durante años tendrá el derogado régimen legal del Código de Comercio de 1885 en esta materia.



## **CAPITULO 1. EL DERECHO MARÍTIMO**

### **1.1. INTRODUCCIÓN**

Como señalaba el Profesor BROSETA PONT<sup>14</sup>, el Derecho Marítimo posee y mantiene profundos rasgos diferenciales respecto del Derecho Mercantil Terrestre debidos, a su vez, a las especiales circunstancias que concurren en el transporte por mar –grandes riesgos, autonomía jurídica del buque, etc.–, todo lo cual justifica las peculiaridades de aquél Derecho<sup>15</sup>.

Siguiendo a BROSETA PONT, podemos afirmar que, en una primera etapa, el transporte por mar estuvo sometido a graves riesgos, determinando la aparición de instituciones jurídicas especiales con el fin de regularlo de una forma eficaz; especialidad que llevó a numerosos autores –como es el caso de CHAUVEAU y RIPERT– a sostener la autonomía del Derecho Marítimo. Dicha autonomía habría comenzado en la Edad Media, conservándose hasta la época de la codificación en Europa.

En efecto: con el Código de Comercio francés de 1807 –cuyo Libro II se dedica al “Comercio marítimo”– parte de la Doctrina llegó a

---

<sup>14</sup> BROSETA PONT, Manuel: *Manual de Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos S. A., Madrid, 1990, 8ª. Edición, pp. 703–705.

<sup>15</sup> GARRIGUES, Joaquín: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, Imprenta Aguirre, Madrid, 1983, Octava Edición, pp. 543–544.

OLVERA DE LUNA, Omar: *Manual de Derecho Marítimo*, Editorial Porrúa, S. A., México, 1981, pp. 12–13.

manifestar que el Derecho Marítimo, al perder su autonomía legislativa, había perdido también la doctrinal<sup>16</sup>.

A los avances técnicos en materia de navegación –primero el paso de la vela al vapor<sup>17</sup>, después el motor de explosión, las hélices, los buques metálicos, la radio, el radar...–, que reducirán la autarquía del transporte marítimo al disminuir los riesgos inherentes al mismo<sup>18</sup>, hay que añadir la aparición de armadores profesionales en el siglo XVII y el establecimiento de líneas regulares de transporte (así, RODIÈRE). Estas innovaciones técnicas originan nuevas instituciones jurídicas que, por un lado, supondrán un acercamiento entre el transporte marítimo y el terrestre, y por otro, obligarán a revisar la conceptualización del Derecho Marítimo como un Derecho estable y tradicionalista<sup>19</sup>: estas notas sólo serán ciertas respecto del Derecho codificado, totalmente desfasado de la realidad<sup>20</sup>.

---

<sup>16</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 546.

<sup>17</sup> Conferir VALDALISO GAGO, *op. cit.*, *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860–1935. Una historia económica*, pp. 67–70 y 85 y ss., donde se expone con todo lujo de detalles el tránsito de la vela al vapor en la flota mercante española durante la segunda mitad del siglo XIX.

<sup>18</sup> SÁNCHEZ CALERO, Fernando: *Instituciones de Derecho Mercantil*, EDERSA, Madrid, 1990, 14ª. Edición, p. 639.

<sup>19</sup> **En este sentido:**

CHAUVEAU, Paul: *Traité de Droit Maritime*, Librairies Techniques, Paris, 1958, pp. 17–18.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 556–557.

<sup>20</sup> BRUNETTI, Antonio: *Derecho Marítimo Privado*, Tomo I, *Parte histórica – De los buques*, Editorial Bosch, Barcelona, 1950, pp. 45–47.

GARRIGUES<sup>21</sup> entendía que a partir de este momento sólo cabe hablar del «particularismo» del Derecho Marítimo en el sentido de Derecho especial, pero no autónomo.

Sin perjuicio de profundizar en la idea del «particularismo» al referirnos al encuadramiento sistemático de este Derecho, diremos que, como ha indicado el Profesor ARROYO MARTÍNEZ<sup>22</sup>, esta expresión nace con RIPERT, con el fin de poner de manifiesto que el Derecho Marítimo no es el Derecho Mercantil Terrestre aplicado a las cosas y a las gentes del mar<sup>23</sup>. BRUNETTI y CHAUVEAU<sup>24</sup> también citaban a RIPERT, añadiendo que para este autor se cometería una grave ofensa a la verdad aceptando tal consideración, por tratarse el Derecho Marítimo de una Ciencia principal y no subordinada.

---

<sup>21</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 547–549.

<sup>22</sup> ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Editorial Karpos, S. A., 1981, Volumen I, 1981, p. 31. Este trabajo también aparece recogido –con idéntico título– en la obra del mismo autor *Estudios de Derecho Marítimo*, Librería Bosch, Barcelona, 1985, pp. 31 y ss.

En el mismo sentido, *vide* ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: *Curso de Derecho Marítimo*, J. M. Bosch Editor y Alferal, S. L., Barcelona, 2001, Primera Edición, p. 17; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 40.

<sup>23</sup> OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 13, citando a BRUNETTI decía que Derecho del Mar se presenta “como un producto de las necesidades de la industria, del transporte naval y no como una aplicación a éste de las reglas del comercio terrestre y de su carácter orgánico, lo cual permite considerarlo como un conjunto de instituciones con finalidad bien acusada y con caracteres y normas propias”.

<sup>24</sup> BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, p. 25.  
CHAUVEAU, *op. cit.*, *Traité de Droit...*, pp. 13–14.

Precisamente esta última afirmación es la que llegó a entenderse mediatizada por las circunstancias anteriormente señaladas; lo que tampoco impedía estimar, según el sentir mayoritario de la Doctrina, que el Derecho Marítimo mantenía instituciones y principios especiales – como el régimen jurídico del buque y el del Capitán, y el referente a los riesgos de la navegación, su tendencia a la internacionalidad<sup>25</sup>, etc.–, que permitían sostener su especialidad frente al Derecho Mercantil Terrestre, aunque la primitiva autonomía de aquel Derecho respecto de este último se viese reducida.

Como indicamos antes, el Código de Comercio francés de 1807 dedicaba su libro II al “Comercio marítimo”. En España, las Ordenanzas de Bilbao de 1737 ya recogían conjuntamente el Derecho Marítimo y el Terrestre. Posteriormente, el Código de Comercio de 1827, influenciado por el Código francés de 1807<sup>26</sup>, dedicó su libro III, bajo la rúbrica “Del Comercio marítimo”, a regular el Derecho Marítimo. El Código de Comercio de 1885, bajo idéntica rúbrica y también en su libro III (artículos 573 a 869), configuró este Derecho como especial respecto del Mercantil Terrestre.

---

<sup>25</sup> OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 13–15 y 25–26, destacaba el carácter particular del Derecho Marítimo especialmente con referencia al buque y la tendencia a la unificación internacional del citado Derecho.

<sup>26</sup> OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 24–25, pensaba que el Código de Comercio español, tras su reforma, se alejaba de hecho de la Legislación francesa.

Explicaba SÁNCHEZ CALERO<sup>27</sup> que el proceso de tecnificación que experimentó el transporte marítimo y la profunda transformación que implicó aquel proceso, no fue recogido de una manera adecuada por los Códigos de Comercio del siglo XIX. Nuestros Códigos de 1829 y 1885 no fueron una excepción en este sentido, y podemos decir que nacieron lastrados de anacronismo. En sus orígenes ya se pudo apreciar el desfase de las normas que contenían respecto de la realidad, y a lo largo del siglo XX y hasta la derogación del Libro III y de los artículos 19.3 y 951 a 954 del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, fue quedando cada vez más patente que esa regulación no satisfacía las exigencias del moderno tráfico marítimo<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, pp. 639–640; e Ídem, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo» (texto de la intervención del autor el día 24 de mayo de 1993, en las sesiones llevadas a cabo, bajo el lema «Reflexiones en torno a la posible reforma del Libro III del Código de Comercio», en el «Congreso Internacional X Aniversario de la Escuela de Administración Marítima», celebrado en Bilbao), *Revista Española de Seguros*, Editorial Española de Seguros, S. A., números 73 y 74, Enero/Junio, 1993, pp. 73–74, citando a GARRIGUES y a MUÑOZ PLANAS.

Y así se reitera en SÁNCHEZ CALERO y TAPIA HERMIDA, *op. cit.*, «El contrato de seguro marítimo en la Ley de Navegación Marítima», en *Revista de Derecho Mercantil*, N.º. 295, Enero–Marzo, 2015, pp. 145–146.

<sup>28</sup> **Así se manifestaron –entre otros– dentro de la Doctrina:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 238.

BOIX RASPALL, José María: *Moción para la Reforma del Derecho Positivo Marítimo Español*, Comité de Derecho Marítimo de Barcelona, 1957.

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

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 552–553.

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. 178–179.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis: «Fuentes e interpretación del contrato de

Ante la insuficiencia del Derecho Marítimo codificado fue surgiendo un «Derecho vivo» formado por Leyes y disposiciones especiales, por las condiciones generales de las pólizas y formularios contractuales (predominantemente inglesas y americanas)<sup>29</sup>, y por los usos normativos<sup>30</sup>; estos últimos, de alta significación, según GARRIGUES<sup>31</sup>.

---

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. 292 y 293; Ídem, *Estudios de seguro marítimo*, J. M. Bosch Editor, S. A., Barcelona, 1992, pp. 35–36; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 39–40. RODRÍGUEZ CARRIÓN citaba, a su vez, a POLO DÍEZ, Antonio: «Reflexiones sobre la reforma del ordenamiento jurídico mercantil», *Estudios en homenaje a URÍA*, I, Editorial Civitas, Madrid, 1978, p. 368, para quien la inadaptación del Código de Comercio “a las modernas necesidades del tráfico es inicial y radical”. También citaba a CIGES PÉREZ, Miguel: *La problemática del Derecho Marítimo ante los Jueces y Tribunales españoles*, Discurso con motivo de la Solemne Apertura del Año Judicial en la Audiencia de Valencia, el día 15 de septiembre de 1973, Comité de Derecho Marítimo de Valencia, 1974, p. 23.

URÍA, Rodrigo: «En torno a la reforma de la Legislación marítima», en *Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1971, pp. 431–447.

<sup>29</sup> Dentro de la Doctrina americana, GILMORE, Grant & BLACK, Charles L. Jr.: *Law of Admiralty*, The Foundation Press Inc., Brooklyn, 1957, pp. 14–15, destacaban como característica del Derecho Marítimo la importancia de los “contratos-tipo”.

En la Doctrina mexicana, OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 15, ponía de manifiesto que la unificación del Derecho Marítimo se opera basándose en la “Utilización de usos, reglas y condiciones uniformes de carácter contractual”.

<sup>30</sup> URÍA, Rodrigo: *Derecho Mercantil*, Marcial Pons Editor, Madrid 1989, 16ª. Edición, p. 946, creía que el “Derecho de la navegación marítima, de origen esencialmente consuetudinario, ha vivido y vive todavía en buena parte al margen de la Ley escrita, por cuya razón el uso desempeña en él una función especialmente importante, siendo expresión de un derecho vivo al lado de la letra muerta de muchas Leyes”.

<sup>31</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 553–554.

OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 16, sostenía que “en el Derecho Marítimo es notable la importancia de los usos, formados desde siempre en el tráfico marítimo con absoluta independencia de los usos mercantiles terrestres y, como dice



A todo esto hay que añadir que la tendencia histórica del Derecho Marítimo a la uniformidad internacional<sup>32</sup> –fruto, a su vez, de su universalidad y cosmopolitismo– se ha venido manifestando a través de la firma de Convenios Internacionales, la elaboración de Leyes de igual naturaleza<sup>33</sup>, y la creación y utilización de los usos y condiciones contractuales a que nos acabamos de referir<sup>34</sup>.

---

JOAQUÍN GARRIGUES, a veces en contraposición a ellos. Y son recogidos los usos precisamente como fuentes realmente originales del Derecho”.

<sup>32</sup> **Conferir al respecto:**

BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, pp. 47–52.

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 40–42.

NORRIS, Martin J.: *The Law of Seamen*, Volumen 1, The Lawyers Co-operative Publishing CO., Rochester, New York, 4th Edition, pp. 3–7, donde, al describir el carácter del “General Maritime Law” americano, se explica que “[...] Perhaps the maritime law is more uniformly followed by commercial nations than the civil and common laws are by those who use them [...] And thus it happens, that, from the general practice of commercial nations in making same general law the basis and groundwork of their respective maritime systems, the great mass of maritime law which is thus received by these nations in common, comes to be the common maritime law of the world”.

OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 25–26.

RODIÈRE, René: *Traité Général de Droit Maritime, Introduction. L'armement*, Dalloz, Paris, 1976, pp. 54 y ss.

<sup>33</sup> Acerca de los procesos de unificación legislativa, conferir BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, pp. 61–66.

<sup>34</sup> **Así se han manifestado:**

**a) En nuestra Doctrina:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 709.

FARIÑA GUITIÁN, Francisco: *Derecho y Legislación marítima*, Editorial Bosch, Barcelona 1955, pp. 5–7.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 558–561.

HERNÁNDEZ MARTÍ, Juan: *Contrato de Seguro Marítimo: la Póliza de buques*, Edición del autor, Valencia 1982, pp. 41–42.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones*, p. 640.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 946–948.

**b) En la Doctrina mexicana:**

OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 15.

Cabe destacar dentro de esta línea el trabajo de la *International Law Association* (Bruselas, 1873), del *Instituto de Derecho Internacional* (Bruselas, 1895), del *Comité Marítimo Internacional* (Bruselas, 1897), de la UNCITRAL (*Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional*), de la IMCO (*Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima*), y de la UNCTAD (*Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo*).

Los usos internacionales tienen su manifestación más elaborada dentro del Derecho Marítimo en las *Reglas de York y Amberes*.

Los Convenios y Tratados Internacionales originan Reglamentos y Leyes de aplicación directa en los Estados firmantes (conferir el artículo 1º.5 del Código Civil), consiguiéndose así la uniformidad de las diferentes Legislaciones nacionales.

Sin embargo, como bien ha destacado el Profesor ARROYO MARTÍNEZ<sup>35</sup>, esta uniformidad puede resultar insuficiente “a la hora de establecer criterios que sean a la vez justos y económicos en la distribución del riesgo entre las partes”<sup>36</sup>, pues dichos criterios suelen estar

---

<sup>35</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», pp. 39–44; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 23–27 (en particular, la p. 24); e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 45–48 (y, especialmente, la p. 46).

<sup>36</sup> *Vide*, también, ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: «La distribución del riesgo en el Derecho Marítimo», *Revista de Derecho Mercantil*, n.º. 143–144, Madrid 1977, pp. 44–50, obra a la que el propio ARROYO MARTÍNEZ se remite en *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, p. 40.

al servicio de las Empresas Navieras –y, en definitiva, de los países desarrollados– y no al servicio de la equidad, ya que el *Comité Marítimo Internacional* (compuesto por armadores, aseguradores, banqueros y abogados) ha monopolizado la elaboración de los Convenios Marítimos Internacionales.

Frente a esta política, surge la actividad de la UNCTAD y de la UNCITRAL, que recogen la opinión de los países en vías de desarrollo, adoptándose el criterio mayoritario para la toma de acuerdos. También es importante la consideración de las Convenciones como Derecho necesario, con el fin de que la equidad consagrada por la regulación uniforme que dichas Convenciones representan no se convierta en una simple declaración de principios.

## **1.2. CONCEPTO Y CONTENIDO**

Ambos extremos están íntimamente relacionados entre sí, pues de la amplitud del segundo resultará la delimitación del primero.

Siguiendo a BROSETA PONT<sup>37</sup>, quien citaba, a su vez, a RODRIGO URÍA<sup>38</sup>, podíamos diferenciar tres contenidos posibles del Derecho de la Navegación:

---

<sup>37</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 707–708.

<sup>38</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, pp. 943–945.

1º.) **En sentido amplio**, es el conjunto de normas de Derecho Público, Privado e Internacional que regulan el transporte realizado por mar, por aguas interiores y por vía aérea (el denominado «transporte autárquico» por la Doctrina)<sup>39</sup>. BRUNETTI<sup>40</sup> ponía de manifiesto que el Derecho de la Navegación comprendía Derecho Privado y Derecho Público, pues la distinción entre estas disciplinas no había tomado mucho relieve en el Derecho Marítimo<sup>41</sup>, precisamente por ser difícilmente separables los intereses públicos de los privados en ese ámbito (así, CHAUVEAU<sup>42</sup> y RIPERT), lo que sigue siendo así.

CAMARDA<sup>43</sup> también ha destacado en el Derecho italiano que el Derecho de la Navegación “no puede limitarse a un sistema de tipo privatístico [...] sino que comprende una amplia parte de naturaleza eminentemente publicística”.

---

<sup>39</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones*, p. 639.

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

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

<sup>40</sup> BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, p. 18.

<sup>41</sup> Así también, OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 12.

<sup>42</sup> CHAUVEAU, *op. cit.*, *Traité de Droit...*, pp. 10–11.

<sup>43</sup> CAMARDA, Guido: «Sulle fonti e considdetta autonomia del Diritto italiano della navigazione e sulla nazionalità della nave», en *Derecho Marítimo Europeo, Diritto Marittimo Europeo*, Volumen IV de los *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, Promociones Publicaciones Universitarias. Barcelona, 1987, pp. 1.182–1.183.

GILMORE y BLACK<sup>44</sup>, han resaltado en el Derecho norteamericano el gran interés público —económico y estratégico— inherente a la marina mercante, lo cual explica que la presencia activa del Gobierno en esta materia sea de gran importancia.

En definitiva, como exponía OLVERA DE LUNA<sup>45</sup>, “el Derecho Marítimo toma relevancia dentro del ámbito del Derecho Público, y deja más clara su diferenciación respecto al Derecho Marítimo Privado, sin que deje de existir conexión entre ambas facetas, a través de sus particulares afinidades, independientes de la actividad especulativa de los ciudadanos, declarada en torno al buque y por medio del buque”.

2º.) **En sentido estricto**, es el conjunto de normas e instituciones jurídico—privadas dirigidas a posibilitar el transporte de personas y de cosas por mar, aguas interiores y por aire, ya se trate de transporte mercantil o de navegación no lucrativa<sup>46</sup>.

3º.) **El Derecho de la Navegación Marítima en sentido estricto**, está integrado por el conjunto de normas e instituciones jurídico—privadas referentes a la navegación marítima<sup>47</sup>.

---

<sup>44</sup> GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 17–18 y 749 y ss.

<sup>45</sup> OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 12.

<sup>46</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, p. 944.

<sup>47</sup> **En este sentido:**

FARIÑA GUITIÁN, *op. cit.*, *Derecho y Legislación...*, p. 5.

VIGIER DE TORRES, Agustín y PÉREZ–OLIVARES FUENTES, Guillermo:

RIPERT, citado por BRUNETTI<sup>48</sup>, definió el Derecho Marítimo como el “Derecho de todas las relaciones jurídicas de las cuales el mar es el escenario y el comercio marítimo, el objeto”.

Dentro la Doctrina americana, GILMORE y BLACK<sup>49</sup> han definido el Derecho Marítimo como “un cuerpo de normas, conceptos y prácticas legales que regulan determinados asuntos centralmente importantes del comercio del transporte de bienes y pasajeros por agua”. En idéntico sentido se manifestó Frank L. MARAIST<sup>50</sup>.

Para OLVERA DE LUNA<sup>51</sup> “La expresión Derecho Marítimo tiene un alcance amplísimo, pues comprende el estudio de toda la infinita gama de fenómenos jurídicos que ocurren respecto a la navegación, a la industria y al tráfico de mercancías y pasajeros por mar”.

---

*Compendio de Derecho y Legislación Marítima*, Volumen 1º., VARICOP, Madrid, 1961, 3ª. Edición, pp. 9 y 14–16, estos autores estaban conformes con la definición doctrinal del Derecho Marítimo como “el conjunto de normas que regulan la navegación marítima”, añadiendo que no puede encuadrarse de modo exclusivo dentro del Derecho Público o Privado, “ya que le afectan instituciones y normas pertenecientes a ambas (ramas) indistintamente”.

<sup>48</sup> BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, p. 17.

<sup>49</sup> GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 1.

<sup>50</sup> MARAIST, Frank L.: *Admiralty in a Nutshell*, West Publishing Co., Sant Paul, Minnesota, 1983, p. 1.

<sup>51</sup> OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 11.

URÍA<sup>52</sup> postulaba una concepción unitaria del Derecho de la Navegación, pues opinaba que su fenómeno técnico es sustancialmente idéntico cualquiera que sea el medio por el que se realice. ARROYO MARTÍNEZ<sup>53</sup> ha expuesto la corriente doctrinal italiana que apoyaba esta tesis unitaria, plasmada también en el «Codice della Navigazione» de 1942, pero no la compartía por razones de oportunidad y de vigencia<sup>54</sup>.

BROSETA PONT también rechazaba la teoría unitaria, mostrándose partidario de la separación entre Derecho Aéreo y Marítimo, ya que entre ellos existen profundas diferencias, señalando en particular –siguiendo a GARRIGUES y a RUBIO–: las de índole técnica que, a su vez, determinan diversas exigencias y régimen jurídico en una y otra; el hecho de que la aeronave y el buque estén sometidos a distintos estatus (aunque hay que tener en cuenta la similar naturaleza jurídica del buque y de la aeronave que se manifiesta en su respectivo régimen de propiedad)<sup>55</sup>; la

---

<sup>52</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 943.

<sup>53</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, pp. 37–39; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 21–23; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 43–45.

<sup>54</sup> CAMARDA, *op. cit.*, «Sulle fonti e considdetta autonomia...», pp. 1.180–1.181, tras destacar que el “Codice italiano della Navigazione” de 1942 recogía de modo unitario el hecho de la navegación marítima, lacustre, fluvial y aérea, ponía de manifiesto que la Doctrina italiana también ha disentido respecto de la unidad del Derecho de la Navegación (citaba a BRUNETTI, AMBROSINI, CARBONI y FRAGALI). Y concluía recordando “que muchos Países hace tiempo que han adoptado un cuerpo de Leyes orgánicas en materia aeronáutica, distinto de la normativa de Derecho Marítimo”.

<sup>55</sup> Conferir URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 952 y ss.

circunstancia de que los riesgos inherentes a cada forma de navegación sean diferentes<sup>56</sup>; y, por último, que el Derecho Marítimo –como también reconocía URÍA<sup>57</sup>– sea de origen consuetudinario y de formación privada, mientras que el Derecho Aéreo es Derecho escrito y fundamentalmente público.

BROSETA PONT consideraba que el transporte fluvial debía excluirse del ámbito del Derecho de la Navegación, porque en virtud de lo dispuesto en el artículo 349 del Código de Comercio, según el cual “*El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género, se reputará mercantil [...]*”, y habida cuenta de la inclusión de este precepto dentro del Título VII de dicho Código, dedicado al contrato mercantil de transporte terrestre, parecía razonable concluir que la Ley sometía al régimen jurídico de este último el transporte fluvial. Sin embargo, no dejaba de señalar –en la línea apuntada por URÍA<sup>58</sup>– que existían manifestaciones legislativas de la unificación del régimen jurídico entre ambos transportes, citando, en concreto, el artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 14 de diciembre de 1956<sup>59</sup>, que comprende

---

<sup>56</sup> En este sentido, URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 1.059, manifestaba que el seguro aéreo es un seguro especialmente caracterizado, frente a los marítimos, por la naturaleza e intensidad de los riesgos que cubre, ya que la realidad del tráfico demuestra la imposibilidad de aplicar la “Ley de los grandes números”, siendo excepcional que el siniestro produzca daños parciales, al contrario de lo que ocurre en el transporte marítimo. Estas características obligan a buscar la cobertura a través del coaseguro.

<sup>57</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 944–946.

<sup>58</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 943.

<sup>59</sup> La Disposición Transitoria 6ª. del Real Decreto 1.597/1989, de 29 de



dentro del mismo concepto de buque los utilizados para el comercio marítimo y para el fluvial; y el artículo 1º. del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Abordaje, de 23 de septiembre de 1910 (España se adhirió el 17 de noviembre de 1923), según el cual dicho Convenio se aplica “cualesquiera que sean las aguas”<sup>60</sup>.

DANJÓN<sup>61</sup> entendía –refiriéndose al Derecho francés– que el Derecho Marítimo sólo regía la navegación por mar, siendo ámbito del Derecho Terrestre la navegación por ríos y canales (excepto en lo referente al Derecho Marítimo Privado de Seguros, por imperativo del artículo 335

---

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

La Disposición Derogatoria Única del Real Decreto 1.784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil, derogó el Real Decreto 1.597/1989, de 29 de diciembre, pero su Disposición Transitoria Decimotercera también dispone “*Los Libros de Buques y Aeronaves seguirán llevándose en los Registros a que se refiere el artículo 10 del Reglamento del Registro Mercantil aprobado por Decreto de 14 de diciembre de 1956, hasta la publicación del Reglamento del Registro de Bienes Muebles a que se refiere la Disposición Final Segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, a cuyo efecto continuarán transitoriamente vigentes los artículos 145 a 190 y concordantes del referido Reglamento del Registro Mercantil*”.

<sup>60</sup> Establece el artículo 1º. del referido Convenio que, “En caso de abordaje, ocurrido entre buques de navegación marítima o entre éstos y *embarcaciones de navegación interior*, las indemnizaciones debidas por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se ajustarán a las disposiciones siguientes, sin que deban tenerse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar”.

<sup>61</sup> DANJÓN, Daniel: *Tratado de Derecho Marítimo*, Tomo I, *Buques, Armadores, Tripulación*, Editorial Reus, Madrid 1931, 1ª. Edición, pp. 21–26.

párrafo 4º. del Código de Comercio francés). En cambio, este autor explicaba que en Bélgica y Holanda la Legislación marítima comprendía también la navegación fluvial y lacustre<sup>62</sup>, justificándose en el caso holandés esta postura por la relación que tienen con el mar, al que han ido ganando terreno, gracias al sistema de diques.

RODIÈRE<sup>63</sup> también indicaba que el transporte por ríos y canales se regía por las reglas generales de los contratos.

En el Derecho Marítimo americano la Jurisdicción Marítima se extiende a las aguas interiores, como unánimemente lo ha manifestado la Doctrina y Jurisprudencia de los Estados Unidos<sup>64</sup>. Esta postura nos parece

---

<sup>62</sup> FARIÑA GUITIÁN, *op. cit.*, *Derecho y Legislación...*, p. 5, también recogía este dato.

<sup>63</sup> RODIÈRE, *op. cit.*, *Droit Maritime*, p. 1.

<sup>64</sup> **Conferir:**

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 28–29, donde concretaban que “Briefly, the admiralty jurisdiction of the United States extends to all waters, salt or fresh, with or without tides, natural or artificial, which are in fact navigable in interstate or foreign water commerce, whether or not the particular body of water is wholly within a state, and wheter or not the occurrence or transaction that is the subject–matter of the suit is confined to one state”; y, en consecuencia, “What decisions there are point to the commonsense conclusion that small bodies of water, wholly in one state and not navigable in intersate or foreign water commerce, are not included”.

MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 7 y 19–24. Este autor sostenía en la página 7 que “the jurisdiction of admiralty in England traditionally was limited to the high seas and ocean going vessels. In the United States, however, it was extended early to all «navigable waters», including many inland rivers and Lakes”. En la página 20, después de explicar que en el Derecho Marítimo inglés las «aguas navegables» generalmente se definieron como “aquellas aguas sujetas al flujo y reflujo de la marea”, manifestaba que en América, la utilización de ríos como el Mississippi para el transporte de personas y bienes ha llevado a “la Corte Suprema a ampliar el concepto de «aguas navegables» en el Derecho Marítimo americano más allá del flujo y reflujo

plenamente justificada debido a la existencia de los Grandes Lagos, y de numerosos ríos navegables, cuya importancia para el comercio interestatal e incluso internacional es de sobra conocida. De igual modo, en el ámbito del seguro marítimo, la cobertura también abarca los daños causados en ríos, lagos y otras aguas navegables<sup>65</sup>.

---

de la marea”. A continuación citaba dos casos en los que dicha Corte se había pronunciado en este sentido: *The Propeller Genesee Chief v. Fitzhugh*, 53 U. S. (12 How.) 443, 13 L. Ed. 1058 (1851) y *The Daniel Ball v. United States*, 77 U. S. (10 Wall.) 557, 19 L. Ed. 999 (1871). De este último, transcribía la siguiente definición de «aguas navegables» a los efectos de determinar la Jurisdicción Marítima:

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

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

NORRIS, *op. cit.*, *The Law of Seamen*, Volume 1, pp. 10–14; en particular, en la página 12 señalaba que “the Court in *The (Propeller) Genesee Chief* case, not only upheld the constitutionality of an act of Congress which extended admiralty jurisdiction to the Great Lakes, and «navigable waters connecting said lakes», but also ruled that admiralty jurisdiction prevailed on other navigable waters throughout the United States”, añadiendo que “The test of admiralty jurisdiction is the public navigable character of the water, including navigability in fact, no matter how the water originates”.

<sup>65</sup> **Así lo destacan:**

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 96 y nota n.º. 242, donde, al estudiar la «Perils Clause» de las «New Hull Clauses» y en concreto la expresión «perils of the seas», destacaba que en la nueva redacción se han añadido las palabras “rivers, lakes or other navigable waters”.

TAYLOR, *op. cit.*, *The Law of Insurance*, p. 80, quien explicaba que “It must be borne in mind also that a marine policy is intended to insure against perils of the sea or on inland waters insofar as losses arise by the damages from the sea or these waters or by the violence of the forces of nature”.

El Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980 disponía en su artículo 1 que “*Están sujetos a la presente Ley los contratos de seguro que tienen por objeto cualesquiera intereses sometidos a los riesgos referentes a la navegación marítima y fluvial*”, optando por la postura recogida en el citado artículo 335 párrafo 4º. del Código de Comercio francés. José María RUIZ SOROA<sup>66</sup> calificaba de «desafortunada» la inclusión de la navegación fluvial en el ámbito de esta Ley, pues se trata –fundamentalmente– de una navegación de placer que nada tiene que ver con la llevada a cabo por las Empresas Navieras.

El Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992 establecía en su artículo 1 que “*Están sujetos a la presente Ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos referentes a la navegación marítima o en aguas interiores*”.

---

<sup>66</sup> RUIZ SOROA, José María: «El seguro marítimo ante la nueva Ley de Contrato de Seguro», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto de 1982, p. 55, donde añadía que “Aplicar al propietario de una canoa o bote las normas pensadas para un seguro entre empresas navieras puede ser injusto, además del dato objetivo de que nuestra legislación nunca ha asimilado el hecho fluvial al marítimo”. Prescindiendo de esta última circunstancia, estimamos que, efectivamente, debía tenerse en cuenta la condición del asegurado a la hora de establecer el régimen legal del contrato de seguro, particularmente en lo atinente al carácter imperativo o dispositivo de la normativa aplicable. De alguna forma, así lo hace la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, al disponer en su artículo 406.2 que “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”; aunque no es lo mismo una embarcación de recreo de cinco metros de eslora que un yate de lujo de treinta o más metros, ni que tales seguros los concierten particulares o empresas dedicadas a la explotación de dichas embarcaciones dedicadas al deporte o al recreo.

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

El artículo 473 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, los artículos 436 y 435 de los Proyectos de 10 de noviembre de 2006 y de 19 de diciembre de 2008, respectivamente, el artículo 385.1 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y el artículo 406.1 párrafo primero del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, dispusieron que “*Están sujetos a esta Ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima*”, y así se establece en el artículo 406.1 párrafo primero de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014.

Y el artículo 1 del referido Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004 disponía que:

*“1. El objeto de la presente 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 sean accesibles para los buques desde el mar, se regirá por la Legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación.*”

En cambio, en el artículo 1 del Proyecto de 19 de diciembre de 2008 se estableció una excepción, al disponerse que:

“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 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.*”

El artículo 1 del Proyecto de 16 de noviembre de 2006 coincidió con este precepto, con la salvedad de que no contenía en su apartado 2 *in fine* el inciso “*así como por las demás disposiciones que le sean de aplicación*”.

La redacción del Proyecto de 18 de diciembre de 2008 se mantuvo en los artículos 435 y 1 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.

Como ya hemos indicado, en el Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012, el artículo 385.1 coincidía con el artículo 435 del Proyecto de 18 de diciembre de 2008; pero el párrafo primero del artículo 1.2 pasó a disponer que “*La navegación por las aguas de los ríos, canales, lagos, embalses naturales o artificiales y demás interiores no marítimas se regirá por la Legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación*”, suprimiéndose la referencia a “*la normativa de las Comunidades Autónomas con competencia en la materia*”.

El artículo 1 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 estableció que:

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

2. Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

3. Fuera de los casos contemplados en el apartado anterior la navegación por las aguas interiores se regirá por la Legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación.”

Y así lo dispone el artículo 1 de la mencionada Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que, como hemos dicho, entró en vigor el 25 de septiembre de 2014<sup>67</sup>.

En cuanto al transporte con finalidad no mercantil, si bien podemos decir que el Código de Comercio no lo comprendía dentro del Libro III (derogado por la citada Ley de Navegación Marítima), dedicado exclusivamente al comercio marítimo (así, el artículo 573 de dicho Código calificaba los buques como “*mercantes*”, y el artículo 595 exigía al naviero “*aptitud para comerciar y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia*”)<sup>68</sup>, a finales del siglo XX, y desde una

---

<sup>67</sup> Sobre el particular, *vide* RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 33–48.

<sup>68</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 2,



perspectiva generalizadora, se podía considerar que quedaba incluido dentro del Derecho de la Navegación Marítima<sup>69</sup>. Ciertamente, el artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil, ya mencionado, reputa buques para los efectos de dicho Reglamento y del Código de Comercio las embarcaciones y aparatos flotantes que enumera, siempre que se destinen o puedan destinarse “*a servicios de la industria o comercio marítimo o fluvial*”, con lo que parece seguir la línea del citado Código de Comercio; pero al referirse el precepto tanto al destino real y de presente de tales embarcaciones a esa “*industria o comercio*”, como a la posibilidad del mismo, también permitiría entender comprendidas dentro del concepto de buque a las embarcaciones de recreo<sup>70</sup>.

---

explica que en la codificación del siglo XIX “el Derecho Marítimo se contrae al Derecho comercial marítimo. Se produce, en otros términos, la sustitución de lo marítimo por el comercio como criterio que delimita la materia, al propio tiempo que se califica por razón de su objeto”; lo que reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 25–26.

<sup>69</sup> **En este sentido se manifestaban las últimas Legislaciones y la más moderna Doctrina, entre la que se puede citar a:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 39–42 y 618. Y así lo ha reiterado en *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 58–62.

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

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

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

<sup>70</sup> **En esta línea cabe mencionar, entre otros, a:**

ALONSO LEDESMA, Carmen: «El estatuto jurídico del buque», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 29–46, en las que estudia el concepto de buque como eje central del régimen jurídico de su estatuto y entiende (p. 36), al comentar el artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, que “conforme a la literalidad del precepto bastaría con la mera posibilidad de que la embarcación o el aparato flotante pudiera dedicarse a tales menesteres (*se refiere a los servicios de la industria o del comercio marítimos*) para atraer la calificación de buque.

Con la consecuencia última de que la mercantilización exigida al buque para quedar sometido al Código de Comercio y, por ende, a las normas reglamentarias, sería tan amplia que quedarían sometidos a las mismas los buques cualquiera que fuera la navegación a la que se dedicaran”. Y concluye afirmando (pp. 46–47) que “si se mantiene una concepción más amplia del Derecho Marítimo no circunscrita exclusivamente a la navegación comercial (sea manteniéndose en el ámbito del Derecho Privado o englobando toda la normativa de distinto carácter que afecte a las relaciones que nacen o se desarrollan en el mar), aunque el buque conserve la importancia que siempre tuvo lo que perderá es el protagonismo absoluto que todavía hoy mantiene”.

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 336–337, donde, al referirse al concepto de buque del artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, dice que “La definición no puede ser más amplia porque incluye, por un lado, cualquier embarcación con independencia de su tamaño o dimensión, prescinde, por otro lado, del destino fluvial y considera, finalmente, que también son buques artefactos desprovistos de autopropulsión. Sin embargo, la doctrina discute si pueden ser objeto de inscripción en el Registro Mercantil las embarcaciones o buques deportivos cuando no están destinados a servicios de industria o comercio marítimo. La respuesta es afirmativa pues la finalidad mercantil no debe ser un criterio delimitador de la noción de buque”. En la página 618, añade que “La discusión se centra en saber si cualquier embarcación, al margen de su destino comercial, puede ser objeto de seguro marítimo. A nuestro juicio la respuesta debe ser afirmativa, en consonancia también con la idea de que el Derecho Marítimo y menos aún el seguro marítimo, no se limita al Derecho del empresario marítimo, ni al de sus actividades. Los buques de recreo, por ejemplo, pueden ser, en efecto, objeto de cobertura y si (*sic*) están sometidos a los riesgos de la navegación; no es dudoso que estemos en presencia de un seguro marítimo. Por lo demás el problema se anuda entre nosotros al concepto de buque, en el que –como vimos– prevalece una concepción amplia, en armonía con la definición legal (artículo 146 RRM de 1956)”. Aunque en las páginas 820 y 821 sostiene que “Respecto de la inscripción de buques deportivos en el Registro de Bienes Muebles la cuestión debe resolverse negativamente, salvo que se trate de buques deportivos o de recreo destinados a una finalidad lucrativa, dados los términos estrictos en los que se manifiesta el artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, transitoriamente vigente, en relación a la definición de buques («destinarse a servicios de industria o comercio marítimo»); lo que reitera en *Compendio de Derecho Marítimo*, Editorial Tecnos, Madrid, 2009, Tercera Edición, p. 223.

DOMÍNGUEZ CABRERA, María del Pino: «El buque como objeto del Registro de Bienes Muebles», en *Noticias Jurídicas*, Febrero de 2004, quien concluye que, “En lo que concierne a las embarcaciones deportivas y de recreo, basta como se ha dicho ya la potencialidad de su destino mercantil para considerarlas como buques. En este sentido, la Sentencia de la Sala de lo civil del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2000, tras decir que tales embarcaciones “han de quedar amparadas por las normas reguladoras del tráfico marítimo”, sumándose así a esa concepción amplia del Derecho Marítimo, reconoce la calificación de buque “a aquellos aparatos aptos

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

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

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

RUIZ SOROA, José María: *Manual de Derecho Marítimo: el buque, el naviero, personal auxiliar*, Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1990, p. 16, donde expone que “la destinación industrial o comercial (que además se requiere sólo

como «posibilidad» no como «actualidad») entendemos califica sólo a los «aparatos flotantes», pero no a las embarcaciones que navegan, cuya cualidad de buques es ajena e independiente de su destinación. En tal sentido, los buques de recreo o investigación tienen acceso al Registro Mercantil”.

TORRES PÉREZ, Francisco: «Aseguramiento de la responsabilidad civil extracontractual en la navegación de recreo: aspectos generales y régimen específico», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2005, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición, pp. 128–129, que señala que “El problema surge a la hora de catalogar como buque a una embarcación deportiva o de recreo cuyo destino no sea el comercio, cuestión que se solventa de acuerdo con una interpretación en sentido amplio del citado artículo 146 RRM, por lo que también quedarían incluidos en dicho concepto las embarcaciones destinadas a la navegación marítima no comercial”; y cita el mencionado trabajo de MARTÍN OSANTE y la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2000, estudiada en el mismo. También reseña una Resolución de la Dirección General de los Registros y del Notariado, de 21 de julio de 2001, en cuyo considerando tercero se manifiesta que “Los buques de la lista séptima están más bien fuera del concepto del artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956 (no del nuevo concepto de buque civil que da el artículo 8 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Por tanto su inscripción no es obligatoria, aunque este Centro Directivo ya reconoció en su Resolución de 25 de julio de 1989 que no había obstáculos legales para su inscripción”. Como es sabido, la Lista Séptima del Registro Marítimo recoge las embarcaciones deportivas o de recreo que no se dedican a finalidades lucrativas (conferir el artículo 4 del Real Decreto 1.027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro Marítimo –publicado en el BOE de 8 de agosto de 1989–).

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

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

*a. La flota mercante nacional.*

*b. La flota pesquera nacional.*

*c. Los buques de recreo y deportivos nacionales.*

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

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

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

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

*Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos y cualquier otro tipo de tuberías*

En relación con estas cuestiones, cabe traer a colación lo manifestado en los apartados II y III, respectivamente, de las Exposiciones de Motivos del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004 y de los Proyectos de 10 de noviembre de 2006 y de 19 de diciembre de 2008, y, en parecidos términos, en el apartado III de la Exposición de Motivos del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012, y en el apartado IV de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014. Concretamente, en los párrafos primero al cuarto del apartado IV de la Exposición de Motivos de esta Ley se dice que:

*“El Título II comienza la regulación del estatuto jurídico del buque definiéndolo como vehículo destinado a la navegación, que cubre también situaciones estáticas transitorias, como es el buque en construcción,*

---

*o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.”*

El artículo 69.2 párrafo segundo inciso primero de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, resuelve la cuestión al disponer que “*será potestativa la inscripción de buques y embarcaciones de recreo o deportivos*” en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles; y así lo destaca ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 387. En ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 412, manifiesta que “Con la entrada en vigor de la LNM se consagra la tesis de la navegación marítima, más allá del carácter lucrativo y cercana como hemos dicho a nuestra concepción de la disciplina, por lo que el Legislador viene a confirmar el criterio jurisprudencial anterior expuesto”; se refiere a la citada Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2000.

En relación con la regulación de esta materia en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, *vide* CLAVERO TERNERO, Manuel: «Buques, embarcaciones y artefactos navales. Registro y documentación de los buques», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 83–115.

*fondeado, varado o en desguace. Esta noción excluye por tanto los artefactos navales –caracterizados por su permanencia a flote en un lugar o punto fijo de las aguas– y las plataformas fijas –toda estructura o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de los recursos naturales marítimos o de destinarse a otras actividades, emplazada sobre el lecho del mar, anclada o apoyada en él–. A la nota inherente de movilidad que caracteriza al buque se suma su capacidad para el transporte de personas o cosas a todos los fines. Con ello se prescinde de las distinciones de buque público o privado; civil o militar; mercante o de recreo, deportivo o científico. Cuando su tamaño sea menor de veinticuatro metros o carezca de cubierta corrida se calificará de «embarcación» y reglamentariamente podrán configurarse como «unidades menores» las más pequeñas.*

*Los artefactos navales, caracterizados tanto por su flotabilidad como porque no están destinados a navegar, se diferencian de las obras o construcciones fijas que aun pudiendo sustentarse total o parcialmente mediante flotación, tienen la consideración de bienes inmuebles con arreglo al Código Civil (como es el caso de las llamadas islas artificiales, rígidamente unidas al lecho de las aguas, o de las instalaciones portuarias). El requisito adicional de los artefactos de aptitud para albergar personas o cosas deja fuera del concepto a las boyas, balizas y demás pequeños artificios flotantes, generalmente utilizados para la seguridad de la navegación o la señalización de la pesca. La característica de permanencia, propia de los artefactos, es precisamente el atributo que justifica un régimen sustantivo y registral no siempre coincidente con el de los buques.*

*Las transformaciones materiales de los buques y embarcaciones y los cambios jurídicos que se derivan de su participación en el tráfico mercantil determinan la necesidad de su identificación y de que quede constancia pública de las relaciones que soportan en su condición de bienes muebles de significativo valor económico. Su carácter registrable hace jurídicamente posible su hipoteca, sin menoscabo de su calificación de cosa mueble. Y se reconocen las situaciones de titularidad compartida (copropiedad del buque) que, en los casos de falta de dedicación de la cosa común a una explotación mercantil, quedará sujeta directamente al régimen general, sin otra especialidad que la recogida en la propia ley para reglamentar los derechos de adquisición preferente (en particular, la novedosa regulación del tanteo).*

*La publicidad es crucial en el tráfico patrimonial y se lleva a cabo a través de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles (Sección de buques), que ha de coordinarse con el Registro de Buques y Empresas Navieras. Ambos tienen atribuida distinta función. El Registro de Bienes Muebles producirá los efectos jurídicos propios de la publicidad material de titularidades y gravámenes, frente a la significación típicamente administrativa del Registro de Buques y Empresas Navieras.”*

Así, primero los artículos 56 a 59 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, y luego esos mismos preceptos ya de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, establecen lo siguiente:

Artículo 56. *Buque.*

*“Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros.”*

Artículo 57. *Embarcación.*

*“Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización.”*

Artículo 58. *Artefacto naval.*

*“1. Se entiende por artefacto naval toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas.*

*2. Se considera, asimismo, artefacto naval el buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación.”*



Artículo 59. *Plataforma fija.*

*“1. Se entiende por plataforma fija toda estructura o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de los recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazada sobre el lecho del mar, fondeada o apoyada en él.*

*2. Por encontrarse permanentemente sujeta al fondo de las aguas, la plataforma fija tiene la consideración de bienes inmuebles con arreglo al Código Civil.”*

Y en el artículo 65 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, relativo al “Registro y Matrícula”, se dispone que:

*“1. Las titularidades y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales se inscribirán en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con la finalidad de proporcionar seguridad a las relaciones jurídicas de aquéllos.*

*2. La matrícula de un buque o embarcación corresponde a la Administración Marítima a través del Registro de Buques y Empresas Navieras y va destinada a mantener la identificación y el control administrativo de los buques y embarcaciones españoles. El Registro de Buques y de Empresas Navieras y el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se regirán por lo establecido en esta Ley y en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como en los Reglamentos correspondientes.”*

Hechas estas consideraciones, podíamos definir el Derecho Marítimo como aquel Derecho especial, en principio incardinado dentro del Derecho Mercantil<sup>71</sup>, formado por un conjunto de normas e

---

<sup>71</sup> **El encuadramiento sistemático del Derecho Marítimo dentro del Derecho Mercantil no era óbice para estimar que la complejidad y extensión de aquel Derecho especial aconsejaba y aun nos atrevemos a decir que determinaba, un tratamiento autónomo del mismo. Así opinaban:**

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

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

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

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, pp. 5–6 y 40–41, si bien decía que se aprecia 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; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 24, donde explicaba 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”; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 46.

BRUNETTI *op. cit.*, *Derecho Marítimo Privado*, Tomo I, *Parte histórica – De los buques*, p. 28.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso de Derecho Mercantil*, 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, había opiniones doctrinales opuestas respecto de la autonomía del Derecho Marítimo:**

a) **Entendían que, desde el punto de vista del Derecho entonces vigente, era un Derecho especial dentro del Derecho Mercantil:**

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

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

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

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

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

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 281; e Ídem: *op. cit.*, *Estudios de seguro marítimo*, 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, pp. 16–17.

**b) Afirmaban que se trataba de un Derecho autónomo:**

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: *Legislación marítima y fuentes complementarias*, Biblioteca de Textos Legales, Editorial Tecnos, Madrid, 1994, pp. 11–13, donde decía 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, exponiendo 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*, 2001, p. 42, **explicaba que** “Las clasificaciones tradicionales dejan de tener sentido y dan paso a la ciencia del Derecho Marítimo, con todas sus consecuencias y que algunos –no sin razón– prefieren denominar Derecho Marítimo (*sic*, Marino). Es, por consiguiente, el sustantivo ciencia del Derecho aplicado al mar y a las relaciones que con él nacen o se desarrollan, más que el adjetivo marítimo, lo que permite construir las bases de una ciencia especial, no desde luego rama autónoma del ordenamiento [...] Se trata tan sólo de un método de estudio aplicado a una nueva unidad en el objeto del conocimiento”; **ya se había manifestado así en** *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, p. 65, **y lo reitera en** *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 61. **En** *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*,

instituciones jurídico–privadas destinadas a regular la navegación marítima dirigida a realizar el transporte por mar y por determinadas aguas interiores –tanto si tenía finalidad mercantil como si era un medio para otros fines, lucrativos o no, con excepción de los bélicos, aunque en tal caso su ámbito ya no sería propiamente el del Derecho Mercantil–, y aplicable a los buques y a los contratos de utilización de los mismos, así como a las personas que a tal efecto los explotaban, y a los riesgos y eventos dañosos que pudieran surgir con ocasión de dicha navegación (definición que puede mantenerse actualmente).

Por lo tanto, nos estábamos refiriendo al Derecho Marítimo Privado, comprensivo no sólo del Derecho del Comercio Marítimo, pues también abarcaba las operaciones jurídico–privadas referentes a la navegación marítima de finalidad no lucrativa<sup>72</sup>.

---

2009, pp. 25–26, **sostenía 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 [...]”; **lo que reiteró en** *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 37–38.

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

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

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

<sup>72</sup> Así, GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 550.

**Vide al respecto, in extenso:**

PASCUAL QUINTANA, *op. cit.*, *El Derecho Mercantil y el Derecho de la Navegación*, Instituto Editorial Reus, Madrid, 1958, donde se abordan, desde la doble perspectiva del Derecho comparado y del Derecho interno, las cuestiones de la

BRUNETTI<sup>73</sup> explicaba que el Derecho Marítimo Privado era más que el Derecho Comercial Marítimo, ya que comprendía relaciones jurídicas no lucrativas. La Doctrina alemana, según este autor, se inclinaba en idéntico sentido a pesar de que su Código de Comercio sólo se ocupaba de la navegación comercial.

DANJÓN<sup>74</sup> indicaba que Derecho Marítimo Privado y Derecho Marítimo Comercial no eran expresiones completamente sinónimas: aquél era más amplio que éste.

ARROYO MARTÍNEZ<sup>75</sup> ha recogido la dirección doctrinal italiana que incluía dentro del Derecho Marítimo la normativa referente tanto a las actividades lucrativas como a las no lucrativas, citando en esta línea dentro de nuestra Doctrina a GIRÓN y SANTOS; y añadía que se abandonaba con esta postura el criterio seguido por los codificadores a lo largo del siglo XIX, que identificaron el Derecho Marítimo con el Derecho Comercial Marítimo<sup>76</sup>.

---

autonomía del Derecho de la Navegación en general y del Derecho Marítimo en particular, así como el ámbito de este último.

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

<sup>73</sup> BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, pp. 19 y 23. Para mayor amplitud, *vide* las pp. 18–25.

<sup>74</sup> DANJÓN, *op. cit.*, *Tratado de Derecho...*, T. I, pp. 26–29.

<sup>75</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, p. 38.

<sup>76</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de*

DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA<sup>77</sup> también distinguía entre Derecho Marítimo y Derecho Mercantil Marítimo, considerando éste como una sección de aquél.

Finalmente, Pascual QUINTANA<sup>78</sup> reconocía que “ni todo el Derecho Marítimo es Derecho Mercantil, ni se encuentra contenido en el Código de Comercio [...]”.

En el Derecho Marítimo americano, aunque en un principio pudiera parecer de lo expuesto con anterioridad<sup>79</sup> que la navegación de placer queda fuera de la Jurisdicción marítima, la solución es la contraria según la Jurisprudencia de la Corte Suprema de los Estados Unidos, como pasamos a estudiar con algún detenimiento.

---

*Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, p. 3; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 22; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 44.

<sup>77</sup> DE GAMECHOGOICOECHEA y ALEGRÍA, Francisco: *Voz Derecho Marítimo*, Nueva Enciclopedia Jurídica Seix, Barcelona, 1950, Tomo I, p. 619.

<sup>78</sup> PASCUAL QUINTANA, *op. cit.*, *El Derecho Mercantil...*, p. 18.

<sup>79</sup> Conferir la nota nº. 64.

MARAIST<sup>80</sup> creía que determinar cuándo un asunto corresponde a la Jurisdicción marítima comprende la aplicación de factores geográficos y conceptuales. Los primeros giran en torno a los conceptos de «buque» y de «aguas navegables». El factor conceptual frecuentemente aparece denominado como «maritime flavor».

Siguiendo la exposición de este autor<sup>81</sup>, el Congreso define los buques como “toda clase de embarcación u otro mecanismo artificial usado o susceptible de ser usado como un medio de transporte por agua” (1 U. S. C. A. parágrafo 3), mientras que la Corte Suprema lo hace como “todas las estructuras navegables destinadas para el transporte” [*Cope v. Vallette Dry Dock Co.*, 119 U. S. 625, 629, 7 S. Ct. 336, 338, 30 L. Ed. 501 (1887)]. A continuación, cita a GILMORE y BLACK<sup>82</sup>, para quienes “el término «buque» se aplica a estructuras flotantes susceptibles de transportar algo sobre el agua”.

---

<sup>80</sup> MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 14–15. Explicaba este autor que los factores geográficos tienen una significación que va declinando, mientras que el conceptual posee una importancia ascendente. Con ello se pretende alcanzar resultados más lógicos, aun a costa de la incertidumbre que conlleva la aplicación de este último elemento, frente a las conclusiones a veces absurdas, aunque más seguras desde el punto de vista de poder determinar con mayor certeza cuándo una cuestión pertenece a la Jurisdicción marítima, que se obtenían utilizando los citados factores geográficos. A lo largo de las páginas 16 a 26 desarrolla estos conceptos.

<sup>81</sup> MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 16–19.

<sup>82</sup> GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 30.

En cuanto a los hidroaviones, mientras están sobre el agua se hallan sujetos a las «Reglas Internacionales de la Navegación» y, en consecuencia, tienen el mismo tratamiento que los buques<sup>83</sup>.

Por lo que respecta a los buques en construcción, se suscita el problema de cuándo adquieren la condición de tales. MARAIST<sup>84</sup> recogía dos posturas doctrinales al respecto; la mayoritaria entendía que una estructura se convierte en buque cuando está suficientemente avanzada para desempeñar las funciones para las cuales ha sido proyectado.

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

Reseñábamos la opinión de GILMORE y BLACK<sup>85</sup> para quienes dicha Jurisdicción se extiende a todas las aguas –dulces o saladas, con o sin mareas, naturales o artificiales– mientras sean navegables de hecho *en*

---

<sup>83</sup> Así:

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 30, nota n° 105.

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

<sup>84</sup> MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 18–19 y 29–30.

<sup>85</sup> *Vide* la nota n° 64.



*el comercio interestatal o extranjero*. Vimos también como MARAIST<sup>86</sup> citaba a la propia Corte Suprema de los Estados Unidos, que en el caso *The Daniel Ball v. United States* aclaraba que los ríos son navegables de hecho cuando *se usan o son susceptibles de ser usados como vías para el comercio*. Posteriormente, MARAIST<sup>87</sup> analizaba desde el punto de vista de la Jurisprudencia las expresiones «uso», «vías» y «comercio». En relación con este último término, señalaba que hay poca Jurisprudencia que dé un concepto satisfactorio, pero que “los últimos casos requieren transporte de bienes o de pasajeros o alguna otra actividad más significativa comercialmente que la pesca o navegación de placer”.

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

MARAIST<sup>88</sup> recordaba que el concepto «maritime flavor» frecuentemente es definido como “tener una relación significativa con la actividad marítima tradicional”. Más adelante, recoge las dos escuelas de pensamiento acerca de este término. Para una, “solamente aquellas actividades directamente envueltas en el comercio marítimo poseen el requisito del «flavor»”; para otra, que encuentra su apoyo en la

---

<sup>86</sup> Vide la nota nº. 64.

<sup>87</sup> MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, p. 24.

<sup>88</sup> MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 24 y 41–42, recogiendo la opinión de la Corte Suprema en el caso *Foremost Ins. Co. v. Richardson* [457 U. S. 668, 73 L. Ed. 2d. 300, 102 S. Ct. 2654, 1982 A. M. C. 2253 (1982)].

Jurisprudencia, la navegación de placer también participa del «maritime nexus», debido a la necesidad que tienen todo tipo de buques de adherirse a una reglas uniformes de navegación. NORRIS<sup>89</sup> también recogía la opinión de la Corte Suprema de los Estados Unidos en el caso *Foremost Ins. Co. v. Richardson*, donde se manifiesta que “El interés federal en proteger el comercio marítimo no puede servirse adecuadamente si la Jurisdicción marítima se restringe a aquellos individuos actualmente comprometidos en una actividad marítima comercial”; concluyendo dicha Corte que, “A la luz de la necesidad de reglas uniformes que gobiernen la navegación, el potencial impacto en el comercio marítimo cuando dos buques colisionan en aguas navegables, y la incertidumbre y confusión que acompañaría necesariamente a una prueba de Jurisdicción vinculada al uso comercial de un barco dado, nosotros sostenemos que una demanda alegando una colisión entre dos buques en aguas navegables propiamente plantea una pretensión dentro de la Jurisdicción marítima de los Tribunales federales”.

La conclusión es que los Tribunales de Distrito Federales tienen Jurisdicción marítima en los accidentes de barcos de placer que ocurran en aguas navegables, debiendo aplicarse el Derecho Marítimo y el Derecho común estatal.

Antes de abordar el espinoso tema del encuadramiento sistemático del Derecho Marítimo, no queremos dejar de citar la definición que del

---

<sup>89</sup> NORRIS, *op. cit.*, *The Law of Seamen*, Volume 1, pp. 17–18.

mismo daba el Profesor ARROYO MARTÍNEZ<sup>90</sup> como “el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar”; definición comprensiva tanto del Derecho Marítimo Privado como del Derecho del Mar (Internacional y Público), en un afán generalizador de la ciencia del Derecho aplicable al mar y a las actividades que en él se desarrollan. Como sigue explicando el Profesor ARROYO MARTÍNEZ, estamos ante la Ciencia del Derecho Marítimo o Marino –como algunos prefieren denominarlo–: “ciencia especial, no desde luego rama autónoma del Ordenamiento”.

### **1.3. ENCUADRAMIENTO SISTEMÁTICO**

Ya vimos como el Derecho del transporte marítimo se desarrolló con independencia del Derecho Mercantil Terrestre, partiendo de un origen diverso, llegando algunos autores a considerarlo como un Derecho autónomo respecto de éste. Las razones de este «particularismo» se han buscado en su origen consuetudinario, su tendencia a la uniformidad y su tradicionalismo (PARDESUS), así como en la denominada autarquía de la navegación<sup>91</sup>.

---

<sup>90</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, p. 65; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 41–42; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, p. 25; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 37; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 60–61.

<sup>91</sup> Así:  
HERNÁNDEZ MARTÍ, *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

A partir del siglo XIX, como resultado de los factores técnicos apuntados anteriormente, y de causas jurídicas y económicas, se observa una disminución de sus rasgos diferenciales, aproximándose el transporte marítimo y el terrestre hasta asumir recíprocamente instituciones del otro<sup>92</sup>, perdiendo incluso vigencia algunas instituciones marítimas tradicionales. También expusimos que, a pesar de todo, podía sostenerse la especialidad del Derecho Marítimo frente al Derecho Mercantil, sin que ello equivaliese a defender su autonomía en relación con este último.

ARROYO MARTÍNEZ<sup>93</sup>, citando a RIPERT, ha indicado que entre las causas jurídicas del debilitamiento del «particularismo» del Derecho Marítimo figuraban la codificación y los comentaristas, que aplicaban los principios generales del Derecho común, deformando muchas instituciones. Además, la codificación relegó al uso como fuente secundaria. Como causas económicas, cabía señalar la integración del comercio marítimo en el comercio general y la consideración de la marina mercante como el brazo marítimo de la actividad nacional. Por todo ello,

---

seguros marítimos», en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid 1982, p. 256.

RODIÈRE, *op. cit.*, *Traité Général...*, pp. 42–43, donde cita a PARDESUS.

<sup>92</sup> **Conferir al respecto:**

CHAUVEAU, *op. cit.*, *Traité de Droit...*, pp. 27–28.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 547.

<sup>93</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, pp. 31–35; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 17–18; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 40.

RODIÈRE, *op. cit.*, *Traité Général...*, pp. 43–44, también recogía estas manifestaciones de RIPERT.

RIPERT se manifestó a favor de una originalidad muy ponderada del Derecho Marítimo.

No obstante, en opinión de BRUNETTI<sup>94</sup> el Derecho Marítimo no perdió su autonomía como consecuencia de la codificación, pues aquel concepto no excluye que pueda acudir a las normas y a los principios fundamentales de otra ciencia, ya que autonomía no significa independencia.

Entraríamos así en la distinción apuntada por BONNECASSE<sup>95</sup> entre particularismo externo e interno. El primero se refiere a las fuentes formales y reales del Derecho en cuestión, y para BONNECASSE no existía, ya que las fuentes del Derecho Marítimo eran las mismas del Derecho Mercantil –cabría añadir que como consecuencia de la codificación conjunta de ambos Derechos–. El particularismo interno hacía referencia a la fisonomía de las instituciones, y podía ser absoluto o relativo. El primero requería un conjunto de instituciones rigurosamente especiales, lo que en opinión de este autor no ocurría respecto del Derecho Marítimo (unas instituciones se transformaban; otras estaban en trance de desaparición o lo habían hecho ya, y además había un transvase recíproco

---

<sup>94</sup> BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, p. 27.

<sup>95</sup> **En este sentido:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, pp. 32–33; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 18–19; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 40–41.

RODIÈRE, *op. cit.*, *Traité Général...*, pp. 44–47.

de instituciones entre el Derecho general y el Derecho Marítimo)<sup>96</sup>.

Para BONNECASSE, en fin, había un particularismo relativo que se materializa en la adaptación a las necesidades de la vida comercial marítima de las reglas del Derecho Civil y del Derecho Mercantil, lo que le llevó a decir que el Derecho Marítimo era una rama del Derecho Comercial Privado.

En cambio, BRUNETTI<sup>97</sup> defendía lo que BONNECASSE denominaba «particularismo interno absoluto», al decir que aunque se mantuviera el Derecho Marítimo dentro del Derecho Comercial, sus perfiles no se deformaban ni se perdía su esencia. Citaba en idéntico sentido a RIPERT, VERMONAL, WAHL y ASQUINI, transcribiendo el siguiente texto de este último:

“Cualquiera que sea la agrupación exterior dada a las normas del Derecho Marítimo, éstas sustancialmente, deben ser coordinadas y sistematizadas de un modo autónomo, que responda a las exigencias técnicas de la navegación que no pueden desaparecer, aun en el caso de que el Legislador se empeñase en tutelar los intereses de clase de un modo más equitativo y severo que el que hoy impera”.

---

<sup>96</sup> En idéntico sentido, RUBIO, citado por BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 705.

<sup>97</sup> BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, pp. 27–28.

Para BRUNETTI, las nuevas condiciones técnicas de la industria y del transporte marítimo no habían hecho sino acentuar la índole particularista del Derecho Marítimo, y la simbiosis normativa entre este Derecho, el Mercantil Terrestre, y el Derecho común general, hacía más patente la originalidad de los principios de aquél y los rasgos que le diferenciaban del Derecho Comercial<sup>98</sup>.

Por el contrario, ARROYO MARTÍNEZ<sup>99</sup> ha sostenido que los avances tecnológicos desbordaban los límites que configuraban el Derecho Marítimo como Derecho especial, poniendo como ejemplo la noción de buque. Siguiendo al Profesor ARROYO MARTÍNEZ, en opinión de RODIÈRE<sup>100</sup> el problema del particularismo se reducía a determinar si existía un conjunto de normas, instituciones y conceptos exclusivos del Derecho Marítimo, y en segundo lugar, en precisar la relación de este Derecho con el Derecho común. A tal fin era preciso analizar la Jurisprudencia, y de su estudio se desprendía que el particularismo absoluto del Derecho Marítimo no existía, pues se basaba en instituciones y conceptos de Derecho Civil. El particularismo relativo no significaba nada en términos jurídicos pues, en definitiva, se trataba de una cuestión

---

<sup>98</sup> Para una exposición más detallada de la influencia del «factor técnico» en el desarrollo normativo del Derecho Marítimo conferir BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, pp. 36–44.

<sup>99</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, pp. 49–52; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 31–33; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 51–54.

<sup>100</sup> RODIÈRE, *op. cit.*, *Traité Général...*, pp. 52–53.

de originalidad que nadie negaba porque no suponía nada. En cuanto a la relación de ambos Derechos, resultaba de aplicación preferente el Marítimo en virtud del principio «*specialia generalibus derogant*». Y por lo que respecta a la aplicación subsidiaria del Derecho común, había que tener en cuenta que éste no contradijese los principios propios del Derecho Marítimo; conclusión que no implicaba para RODIÈRE la necesidad de acudir a una teoría general propia de este Derecho.

De lo expuesto se deduce que el término «particularismo» podía y puede utilizarse tanto para significar simplemente la originalidad del Derecho Marítimo, como para afirmar su especialidad, e incluso su autonomía respecto del Derecho común<sup>101</sup>. Tal ambigüedad semántica llevó a la Doctrina italiana<sup>102</sup> a plantearse de una forma más rigurosa el

---

<sup>101</sup> Así, en la Doctrina mexicana, OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 12–14, al referirse al particularismo del Derecho Marítimo destacaba los tres aspectos citados: su carácter «particular», entendiendo por tal sus peculiares instituciones; su especialidad, que “tiende a quedar más cada vez como un acaecer técnico más que científico–jurídico”; y su autonomía, “derivada más de aspectos técnicos que de carácter doctrinal–jurídico”.

<sup>102</sup> **Conferir al respecto:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, pp. 35–39; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 21–23; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 43–45.

CAMARDA, *op. cit.*, «Sulle fonti e considdetta autonomia...», en *Derecho Marítimo Europeo, Diritto Marittimo Europeo*, p. 1.182, donde manifestaba que los compiladores del «Codice della Navigazione» de 1942, partiendo del concepto de transporte autárquico, elaboraron la noción de «autonomía» del Derecho italiano de la Navegación respecto de las otras ramas del Derecho. Añadía que tal noción, bajo algunos aspectos, tiene afinidad y elementos evolutivos en relación con la línea doctrinal del Derecho Marítimo francés denominada «particularismo»; aunque no todos los autores italianos estaban de acuerdo en cuanto a la influencia de dicho «particularismo» en la concepción italiana de la «autonomía» del referido Derecho de la Navegación.



problema conceptual del Derecho en cuestión. Así, sustituyeron éste por el Derecho de la Navegación, conceptuándolo como un Derecho especial y autónomo: especial, porque comprende normas y principios diversos de los que informan las instituciones afines del Derecho común; autónomo, porque está integrado por un conjunto autónomo de normas. La autonomía (característica independiente de la especialidad), es un concepto histórico que puede analizarse desde una perspectiva científica, legislativa o didáctica<sup>103</sup>. Dentro del Derecho de la Navegación, el Derecho Marítimo regula el transporte autárquico realizado por mar, tenga o no finalidad lucrativa.

Hechas estas consideraciones acerca del significado y alcance del llamado «particularismo» del Derecho Marítimo según la Doctrina francesa e italiana, abordaremos el estudio del encuadramiento sistemático de esta disciplina desde la perspectiva de la Doctrina española.

Para RUBIO, el Código de Comercio configuraba este Derecho como Derecho Mercantil. BROSETA PONT añadía que era un Derecho especial respecto de este último.

---

<sup>103</sup> Como veremos, en el mismo sentido se manifestaba SÁNCHEZ CALERO, Fernando: *Curso del Derecho del Seguro Privado*, Volumen 1, Ediciones Nauta S. A., Bilbao 1961, p. 18, al tratar el problema de la autonomía del Derecho del Seguro Privado.

Conferir LEFEBVRE D'OVIDIO & PESCATORE, *op. cit.*, *Manuale...*, pp. 4–9. Estos autores consideraban el Derecho de la Navegación como un Derecho especial y autónomo, tanto desde el punto de vista científico, como desde el legislativo.

GARRIGUES<sup>104</sup> pensaba también que el Derecho Marítimo era – desde el punto de vista del Derecho entonces vigente– una rama del Derecho Mercantil; un Derecho especial sin autonomía propia.

A esta tesis se adscribía Pascual QUINTANA<sup>105</sup>, al manifestar que “El Derecho Marítimo Privado pertenece exclusivamente al Derecho Mercantil”<sup>106</sup>.

---

<sup>104</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 543 y 548–551.

<sup>105</sup> PASCUAL QUINTANA, *op. cit.*, *El Derecho Mercantil...*, pp. 20–22.

<sup>106</sup> **En cuanto a la cuestión –largamente debatida por la Doctrina– de la autonomía del Derecho Mercantil, conferir:**

ASCARELLI, Tullio: *Corso di Diritto Commerciale, Introduzione e Teoria dell'impresa*, Giuffrè Editore, Milano, 1962, 3ª. Edizione, pp. 94–143.

BROSETA PONT, Manuel: *La empresa, la unificación del Derecho de obligaciones y el Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos, S. A. Madrid, 1965, pp. 34–36 y 238–298. Este autor creía que “[...] el Derecho Mercantil continúa siendo, junto al Derecho Civil, una rama autónoma del Derecho Privado, a pesar de la unificación del Derecho de obligaciones”; añadiendo que lo más coherente sería “[...] aceptar la propuesta formulada por el Profesor GARRIGUES, según cuya opinión el futuro Derecho Privado debe codificarse en tres cuerpos legales: un Código Civil [...] Un Código de las obligaciones [...] Un Código de Comercio [...]”.

GARRIGUES, Joaquín: «La crisis del Derecho mercantil contemporáneo», en *Hacia un nuevo Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1971, pp. 203–226, explicaba que “Es posible que el Derecho Mercantil se trague al Derecho Civil [...] Pero este Derecho Mercantil parece que va a ser tragado, a su vez, por el Derecho de la economía [...] Ante la presión actual del Derecho de la economía yo creo que pierde todo interés la vieja cuestión de la separación e independencia del Derecho Mercantil frente al Derecho Civil”; y en *op. cit.*, «Derecho Mercantil y Derecho Civil», en *Temas de Derecho vivo*, pp. 117–139, exponía que “[...] la generalización del Derecho Mercantil tiene dos consecuencias evidentes:

1ª. La unificación del Derecho de obligaciones.

2ª. La reducción del ámbito clásico del Derecho Mercantil”.

Añadía que el Derecho Privado debería articularse en tres Códigos: un Código General de las Obligaciones, un Código de Derecho Civil y un Código de Derecho Mercantil.

HAMEL, Joseph; LAGARDE, Gaston; y JAUFFRET, Alfred: *Droit Commercial*, Tomo I, 1er Volume, par Alfred Jauffret, Jurisprudence Générale Dalloz,

SÁNCHEZ CALERO<sup>107</sup> decía que el Derecho Mercantil comprendía el Derecho Privado de la Navegación, aunque no dejaba de manifestar que para un amplio sector doctrinal debían estudiarse ambas materias separadamente. Estudio separado que, si únicamente se justifica por la complejidad de su contenido, no implicará la autonomía del Derecho Marítimo; a lo sumo se podría hablar de «autonomía didáctica».

VICENT CHULIÁ<sup>108</sup> entendía que el Derecho Marítimo era una de las «partes» o conjunto normativo de lo que denominamos Derecho Mercantil.

---

Paris, 1980, 2e Édition, pp. 11–24. Estos autores analizaban la cuestión de la unidad o dualidad del Derecho Privado desde la doble perspectiva del Derecho francés y del Derecho comparado. No sin reconocer que en Francia la dualidad Derecho Civil–Derecho Comercial está muy marcada, pensaban que la ventaja de la fusión sería indiscutible desde el punto de vista de la simplicidad de las reglas jurídicas.

LANGLE RÚBIO, Emilio: *La autonomía del Derecho Mercantil*, Instituto Editorial Reus, Madrid, 1942. Tras exponer la tesis del Derecho Mercantil sustantivo y la antítesis –unificación del Derecho Privado–, realizaba una crítica que le llevaba a postular la unificación del citado Derecho sobre la base de un Código único y a unas Leyes especiales.

<sup>107</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones*, pp. 18–19.

<sup>108</sup> VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico de Derecho Mercantil*, T. I, pp. 16–17.

BROSETA PONT, GARRIGUES, OLVERA DE LUNA y RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>109</sup> opinaban que el Derecho en cuestión tenía el carácter de «especial» dentro del Derecho Mercantil.

De todo lo expuesto, y de la definición que postulamos del Derecho Marítimo, quedaba patente su encuadramiento sistemático dentro del Derecho Mercantil<sup>110</sup>. Así, en palabras de SÁNCHEZ CALERO<sup>111</sup>, “seguimos la orientación tradicional de nuestra Doctrina que fue marcada por las Ordenanzas de Bilbao de 1737”, y continuada por nuestros Códigos de Comercio de 1827 y 1885, al dedicar ambos su Libro III al “Comercio marítimo”; no sin constatar con este autor, que la complejidad y la extensión de este Derecho especial aconsejaba, y aun nos atrevemos a decir que determinaba, un tratamiento autónomo de esta disciplina. Incluso se podía observar la tendencia del Derecho Marítimo en este sentido debido a la insuficiencia normativa del Código de Comercio, y a la

---

<sup>109</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 705.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II., p. 548.

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

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

<sup>110</sup> No obstante, es preciso recoger algunas opiniones doctrinales contrarias. Así, para VIGIER DE TORRES y PÉREZ OLIVARES, *op. cit.*, *Compendio...*, Vol. 1º., pp. 9–11, el Derecho Marítimo “tiene el rango de disciplina propia”, cuya autonomía era fruto de las particularidades de este Derecho y de su desenvolvimiento legislativo.

En la misma línea, RAFAEL MATILLA (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) afirmaba contundentemente que “el Derecho Marítimo es un Derecho autónomo, incluso con relación al Derecho Mercantil, con principios propios y peculiaridades que le confieren unidad científica”.

<sup>111</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones*, p. 639.

internacionalización de sus normas que exigía y exige, a su vez, dicha autonomía<sup>112</sup>.

Cuestión distinta es que, como bien señalaba el Profesor ARROYO MARTÍNEZ<sup>113</sup>, la conceptualización clásica del Derecho Marítimo como un Derecho especial en base, fundamentalmente, a la mencionada internacionalización de sus normas (aparte del hecho técnico del transporte, de las exigencias de la navegación, etc.), haya determinado una uniformidad de éstas que ha beneficiado claramente a los países más desarrollados; de ahí que la necesaria revisión de este Derecho debiera conducir a la crisis de su consideración como «especial».

A modo de colofón, podíamos afirmar con el Profesor ARROYO MARTÍNEZ<sup>114</sup> que, “nacido (*el Derecho Marítimo*) como un conjunto de normas consuetudinarias de naturaleza especial, desaparece después en el tronco común del Derecho Mercantil codificado; convertido más tarde en una disciplina distinta, al margen en algún caso de su naturaleza especial,

---

<sup>112</sup> **De esta opinión eran:**

BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T. I, p. 28.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 549; e Ídem, *op. cit.*, *Temas de Derecho...*, pp. 137–139.

<sup>113</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, pp. 40–41; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 23–27; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 45–48.

<sup>114</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, pp. 5–6; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 4; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 27–28.

se alza posteriormente con una pretendida autonomía científica y normativa; y hoy asistimos, en cambio, a un repliegue de la naturaleza especial de sus normas junto a una expansión de su contenido. Es decir [...] se ha pasado de una especialidad normativa a una especialización científica”, cuando lo «normal» es precisamente lo contrario.

Como ya hemos señalado, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, derogó, entre otras normas, el Libro III y los artículos 19.3 y 951 a 954 del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, y con ella se afirma la autonomía legislativa o normativa del Derecho Marítimo que regula<sup>115</sup>, fundamentalmente Privado, aunque

---

<sup>115</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, p. 25; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2014, p. 37, afirma que su definición del Derecho Marítimo como “el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar”, “significa reconocer la autonomía de la disciplina, primero en el plano científico y después en los niveles legislativo, judicial y académico o universitario”. En *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 29–30, añade que “desde su formulación inicial en el volumen I y fundacional de la revista Anuario de Derecho Marítimo en 1991, doctrina reiterada y ampliada en sucesivos trabajos citados en las referencias bibliográficas del presente capítulo, la idea de Derecho Marítimo como Derecho especial y autónomo ha cobrado cuerpo, no sólo académico sino judicial y legislativo”. Y respecto de este último ámbito, destaca la similitud de su definición del Derecho Marítimo con el objeto de la Ley de Navegación Marítima expresados en su artículo 1.1. (“*El objeto de esta Ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima*”), lo cual considera que, unido al sistema de fuentes enunciado en su artículo 2, “ponen de manifiesto la influencia definitiva de la concepción moderna, reconociendo la mayor autonomía y la naturaleza especial de nuestra disciplina, tal y como venimos defendiendo”; aunque ya indicamos que en la página 61 de esta misma obra reitera [*vide*, también, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, p. 65; y *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 42] que “Las clasificaciones tradicionales dejan de tener sentido y dan paso a la ciencia del Derecho Marítimo, con todas sus consecuencias y que algunos –no sin razón– prefieren denominar Derecho Marítimo (*sic*, Marino). Es, por consiguiente, el sustantivo ciencia

contiene también normas de Derecho Público, tanto Administrativo como Procesal, y de Derecho Notarial. Además, conforme al apartado 1 de su Disposición Final Novena, “*Se habilita al Gobierno para que en el plazo de tres años proceda a refundir en un único texto, y bajo el título «Código de la Navegación Marítima», las Leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la presente Ley con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y con todos aquellos Convenios o Tratados Internacionales sobre materias de Derecho del mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición*”.

No obstante, conforme al artículo 86 ter 2.c) de la Ley Orgánica del Poder Judicial, “*Los Juzgados de lo Mercantil conocerán, asimismo, de cuantas cuestiones sean de la competencia del orden jurisdiccional civil,*

---

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”.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 27, estima que “El nuevo Derecho español de la navegación marítima es, sin duda, un *Derecho especial*. Tan especial que presenta los caracteres propios de un Derecho autónomo. Cabe interpretar que lo que la Ley acomete es la creación de una nueva rama del Derecho, el *Derecho de la Navegación*, que se pretende sea completo y autosuficiente en su regulación. Se introduce así en nuestro Derecho la nota de particularismo que buena parte de la Doctrina considera como propia de esta materia”. José Luis GABALDÓN GARCÍA, al referirse a estas afirmaciones en el prólogo de la citada obra de PULIDO BEGINES (p. 22), manifiesta que “Personalmente coincido con esa apreciación, al menos en cuanto a la afirmación de la autonomía legislativa formal o externa, que el Derecho Marítimo español ha alcanzado por obra de la LNM, al agrupar, de forma orgánica y sistemática y en torno a principios y fuentes propios, el conjunto de normas básicas reguladoras de la navegación por mar, como sector especial de la realidad económica y social”.

respecto de [...] c) *Aquellas pretensiones relativas a la aplicación del Derecho Marítimo*”, por lo que no hay, todavía, una autonomía judicial o jurisdiccional<sup>116</sup>, y estimamos que sería conveniente modificar dicha Ley Orgánica, para crear los oportunos Órganos Judiciales que conozcan de forma exclusiva de los conflictos atinentes a esta rama del Derecho, que tampoco goza de autonomía académica, y también nos parece necesario que, para la más adecuada enseñanza de la misma, se creen en las Universidades las Cátedras de Derecho Marítimo<sup>117</sup>.

---

<sup>116</sup> Aunque ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 25–26; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 38, considera que “La especialización judicial no es incompatible con el reconocimiento de la Jurisdicción Ordinaria; es más, la presupone, pues no se trata de crear una Jurisdicción especial, sino de articular, en aquellos partidos judiciales con presencia marítima, un sistema de reparto que permita entender de los asuntos marítimos a los Juzgados especializados en Derecho Marítimo”: postura más realista.

<sup>117</sup> En este sentido, José Luis GABALDÓN GARCÍA, manifiesta en el prólogo a PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 22, que “me permito añadir que nuestro Derecho Marítimo sigue careciendo de parangón con las ramas tradicionales del Derecho en la medida en que no ha alcanzado las llamadas autonomías didáctica (seguimos sin Catedráticos de Derecho Marítimo) ni jurisdiccional (seguimos sin Juzgados de lo marítimo)”.



## **CAPÍTULO 2. DERECHO PRIVADO DEL SEGURO MARÍTIMO**

### **2.1. CONCEPTO Y ENCUADRAMIENTO SISTEMÁTICO**

Partiendo de la definición de Derecho Marítimo propuesta anteriormente cabe decir que el Derecho Privado del Seguro Marítimo es un Derecho especial dentro de aquél<sup>118</sup>.

Podemos definirlo como aquel Derecho especial, integrado dentro del Derecho Marítimo, y formado por un conjunto de normas jurídico–privadas encaminadas a regular los seguros relativos a los riesgos y eventos dañosos que puedan surgir con ocasión de la navegación marítima. En definitiva, y más brevemente, se trata del conjunto de normas que rigen los distintos seguros marítimos.

---

<sup>118</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 31; e Ídem, *op. cit.*, «La Ley del Contrato de Seguro y los seguros marítimos», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 257.

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

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

MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, pp. 28 y 110–111, donde también se hizo eco de la crítica mencionada.

En principio, y habida cuenta de que consideramos el Derecho Marítimo como un Derecho especial de naturaleza mercantil, el mismo carácter le corresponderá al Derecho del Seguro Marítimo y a los contratos que éste regula<sup>119</sup>.

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

### **2.1.1. DERECHO DEL SEGURO PRIVADO Y DERECHO PRIVADO DEL SEGURO**

Esta distinción no obedece a un simple juego de palabras, como a primera vista pudiera parecer.

Siguiendo a SÁNCHEZ CALERO<sup>120</sup>, podemos definir el Derecho del Seguro Privado como “el conjunto de normas jurídicas que específicamente disciplinan el estatuto (jurídico) del empresario del seguro

---

<sup>119</sup> En el Derecho inglés del seguro marítimo, GRIME, Robert P.: *Shipping Law*, Sweet & Maxwell, London, 1978, p. 236, afirmaba rotundamente que “El Derecho del Seguro Marítimo es una parte del Derecho Mercantil”.

<sup>120</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, pp. 14–16; recogido también por DEL CAÑO ESCUDERO, Fernando: *Derecho Español de Seguros*, Tomo I, *Parte general*, Madrid 1983, 3ª. Edición, pp. 10–12.

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

privado, el de sus colaboradores y el contrato de seguro”. Se trata de un Derecho especial, si bien SÁNCHEZ CALERO<sup>121</sup> no lo califica ni como una parte del Derecho Privado ni del Derecho Mercantil. No lo incluye dentro del Derecho Privado, porque también está formado por normas de carácter público, como las referidas a la preceptiva autorización al empresario para ejercer su actividad, al control administrativo de la misma, etc. Por lo tanto, no equivale al Derecho Privado del Seguro, cuyo ámbito, como veremos, es más restringido. Tampoco es una parte del Derecho Mercantil, pues está integrado también por normas civiles, laborales, administrativas, fiscales y penales<sup>122</sup>.

En definitiva, cabe entender que el Derecho del Seguro Privado tiene una naturaleza mixta y, en consecuencia, posee un doble orden de prelación de fuentes<sup>123</sup>.

---

<sup>121</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso...*, Vol. 1, p. 17.

<sup>122</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso...*, Vol. 1, p. 16.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 8.

En cambio, dentro de la Doctrina mexicana, RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, Editorial Porrúa, S. A. México, 1978, 13<sup>a</sup>. Edición, pp. 161–162, no obstante reconocer que “El ordenamiento total del seguro abarca problemas como los relativos a las fuentes, normas no contractuales, política de seguro, entidades aseguradoras, etc., etc., etc., todo lo cual se comprende con la denominación común de *Derecho de Seguros [...]*”, mantenía que este Derecho “sigue siendo un capítulo muy importante, con normas a veces peculiares, del Derecho Mercantil, sin que sea posible desglosarlo del mismo”.

<sup>123</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso...*, Vol. 1, pp. 30–31.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 26, siguiendo a CALERO.

A las normas mercantiles se les aplicará el sistema del artículo 2º. del Código de Comercio:

1º.) La Ley mercantil.

2º.) Los usos mercantiles.

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

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

1º.) La Ley.

2º.) La Costumbre.

3º.) Los Principios Generales del Derecho.

No obstante, es obvia la unión de ambos Derechos –Mercantil y de Seguros–, pues el primero se define en función del empresario mercantil y de los contratos mercantiles, y el segundo se delimita con relación al empresario de seguros y al contrato de seguro<sup>124</sup>.

---

<sup>124</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 13.  
SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso...*, Vol. 1, pp. 16–17.

Hay que excluir del campo del Seguro Privado el Seguro Social, según la Doctrina más autorizada<sup>125</sup>.

### **2.1.2. LA PRETENDIDA AUTONOMÍA DEL DERECHO DEL SEGURO PRIVADO**

Distingue la Doctrina entre autonomía sustancial, legislativa, científica y didáctica. Así, partiendo de la unidad de todo el Derecho positivo, la ciencia del Derecho lo divide en sectores con el fin de profundizar en su conocimiento. Como recuerda SÁNCHEZ CALERO<sup>126</sup>, a tal efecto existen diversos criterios: no obstante, dada la historicidad del Derecho positivo y de la ciencia del Derecho, el criterio utilizado por los Juristas está determinado por circunstancias históricas que, a su vez, influyen en la delimitación de las disciplinas jurídicas tradicionales.

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

---

<sup>125</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 12.

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

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

Lo mismo opinaba RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, *Curso de Derecho Mercantil*, Editorial Porrúa, S. A., México D. F., 1978, 13ª. Edición, Tomo II, p. 161, respecto del seguro privado en la Legislación mexicana.

<sup>126</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso...*, Vol. 1, pp. 18–19; seguido por DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 13.

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

Por lo tanto, el Derecho del Seguro Privado no tiene autonomía en el sentido indicado, lo que no impide su exposición aislada con fines didácticos<sup>127</sup>.

### **2.1.3. DERECHO PÚBLICO Y DERECHO PRIVADO DE SEGUROS**

Como hemos podido apreciar, el Derecho de Seguros está formado por aquellas normas de Derecho Público y Derecho Privado cuyo objeto es regular el seguro como manifestación social y económica, o lo que es lo mismo, la actividad aseguradora.

Así, podemos distinguir entre Derecho Público y Derecho Privado de Seguros<sup>128</sup>. El primero comprende las normas encaminadas a establecer

---

<sup>127</sup> A esta conclusión llegaba también RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, *op. cit.*, *Curso...*, Tomo II, p. 161, manifestando que “La denominación de Derecho de seguros, como la de Derecho bancario, la aceptamos en cuanto expresa una unidad sistemática de exposición, pero si se quiere hablar de Derecho de seguros, en el sentido de disciplina jurídica autónoma, entendemos que no hay motivos suficientes para ello”.

<sup>128</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 495–496.

las reglas que afectan a la constitución y funcionamiento de las Compañías de Seguros, y al control e inspección de las mismas por la Administración Pública.

El Derecho Privado de Seguros tiene por finalidad regular el contrato de seguro y las relaciones jurídicas dimanantes del mismo. No se incluyen dentro de él los seguros sociales<sup>129</sup>. La exclusión de la Seguridad Social obedece a que no posee las notas de voluntariedad, libertad y proporcionalidad entre la prima y el riesgo, propias del seguro privado, y ello porque no se basa en un contrato. Esta es la causa de que el artículo 1º.3 de la Ley sobre Ordenación del Seguro Privado estableciera que “*No serán objeto de la presente Ley los sistemas de previsión que constituyan la Seguridad Social obligatoria*”; lo que reiteró el artículo 1.2 de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados –Ley que derogó la Ley sobre Ordenación del Seguro Privado–, al disponer que “*Quedan expresamente excluidos del ámbito de aplicación de la presente Ley, el*

---

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

En sentido contrario se manifestaba RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, *op. cit.*, *Curso...*, Tomo II, p. 162, por entender que la división entre el Derecho público y el privado es artificiosa, “ya que es indiscutible la existencia de aspectos públicos en los privados y de intereses privados en los públicos”. Confundía este autor dos cuestiones diferentes: en efecto, es indiscutible su segunda afirmación, como hemos tenido ocasión de manifestarlo anteriormente (conferir, *supra*, el apartado 2.1.1.), pero precisamente es posible circunscribir aún más el campo del Derecho del seguro en general, limitándolo al Derecho Público o al Privado. Lo cual no es óbice para que dentro del Derecho del Seguro Privado existan normas de carácter público y, viceversa, en el campo del Derecho del Seguro Público, preceptos de matiz privado, como indicaba SÁNCHEZ CALERO (conferir, *infra*, la nota siguiente).

<sup>129</sup> Como ya vimos, SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso...*, Vol. 1, p. 17, excluía del ámbito del Derecho del Seguro Privado las normas relativas a los seguros sociales, pero consideraba (p. 15) que algunas de estas normas sí pertenecen al Derecho Privado del Seguro.

*régimen general y los Regímenes Especiales que integran el sistema de la Seguridad Social obligatoria*”. Y en los mismos términos se expresan el artículo 1.2 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, y el artículo 4.1 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), que deroga dicho Real Decreto Legislativo 6/2004, y entrará en vigor el 1 de enero de 2016.

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

#### **2.1.4. DERECHO PRIVADO DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO**

A los efectos de este trabajo nos interesa –como ya hemos tenido ocasión de exponer– el Derecho Marítimo Privado; y dentro de éste, el Derecho Privado del Seguro Marítimo –cuyo contenido lo constituyen las relaciones jurídico-privadas que se establecen entre las partes que intervienen en el contrato de seguro marítimo–. En definitiva, limitaremos nuestro estudio al Derecho Privado del contrato de seguro marítimo, y en particular al análisis de las fuentes formales del mismo.



Su regulación anterior se encontraba en los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, con sometimiento a la jerarquía de fuentes preceptuada en el artículo 2º. de dicho Código.

Pero, como ya hemos indicado, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, derogó, entre otras normas, el Libro III y los artículos 19.3 y 951 a 954 del mencionado Código de Comercio.

Según adelantamos, en cuanto al sistema de fuentes, el artículo 2.1. de dicha Ley de Navegación Marítima dispone que:

*“La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se estará a las Leyes y Reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.”*

Pero como en el párrafo segundo del artículo 406.1 (añadido sorpresivamente en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013) se establece que, *“En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro”*, a pesar de lo dispuesto en el mencionado artículo 2.1., la aplicación de los usos y costumbres relativos

al seguro marítimo y el recurso a la aplicación analógica de las normas de dicho seguro marítimo han quedado pospuestas por la de la Ley de Contrato de Seguro, lo que no nos parece acertado: en cuanto a los usos y costumbres, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria– poseen como fuente del Derecho Marítimo<sup>130</sup>, y por lo que respecta a esa aplicación analógica, porque es más acorde con la naturaleza especial de aquel Derecho, de la que participa el seguro marítimo en él incardinado<sup>131</sup>.

---

<sup>130</sup> 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; 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); e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 393–411, donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto. Conferir, también, *infra*, el apartado 3.2.5.

<sup>131</sup> Como veremos [conferir, *infra*, el apartado 3.2.6.], dentro de nuestra Doctrina, HERNÁNDEZ MARTÍ, RUIZ SOROA y VERDERA Y TUELLES, en postura que compartimos, consideraban que la aplicación analógica de las normas que en el Código de Comercio regulaban el seguro marítimo debía ser preferente a la de la Ley de Contrato de Seguro.

Pero, como explica ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 356, “Entendemos que con la nueva regulación el debate queda zanjado en los términos siguientes. La LNM (*sic*, LCS) se aplica supletoriamente a los seguros marítimos con la única excepción de los seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo que se rigen exclusivamente por la Ley de Contrato de Seguro (art. 406)”; y así lo reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 799, añadiendo el inciso de que, tratándose de estos seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo, no vale pacto en contrario.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 629, discrepa y considera que, como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley de Navegación Marítima “no hace referencia a lo previsto en materia de seguros sino a la Ley –es decir, a la LNM–; por tal motivo, cabe reconocer que, previo al recurso a la LCS, se ha de recurrir a la LNM y a su papel integrador”. Sin embargo, estimamos que se sobreentiende que “*lo no previsto en esta Ley*” es en materia de seguros marítimos, y sólo así cobra verdadero

Y el artículo 406.2 de la citada Ley de Navegación Marítima establece que *“Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario”* (norma que se había introducido en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008).

En el siguiente Capítulo, estudiaremos las fuentes del contrato de seguro marítimo regulado en el Código de Comercio, aunque iremos haciendo referencia en los diferentes apartados a la situación actual, tras su derogación por la Ley de Navegación Marítima y la entrada en vigor de ésta, sin perjuicio de volver a concretar en el Capítulo cuarto el sistema de fuentes de este contrato que la misma establece.

---

valor la supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro que se pretende, por más que no estemos conformes con ella.



### **CAPÍTULO 3. LAS FUENTES DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO REGULADO EN EL CÓDIGO DE COMERCIO DE 22 DE AGOSTO DE 1885**

Al referirnos a las «fuentes del Derecho» (en este caso del aplicable al contrato de seguro marítimo), queremos significar fuentes en sentido técnico; es decir, la forma de manifestarse el Derecho positivo.

Definido el Derecho Privado del Seguro Marítimo como un Derecho especial integrado dentro del Derecho Marítimo Privado (y, consiguientemente, dentro del Derecho Mercantil), y constituido por el conjunto de normas que rigen los diferentes seguros marítimos, resulta evidente que las fuentes jurídicas y su orden jerárquico serán las mismas para ambas disciplinas, y también para el contrato de seguro marítimo. Por ello, y con el fin de evitar la duplicidad en el tratamiento de esta cuestión, hemos preferido desarrollarla al analizar las fuentes de dicho contrato.

#### **3.1. LAS FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO**

Consecuencia jurídica lógica de la consideración del Derecho Marítimo Privado como un Derecho especial incluido en el ámbito del Derecho Mercantil, era que el sistema de fuentes de éste sería también el de aquél.

Así se han manifestado expresamente en nuestra Doctrina:  
BROSETA PONT, GARRIGUES, HERNÁNDEZ MARTÍ,  
HERNÁNDEZ YZAL y RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>132</sup>.

---

<sup>132</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 706.

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

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 30; e Ídem, *op. cit.*, «La Ley del Contrato de Seguro y los seguros marítimos», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 256.

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

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

**Sobre las fuentes del Derecho Marítimo, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 45–105; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 26–29; Ídem: «Organizaciones Internacionales Marítimas y fuentes del Derecho Marítimo», en GARCÍA-PITA Y LASTRES (Director), José Luis, y OTROS: *Estudios de Derecho Marítimo*, Coordinadoras: María Rocío Quintáns Eiras y Angélica Díaz de la Rosa, Thomson Reuters – Aranzadi, 2012, pp. 93–120; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 38–43; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 65–141.

JIMÉNEZ SÁNCHEZ, Guillermo J.: «Las fuentes del Derecho Marítimo», en GARCÍA-PITA Y LASTRES y OTROS, *op. cit.*, *Estudios de Derecho Marítimo*, 2012, pp. 79–92.

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

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

HAMEL; LAGARDE; y JAUFFRET, *op. cit.*, *Droit Commercial*, T. I, 1er Vol., pp. 1–95.

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

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

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

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

VICENT CHULIÁ<sup>133</sup>, al referirse a las fuentes del Derecho Mercantil, sostenía con GARRIGUES que este Derecho nunca ha tenido una jerarquía propia de fuentes, siendo aplicable la recogida en el artículo 1º. del Código Civil. Al tratarse de materia mercantil, y teniendo en cuenta el artículo 2º. del Código de Comercio, se aplicarían en primer lugar dicho Código o las Leyes mercantiles especiales; en su defecto, la costumbre mercantil; y, en tercer lugar, el Derecho común, con carácter supletorio o subsidiario del Derecho Mercantil. Por lo tanto el Derecho común se aplicaría al caso por analogía (decía VICENT CHULIÁ que así se manifestaba ROTONDI al explicar “la jerarquía de fuentes en el Código de Comercio italiano de 1882, idéntica a la nuestra”).

---

<sup>133</sup> VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, pp. 38 y 43.

**Conferir también:**

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

PANCORBO LÓPEZ, Manuel Luis: «Perspectiva jurídico-mercantil de la costumbre, como fuente del Derecho», en *Revista Electrónica de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, [www.refdugr.com](http://www.refdugr.com), 8 de enero de 2007.

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

Para RODRÍGUEZ CARRIÓN y HERNÁNDEZ MARTÍ –citando ambos a GARRIGUES–, el problema de las fuentes del Derecho Marítimo se traducía o resolvía en la determinación del contenido de las normas jurídico-mercantiles del tráfico marítimo –contenidas en el Código de Comercio, en las Leyes especiales y en los usos– en defecto de las cuales había que acudir al denominado «Derecho común»: en primer lugar, al Mercantil Terrestre, y, en segundo término, al Derecho Civil.

GARRIGUES<sup>134</sup> afirmaba que “el carácter peculiarísimo de la mayor parte de las instituciones del Derecho Marítimo aconseja no acudir al Derecho Terrestre, sea Mercantil o Civil, sino cuando la virtualidad propia de las normas jurídico–mercantiles esté realmente agotada”. Así, la aplicación analógica de las normas especiales del Derecho Marítimo sería preferente respecto de la de las normas del Derecho Terrestre. HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>135</sup> citaba este texto de GARRIGUES y se adhería a lo manifestado en él, añadiendo que, en definitiva, se trataba de “interponer la analogía de las normas del Derecho Marítimo, entre éste y el Derecho Mercantil Terrestre, como indicaba el profesor BROSETA PONT”<sup>136</sup>.

---

<sup>134</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 556.

<sup>135</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 35–36.

<sup>136</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 705–706.

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



BROSETA PONT opinaba, precisamente, que la naturaleza especial del Derecho Marítimo aconsejaba el siguiente orden jerárquico de fuentes:

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

2º.) Usos marítimos especiales.

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

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

5º.) Derecho común.

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

### **3.2. LAS FUENTES DEL DERECHO PRIVADO DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO Y SU ORDEN JERÁRQUICO**

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

Toda relación comercial se regula por la norma combinada resultante de la Ley, la Costumbre, los Principios Generales del Derecho, y la «*Lex privata*» creada por los particulares en el ejercicio de la autonomía de la voluntad<sup>137</sup>.

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>138</sup> estimaba que el sistema de fuentes aplicable al contrato de seguro marítimo era el siguiente:

---

<sup>137</sup> GARCÍA AMIGO, Manuel: «Integración del Contrato de Seguro», en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid 1982, p. 383.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 282; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios de Seguro Marítimo*, p. 22.

<sup>138</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 282 y ss. En *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 22 y ss., completaba este orden anteponiendo la Legislación de la Unión Europea a las restantes fuentes. En la Conferencia sobre «El seguro marítimo», impartida el día 5 de septiembre de 1995, en Cartagena, dentro del Aula del Mar dedicada al Derecho del Mar, organizada por la Universidad del Mar, bajo los auspicios de la Universidad de Murcia, completó este sistema de fuentes incluyendo junto a las normas de Derecho necesario del Código de Comercio los preceptos imperativos de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios. *Vide*, también, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 29–45.

- 1º.) Legislación de la Unión Europea.
- 2º.) Normas de Derecho necesario del Código de Comercio.
- 3º.) Condiciones Particulares de la póliza de seguro marítimo.
- 4º.) Condiciones Generales de la Contratación de la póliza de seguro.
- 5º.) Normas de Derecho dispositivo del Código de Comercio.
- 6º.) Ley de Contrato de Seguro.
- 7º.) Usos del comercio.
- 8º.) Extensión analógica de las normas del Código de Comercio.
- 9º.) Derecho común.
- 10º.) Principios Generales del Derecho.

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

Posteriormente<sup>139</sup>, consideró que debía anteponerse la extensión analógica de las normas del Código de Comercio –especialmente de las referidas al seguro marítimo– a la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro. Así se había manifestado anteriormente RUIZ SOROA<sup>140</sup>; y, en un segundo momento –antes, igualmente, del cambio de postura de RODRÍGUEZ CARRIÓN– RUIZ SOROA y GABALDÓN GARCÍA<sup>141</sup> habían llegado a mantener que incluso los Principios Generales del Derecho Marítimo debían entenderse comprendidos dentro de esa extensión analógica de aplicación preferente a la citada Ley de Contrato de Seguro.

En definitiva, estos autores han reflejado, según su criterio, el sistema de fuentes recogido en el artículo 1º. del Código Civil, relacionándolo con el artículo 2º. del Código de Comercio –por tratarse el seguro marítimo de un contrato mercantil–, en el sentido apuntado por GARRIGUES y VICENT CHULIÁ.

---

<sup>139</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 29–45.

<sup>140</sup> *Vide*, RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 21–22 (redactadas por RUIZ SOROA).

<sup>141</sup> GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 738., donde afirmaban que “la Doctrina parece estar de acuerdo en que, precisamente en el caso del seguro marítimo, antes de recurrir a la supletoriedad de las normas generales, es preciso agotar todas las posibilidades de autointegración de la norma especial, incluidas las del recurso a la analogía y a los principios peculiares del Derecho Marítimo (*analogía legis* y *analogía iuris*)”; aunque en realidad tal postura no era unánime.

Por nuestra parte, y teniendo también en cuenta lo expuesto al tratar de las fuentes del Derecho Marítimo Privado, entendemos que cabe proponer el siguiente orden jerárquico de fuentes para el contrato de seguro marítimo que se regulaba en las derogadas normas del Código de Comercio de 1845<sup>142</sup>:

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

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*.

---

<sup>142</sup> Sobre el particular, vide SOTO ABELEDO, *op. cit.*, «Las fuentes del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XIII, 1996, pp. 307–355; Ídem, *op. cit.*, *El régimen jurídico del seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición.

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.

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 contenía el Derecho Mercantil Marítimo aplicable al seguro marítimo («analogía *legis*»).

7º.) La aplicación analógica del “*Derecho común*” invocado por el artículo 2º. del Código de Comercio («analogía *legis*»), en el sentido de Derecho general, como contrapuesto al Derecho Mercantil, que es un Derecho especial<sup>143</sup>.

---

<sup>143</sup> **Así lo han entendido:**

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, p. 702.

ESPÍN CÁNOVAS, Diego: *Manual de Derecho Civil Español*, Volumen I, Parte General, Editorial Revista de Derecho Privado, Editoriales de Derecho Reunidas, Madrid, 1982, 8ª. Edición, p. 34.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes del Derecho Mercantil*, p. 33.

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

Pero había que tener presente que, conceptuado, a su vez, el Derecho Marítimo Privado 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 tenían 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, debíamos entender comprendido:

a) Primero, la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, como manifestación del Derecho Mercantil Terrestre en esta materia, al haber derogado los artículos 380 a 438 del Código de Comercio, referentes al contrato de seguro terrestre<sup>144</sup>.

---

<sup>144</sup> Al calificar la Ley de Contrato de Seguro de «Ley mercantil», nos adherimos a la que, dentro de nuestra Doctrina, es la tesis mayoritaria. **En concreto, cabe citar en este sentido a los siguientes autores:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 58, nota nº. 2, y p. 495, que decía 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 mostraba su satisfacción “por la claridad que aporta el hecho de dar al contrato de seguro un carácter netamente mercantil evitando las dificultades inherentes a las preexistentes regulaciones paralelas en Derecho Civil y Mercantil”.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e Interpretación... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 295; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 37, que decía que la Ley de Contrato de Seguro es “una Ley unificadora, en el sentido de que hace desaparecer la distinción entre contrato de seguro civil y mercantil, mostrándose pacífica la doctrina en su calificación de Ley mercantil”. Conferir, también,

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 424, donde insiste en el carácter mercantil de la Ley de Contrato de Seguro.

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

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

VERDERA Y TUELLES, Evelio: «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro: encuadramiento constitucional y directrices básicas», en VERDERA Y TUELLES, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, pp. 42 y 53, tras señalar 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 [...]”, añadía que “la regulación del contrato de seguro privado debe encuadrarse dentro de la «legislación mercantil» [...]”, citando en idéntico sentido a BROSETA PONT y a OLIVENCIA.

Al entender que el contrato de seguro es mercantil, la competencia legislativa corresponde exclusivamente al Estado, conforme a lo dispuesto en el artículo 149.1.6ª de la Constitución Española (CE). Además, el artículo 149.1.11ª CE también atribuye competencia exclusiva al Estado en cuanto a las bases de ordenación de los seguros, si bien el desarrollo de dichas bases por las Comunidades Autónomas sería posible.

#### **Desde una postura diversa:**

GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración del Contrato de Seguro», en VERDERA Y TUELLES y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 384–385, que, al plantearse la cuestión del carácter civil o mercantil del contrato del seguro terrestre, decía que “Sin dilucidar el problema, vamos a partir desde la hipótesis de que la nueva LCS supera la bipartición del seguro entre civil y mercantil y, en consecuencia, que el derecho supletorio directamente aplicable es el C. c.”.

VALPUESTA GASTAMINZA, Eduardo María: «Teoría general del contrato de seguro (conforme a la Ley española)», en *Revista de Derecho y Negocios*, Centro de Estudios de Derecho Corporativo, Universidad de San Martín de Porres, Facultad de Derecho, Lima, Perú, Año 2, nº. 3, Semestre II, 2009, p. 4, quien manifestaba 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 TUELLES, FONT RIBAS, URÍA, BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ, y a SÁNCHEZ CALERO.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio...*, T. II, pp. 491 y 493, que pensaba 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 TUELLES, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, p. 152, había



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

8º.) Los Principios Generales del Derecho, teniendo preferencia los relativos al Derecho Marítimo y, particularmente, los del seguro marítimo.

La Jurisprudencia del Tribunal Supremo cumplía la función que le reserva el artículo 1º. 6 del Código Civil, como complemento del Ordenamiento Jurídico<sup>145</sup>.

---

manifestado que “el contrato de seguro, a falta de calificación en contrario y a la espera de una completa y total unificación del Derecho de obligaciones y contratos, debe ser tenido por contrato civil o de Derecho común”.

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

<sup>145</sup> **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 sostiene –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).

Estimamos que la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro no resulta de su artículo 2º.<sup>146</sup>, pues lo que dicho precepto establece es, por el contrario, que la citada Ley sólo se aplicará a las distintas modalidades de contrato de seguro si éstas no están regidas por una Ley propia<sup>147</sup>. Si un seguro tiene una regulación específica, ya no

---

<sup>146</sup> 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, afirmaba 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”; considerando 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”.

<sup>147</sup> **Sobre la cuestión de la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo, no había un criterio unánime en la Doctrina (conferir, infra, el apartado 3.2.7.2.), y las discrepancias eran aún mayores en lo que se refería 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: *op. cit.*, «Algunas reflexiones sobre el seguro marítimo español», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 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 *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, pp. 13–68; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1998, pp. 21–67; Ídem: «La reforma del seguro marítimo español», en *La Reforma de la Legislación Marítima*, Directores: Ignacio Arroyo Martínez y Emilio M. Beltrán Sánchez, Editorial Aranzadi, S. A., 1999, pp. 145–181, donde se reproduce el artículo citado anteriormente; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 600; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, p. 175; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 356; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 799.

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.

BATALLER GRAU, Juan y VERCHER MOLL, Francisco Javier: «La aplicación de la ley de contrato de seguro al seguro marítimo», en GARCÍA-PITA Y LASTRES y OTROS, *op. cit.*, *Estudios de Derecho Marítimo*, 2012, pp. 979–996.

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*, n.º. 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, Primera Edición, pp. 12–16.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español de Seguros*, T. I., p. 30; e Ídem: *Derecho Español de Seguros*, Tomo II, *Parte especial*, Madrid, 1983, 3ª. Edición (Apéndice a la 3ª. Edición, Madrid, 1984), p. 66.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. 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*, n.º. 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*, n.º. 20 abril/agosto, 1989, p. 842.

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

GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A.: *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Vitoria, 1998, 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 a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 257–261.

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, pp. 174–176 y 180–181.

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.

MATILLA ALEGRE, Rafael: «Ley aplicable al seguro marítimo», en *Cuadernos de Derecho y Comercio, Consejo General de los Colegios de Corredores de Comercio*, n.º. 25, 1998, pp. 109–140.

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

MERCADAL VIDAL, Francisco: «Comentarios a la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de junio de 1992», en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, 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*, n.º. 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., n.º. 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 5.º., pp. 40–45.

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, 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; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 21–22 (redactadas por RUIZ SOROA).

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

SÁNCHEZ CALERO y TAPIA HERMIDA, *op. cit.*, «El contrato de seguro marítimo en la Ley de Navegación Marítima», en *Revista de Derecho Mercantil*, N.º. 295, Enero–Marzo, 2015, apartado pp. 156–157.

SIERRA NOGUERO, Eliseo: «El seguro obligatorio de responsabilidad del propietario del buque (Real Decreto Legislativo 2/2011)», en *Revista Española de Seguros*, *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 152, octubre/diciembre, 2012, pp. 350–351.

VALPUESTA GASTAMINZA, *op. cit.*, «Teoría general del contrato de seguro (conforme a la Ley española)», en *Revista de Derecho y Negocios*, Año 2, n.º. 3, Semestre II, 2009, pp. 3–4.

VÁZQUEZ LEPINETTE, Tomás: «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1.ª) de 22 de abril de 1991», en *Revista General del Derecho*, Mayo,

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 así, empleando una fórmula similar a ésta en el artículo 2º.:

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

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

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

En parecida forma, aunque menos precisa, se manifestaba el Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro de 1969, al establecer en su

---

1993, pp. 4.596 y ss.

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 43 y 61–62.

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

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*”; y en el Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro de 1970 se añadió la referencia a “*otros seguros regulados por Leyes especiales*”.

Esta mención a la aplicación subsidiaria de la Ley de Contrato de Seguro desapareció en la redacción definitiva de la misma.

No obstante, como veremos con algún detalle más adelante<sup>148</sup>, hay seguros marítimos cuya regulación específica se remitía a la Ley de Contrato de Seguro, ya antes de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, y que en el párrafo segundo del artículo 406.1 (añadido sorpresivamente en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013) establece que, “*En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro*”, y en el apartado 2 de dicho artículo 406 dispone que “*Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*” (norma que se había introducido en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008).

---

<sup>148</sup> Conferir, *infra*, el apartado 3.2.7.3.

Así, en primer lugar, conforme al artículo 2.4 del Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros (que entró en vigor el 28 de marzo de 1990), *“El Seguro se rige por lo dispuesto en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, por este Reglamento y demás disposiciones que le sean de aplicación”*; y según su artículo 4.b), la protección de dicho seguro –cuyo tomador dispone el artículo 5 que deberá ser el transportista– alcanza *“A todos los usuarios de medios de transporte marítimo español, en todos los viajes que realicen y tengan su principio en territorio nacional, sin limitación de destino”*, especificando el artículo 10.d) que se incluyen en el mismo *“Las embarcaciones de matrícula y pabellón españoles que estén autorizadas para el transporte público colectivo de pasajeros”*, siempre que, de acuerdo con el artículo 11, tengan una capacidad de nueve o más plazas. Como particularidad del transporte marítimo, el artículo 8.2.a) párrafo segundo establece que gozarán de protección los accidentes *“ocurridos al viajero hallándose situado sobre la plancha, escala real o pasarelas que unen la embarcación con el muelle, así como el acaecido durante el traslado, en otras embarcaciones, desde el muelle a buques no atracados y viceversa”*.

Pero en esta materia había y 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<sup>149</sup>, exigible conforme a lo dispuesto en el Convenio

---

<sup>149</sup> Para un comentario del mismo, conferir MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norma A.: «Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente: la



Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar<sup>150</sup>, y su Protocolo de 1 de noviembre de 2002<sup>151</sup>, 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.º. 392/2009 con carácter vinculante y como *Lex specialis*.

---

importancia del reglamento CE 392/2009», en *Anuario del Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXIX, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 2012, pp. 173–193.

<sup>150</sup> España manifestó su adhesión al 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).

Como recuerda MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *op. cit.*, «Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente: la importancia del reglamento CE 392/2009», en *Anuario del Derecho Marítimo*, Vol. XXIX, p. 174, el referido 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”; y añade que, “Hasta el 31 de mayo de 2012, 34 Estados son partes en el citado Convenio y 25 Estados son partes en el Protocolo”.

<sup>151</sup> Entró en vigor a nivel internacional el 23 de abril de 2014, al haber sido ratificado el 23 de abril de 2013 por el décimo país miembro de la *Organización Marítima Internacional* necesario a tal efecto –Bélgica–, que se unió así a las ratificaciones de Albania, Belice, Dinamarca, Letonia, Países Bajos, República de Palaos (o Palau), Federación de San Cristóbal y Nieves, Serbia y Siria.

El Consejo, mediante Decisión de 12 de diciembre de 2011, acordó que la *Unión Europea* depositaría su Instrumento de adhesión al Protocolo de 1 de noviembre de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 –a excepción de sus artículos 10 y 11–, “a más tardar el 31 de diciembre de 2011”, al igual que los Estados miembros; y la misma previsión se contiene en la Decisión del Consejo, de 12 de diciembre de 2011, sobre la adhesión de la *Unión Europea* al referido Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974, en relación con lo dispuesto en sus artículos 10 y 11.

El extenso artículo 4 bis del mencionado 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*”; esto supone una diferencia respecto del régimen de este seguro que contiene el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, porque, a diferencia de éste, que, conforme a su artículo 11 se aplica a los buques que transporten más de nueve viajeros, el Convenio de Atenas lo exige sólo para los buques que transporten “*más de doce pasajeros*”.

Como es lógico, el artículo 298.1 de la mencionada Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima –que, como hemos dicho, entró en vigor el 25 de septiembre de 2014–, establece que “*La responsabilidad del porteador se regirá, en todo caso, por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte, las normas de la Unión Europea y esta Ley*”<sup>152</sup>.

---

<sup>152</sup> **En relación con esta materia, vide:**

RUIZ LIMA, Bernardo y MATA GARRIDO, Víctor: «El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española*

Y el artículo 300.1 de dicha Ley de Navegación Marítima dispone que “*El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los Convenios y las normas de la Unión Europea. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo*”; de entrada, y a la espera de este nuevo Reglamento, vemos como este precepto, en consonancia con el apartado 13 del artículo 4 bis del citado Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, y a diferencia del mencionado Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, aún vigente, sólo exige el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los buques que transporten “*más de doce pasajeros*”. Por lo tanto, entendemos que, de momento, 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.

Y también había y hay que tener presente (a la espera, como decimos, de ese nuevo Reglamento que anuncia el artículo 300.1 de la Ley de Navegación Marítima) el Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre

---

*de Derecho Marítimo*, pp. 406–409.

RUIZ-GÁLVEZ VILLAVÉRDE, Fernando: «El contrato de pasaje en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 243–254.

el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente (que entró en vigor el 10 de mayo de 2013), mediante el cual, como se dispone en el párrafo primero de su artículo 1, se regula “*la expedición y control del 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, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente –en adelante el Reglamento europeo– en su remisión al artículo 4 bis) del Convenio de Atenas que figura en el anexo I del Reglamento europeo*”<sup>153</sup>; y en el

---

<sup>153</sup> La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, añadió una nueva Disposición Adicional Trigésima Cuarta al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011, y con corrección de errores publicada en el BOE de 26 de marzo de 2012), relativa a la “*Tasa por la emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil del transportista de pasajeros por mar en caso de accidente*”, conforme a la cual:

“1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente.

2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

3. Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

4. La cuantía de la tasa es 120,00 euros. Esta cuantía podrá modificarse por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

5. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto

párrafo segundo de dicho artículo 1 se dice que “*Así mismo, este Real Decreto tiene por objeto establecer las medidas para hacer efectiva la obligación de cobertura de la responsabilidad civil establecida en el Reglamento europeo*”.

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<sup>154</sup>, 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 debían y deben someterse el seguro de responsabilidad civil de las motos náuticas y el de igual clase de los artefactos náuticos de recreo autopropulsados (así como el de “*aquellos que carezcan de motor y tengan una eslora superior a seis metros*”), a tenor de lo dispuesto en el artículo 2<sup>155</sup> del propio Real Decreto

---

939/2005, de 29 de julio.6. *La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.*”

<sup>154</sup> El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011, y con corrección de errores publicada en el BOE de 26 de marzo de 2012), que entró en vigor el 21 de octubre de 2011, derogó la Ley 27/1992, de 24 de noviembre y el contenido de su artículo 78 párrafo segundo se recoge en el artículo 254 párrafo segundo del mencionado Texto Refundido.

<sup>155</sup> El artículo 2 del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba

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)<sup>156</sup>.

---

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*”.

<sup>156</sup> **Sobre esta materia, conferir:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 828–831; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 226–228; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 391–393; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 895–896.

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 –

Por lo tanto –como tuvimos ocasión de exponer en otra ocasión<sup>157</sup>–, el Legislador optó por sustraer el seguro obligatorio de responsabilidad civil relativo a las embarcaciones de recreo o deportivas (y a las motos

---

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 no le fuere imputable*” (sin que, por otra parte, la Compañía Aseguradora haya alegado nada sobre el particular a lo largo de esta litis); y con ello no se quiere significar que hubiera podido existir esa justificación, sino que no se ha entrado a valorar tal extremo al no haber sido objeto de debate.

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

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. 123–169.

<sup>157</sup> Vide el fundamento jurídico decimoctavo de la Sentencia nº. 532, de 12 de diciembre de 2005, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears (EDJ 2005/337041), ya citada, de la que fuimos Ponente.

náuticas y a los artefactos náuticos de recreo autopropulsados) del ámbito del Código de Comercio<sup>158</sup> y del régimen de los seguros marítimos “*por grandes riesgos*”<sup>159</sup>, sustituyendo la aplicación de las normas de dicho Código de Comercio que regulaban el seguro marítimo por la de la Ley de Contrato de Seguro, parece que de forma imperativa<sup>160</sup>, como lo hace el

---

<sup>158</sup> En esta línea, mantiene 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”.

<sup>159</sup> 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”.

<sup>160</sup> No obstante, cabía plantearse que, al remitirse el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, a la Ley de Contrato de Seguro lo hace como un todo y que, al tratarse de un seguro contra daños “*por grandes riesgos*”, por un lado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 44 párrafo segundo de la misma, su aplicación tendría carácter dispositivo; y, por otro, que, conforme a lo establecido en el artículo 107.2.a) LCS, las partes tendrían “*libre elección de la Ley aplicable*”, pero aunque esto se entendiera sin perjuicio de la aplicación del propio Real Decreto y de la Ley de Contrato de Seguro a la que se remite, por considerar 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



artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014<sup>161</sup>.

Aparte, respecto del contrato de arrendamiento náutico<sup>162</sup>, por el que conforme al artículo 307 de dicha Ley de Navegación Marítima “el

---

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 estima más adecuado el régimen tuitivo de la citada Ley de Contrato de Seguro. Para el caso de que estemos ante un naviero dedicado a la explotación mercantil de embarcaciones de recreo o deportivas, SÁNCHEZ-FERRAGUT, *op. cit.*, «La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo. Estudio del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril», en *Revista Española de Seguros*, nº. 98, abril/junio, 1999, p. 359, manifiesta que, “En principio, parece que el Real Decreto, también es de aplicación para ellos”, aunque seguidamente se pregunta: “¿Quizá estemos ante un conflicto Real Decreto/Ley de Contrato de Seguro/Código de Comercio?”. Lo cierto es que el Real Decreto de reiterada mención no establece distinción alguna al respecto, aunque habría sido oportuna.

Otro argumento en contra de la posibilidad de elección por las partes de la Ley aplicable era 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.

<sup>161</sup> En consonancia con las normas citadas, el artículo 385.2 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y el artículo 406.2 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, también establecieron que “*Los seguros obligatorios 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*”; y así lo dispone el artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014. El artículo 436.2 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008 y de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, ampliaban dicho régimen normativo a todos los seguros relativos a tales embarcaciones, y no sólo a los obligatorios.

<sup>162</sup> En relación con el mismo, conferir PETIT LAVALL, María Victoria:

*arrendador cede o pone a disposición del arrendatario, a cambio de precio, un buque o embarcación por un período de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa*”, el artículo 312 de la misma establece que “*El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el artículo 464*”; precepto este último con arreglo al cual “*Los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta Ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta Sección*”<sup>163</sup>, y, dentro de ella, el artículo 467 dispone que “*El asegurador podrá oponer al perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que este último gozase de acuerdo con la Ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad*”, referencia a la “*Ley aplicable*” que se entiende porque había y hay supuestos en que, al tratarse de seguros contra daños “*por grandes riesgos*”, las partes pueden tener libre elección de la

---

«Contrato de arrendamiento de buque», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 275–294.

<sup>163</sup> **Sobre esta materia, vide:**

RUIZ LIMA y MATA GARRIDO, *op. cit.*, «El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, pp. 397–413.

SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «Los seguros marítimos de responsabilidad civil», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 697–722.

misma, al amparo de lo establecido en el artículo 107.2.a) LCS<sup>164</sup>, y según resulta de normas específicas.

---

<sup>164</sup> Según el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), queda derogada “la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro”. El apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, establece que la misma “entrará en vigor el 1 de enero de 2016”; a partir de esa fecha, resultará aplicable el artículo 11 de dicha Ley, relativo a la definición de los “**Grandes riesgos**”, conforme al cual:

“A efectos de lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones reguladoras de la supervisión y contratación de los seguros privados, se entenderá por contratos de seguro de grandes riesgos los siguientes:

a) Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipajes 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)

b) Los de crédito y de caución cuando el tomador y el asegurado ejerzan a título profesional una actividad industrial, comercial o liberal y el riesgo se refiera a dicha actividad.

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, siempre que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes:

Activo total del balance: 6.200.000 euros.

Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 euros.

Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados.

Si el tomador del seguro formara parte de un grupo de sociedades cuyas cuentas consolidadas se establezcan con arreglo a lo dispuesto en los artículos 42 a 49 del Código de Comercio, los criterios mencionados anteriormente se aplicarán sobre la base de las cuentas consolidadas.”

Respecto de lo establecido en el artículo 107.2 párrafos segundo y tercero de la LCS, son pocos los cambios:

- En el apartado b) del párrafo segundo se añade la mención del “asegurado” junto al “tomador”.

- En el apartado c) del párrafo segundo se sustituyen las menciones a los “ecus” por “euros”. El artículo 2.1 del Reglamento (CE) Nº. 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro, ya establecía que “Toda referencia al ecu, tal como se menciona en el artículo 109 G del Tratado y se define en el Reglamento (CE) nº. 3320/94, que figure en un instrumento jurídico se entenderá hecha al euro a un tipo de un euro por un ecu”. Y también se

Así, había y hay que hacer la salvedad importante de que si se tratase de embarcaciones de recreo o deportivas de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, no les resultaría aplicable la normativa antes citada (el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprobó el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas; el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas; y el 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 se remite a la Ley de Contrato de Seguro, sino el Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de Derecho Marítimo (que entró en vigor el 31 de diciembre de 2011)<sup>165</sup>, promulgado en cumplimiento de la Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a dicho seguro<sup>166</sup>, y de conformidad con lo

---

cambia la expresión “*balance consolidado*” por “*cuentas consolidadas*”, más amplia.

Así pues, la sustitución de la definición de “*grandes riesgos*” no afecta a lo que planteamos en esta obra; y subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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*”, “*mandato*” que, como sabemos, es el relativo al “*carácter imperativo*” de los preceptos de dicha LCS.

<sup>165</sup> Para un estudio detallado del mismo, conferir SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «El seguro obligatorio de responsabilidad del propietario del buque (Real Decreto Legislativo 2/2011)», en *Revista Española de Seguros*, nº. 152, octubre/diciembre, 2012, pp. 343–386.

<sup>166</sup> En la Exposición de Motivos del Real Decreto 1.616/2011, de 14 de

establecido en el párrafo primero del artículo 254 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que entró en vigor el 21 de octubre de 2011 (norma coincidente con el párrafo primero del artículo 78 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Ley a la que deroga), según el cual *“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”*, y con lo dispuesto en el párrafo tercero de dicho artículo 254 (idéntico al párrafo tercero del artículo 78 de la Ley 27/1992), que añade que, *“Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deban tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura”*. Y al tratarse de seguros contra daños *“por grandes riesgos”*, las partes contratantes podían y pueden elegir la Ley aplicable al contrato; de hecho, en el caso de optarse –como es lo habitual–, de conformidad con el artículo 4.b) inciso primero del referido Real Decreto, por un seguro *“de indemnización, con o sin franquicia, del tipo que facilitan actualmente los miembros del Grupo Internacional de Clubes de Protección e*

---

noviembre, se manifiesta que la Directiva 2009/20/CE, *“es también de aplicación a todos los buques civiles de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, lo que obliga a que todos los buques pesqueros y de recreo de la flota civil española con un arqueo igual o superior al mencionado, deban contar con la cobertura de un seguro”*.

*Indemnización (P&I)*”, esto conllevaría la sumisión al Derecho del país del Club de que se trate, pero sin que ello pueda implicar la contravención de lo dispuesto en el propio Real Decreto de reiterada mención<sup>167</sup>.

También había y hay que entender comprendidos dentro del ámbito del artículo 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro –como “*seguros por grandes riesgos*”– los seguros que, conforme a lo exigido por el artículo

---

<sup>167</sup> En este sentido, SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «El seguro obligatorio de responsabilidad del propietario del buque (Real Decreto Legislativo 2/2011)», en *Revista Española de Seguros*, nº. 152, octubre/diciembre, 2012, pp. 351–352, manifiesta que:

“El RD 1.616/2011 no prohíbe que las partes del contrato de seguro obligatorio se sometan a un Derecho extranjero. De hecho, en la práctica de los clubes P&I del Grupo Internacional, las reglas de seguro P&I remiten invariablemente a la legislación de la gestión del club P&I (Inglaterra, Suecia, Noruega, Estados Unidos de Norteamérica o Japón). Las normas de Derecho Internacional privado de la LCS amparan expresamente esta sumisión a un Derecho extranjero: el seguro de responsabilidad civil marítima es un seguro de grandes riesgos en el que las partes tienen libertad de elección de la Ley aplicable (artículo 107.2 LCS).

El límite general a esta autonomía de la voluntad son las normas de orden público contenidas en la Ley española, que son de aplicación cualquiera que sea la Ley nacional del contrato (artículo 107.6 LCS). En esta categoría debe incluirse sin duda lo dispuesto en el RD 1.616/2011, que será aplicable a buques españoles y a buques extranjeros en puerto o en el mar territorial español.”

Ahora bien, SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «Los seguros marítimos de responsabilidad civil», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 700, explica que “El Legislador puede hacer uso de la facultad según la cual «un Estado miembro podrá establecer que el contrato de seguro se regirá por la Ley del Estado que imponga la obligación de suscribir el seguro» [art. 7.4.b) Reglamento CE 593/2008, de 17 de junio, Roma I] [...] Por tanto, creemos que el Legislador español sí podría –pero no lo ha hecho aún– impedir la sumisión a un Derecho extranjero e imponer su Ley nacional al contrato de seguro obligatorio P&I o similar para buques mercantes”. Y en la página 720 añade que “*De lege ferenda* creemos necesario regular de forma diferente el contrato entre empresario y particular”, de forma que en este último caso “debe prevalecer la condición de parte débil, ajena en los seguros de grandes riesgos, y por aplicación del art. 6 Roma I, el seguro de embarcaciones de recreo debería regirse por la Ley del país de su residencia”.

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.

Como ya hemos indicado<sup>168</sup>, lo que planteamos en esta obra no se ve afectado por el hecho de que, en virtud de lo establecido en el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), en relación con el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de dicha Ley 20/2015, el 1 de enero de 2016 quede derogada “*la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro*”, siendo sustituida por lo dispuesto en el artículo 11 de aquella Ley, relativo a la definición de los “**Grandes riesgos**”, pues el apartado a) de este artículo es del mismo tenor literal que el apartado a) del artículo 107.2 LCS, y además subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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*”, “*mandato*” que, como sabemos, es el relativo al “*carácter*

---

<sup>168</sup> Conferir, *supra*, la nota nº. 164.

*imperativo*” de los preceptos de dicha Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

En cuanto al seguro obligatorio de responsabilidad civil del transportista de viajeros por mar y al seguro obligatorio de responsabilidad civil de embarcaciones de recreo y deportivas y de motos náuticas y artefactos náuticos de recreo autopropulsados –como los restantes seguros distintos del seguro de responsabilidad civil que les afecten–, aunque se sometan a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, deben considerarse seguros marítimos<sup>169</sup>, 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 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial (LOPJ), que les atribuye el conocimiento de “*Aquellas pretensiones relativas a la aplicación del Derecho Marítimo*”<sup>170</sup>.

---

<sup>169</sup> En cambio, PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 475 y 477, al comentar el artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima –según el cual “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”–, manifiesta que dichos seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo no son seguros marítimos, aunque sí lo serían los voluntarios que sobre las mismas se concierten.

<sup>170</sup> En el fundamento jurídico tercero de la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de diciembre de 2011 (EDJ 2011/328379), referida a un seguro de una embarcación deportiva, se explicaba que “lo que permite calificar al seguro como marítimo es la índole del riesgo que con él queda cubierto, el cual ha de ser propio de la navegación marítima para merecer tal calificación”; y se añade que, “En el caso litigioso, los eventos dañosos cuya posibilidad temida determinó al propietario de la embarcación [...] a contratar el seguro fueron todos de esa clase –aunque, al producirse el temporal, se hallare aquella amarrada en un puerto deportivo– por lo que



El orden de prelación de fuentes del contrato de seguro marítimo expuesto 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

---

la calificación defendida por la recurrente ha de entenderse la correcta”.

No obstante, contradictoriamente, la Sala desestimó el recurso extraordinario por infracción procesal interpuesto por la Compañía Aseguradora, a tenor de los siguientes razonamientos:

“Sin embargo, no cabe prescindir –a los efectos de decidir sobre la suerte del recurso extraordinario por infracción procesal– de las particularidades derivadas de que el interés asegurado recayera sobre una embarcación deportiva o de recreo –lo que, sin controversia alguna, se declara en la Sentencia recurrida– y, en consecuencia, de que no hubiera sido pactado por dos empresarios, como sucede con el seguro que regula el Código de Comercio en el título III del libro III. También tenemos en cuenta que la voluntad de los contratantes, cuya importancia en la regulación del seguro marítimo destaca, con razón, la propia recurrente, fue –como se establece en la condición preliminar general única, incorporada al contrato litigioso– la de someterse, en defecto de pacto, a las normas de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro, antes que a las del Código de Comercio –en coincidencia, en lo que aquí importa, con la Disposición Adicional única del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, que regula el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones deportivas o de recreo–.

Se trata, en todo caso, de una materia que debería estar más claramente delimitada a los fines de determinar la competencia objetiva y sobre la que los Tribunales de las instancias se han pronunciado, defendiendo la propia con argumentos que, en modo alguno, resultan despreciables.”

Estos argumentos en nada desvirtúan lo manifestado anteriormente en la Sentencia por el Tribunal Supremo, pues un seguro no deja de ser marítimo porque se rija por una u otra Ley, ni por la condición del asegurado; y, sentado esto, el tenor del artículo 86 ter 2.c LOPJ es claro y terminante.

Y es que hay que tener muy presente que, como manifestaba RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 27, “el concepto de riesgo de la navegación es sustancialmente único, independientemente de que el buque se explote con una finalidad mercantil o de que su explotación no responda a un propósito lucrativo (por ejemplo, en las embarcaciones deportivas, o las embarcaciones de recreo); independientemente también, por ello, de que el asegurado sea, o no, empresario y en una u otra condición afronte los riesgos marítimos (todo ello sin perjuicio de que su condición personal suponga la aplicación de normas especiales: por ejemplo, los preceptos de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, de 1984 y, en todo caso, de la Ley de Condiciones Generales de la Contratación, de 1998)”.

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.”*<sup>171</sup>. 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. explicaba lo que se entendía por «grandes riesgos», comprendiendo en su apartado 1.a) los de cascos de buques, mercancías transportadas y responsabilidad civil derivada del uso de buques. Se modificó también el artículo 44 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y su párrafo segundo pasó a establecer –en consonancia con el artículo 23.2 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

---

<sup>171</sup> 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.

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 contenida en el Código de Comercio seguía en vigor, tal y como hemos manifestado al indicar el sistema de fuentes que propusimos 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 entonces vigente artículo 738 del Código de Comercio.

Aunque se entendiese que el artículo 2º. de la referida Ley establece la supletoriedad de la misma respecto del contrato de seguro marítimo – interpretación que no compartimos–, el principio imperativo que recoge dicho precepto quedaría supeditado al de libertad de pactos en la póliza reconocido expresamente por el Código<sup>172</sup>. 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

---

<sup>172</sup> Esto sería así por virtud de la propia supletoriedad y del principio a ella inherente, *Lex specialis derogat Lex generalis*.

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) [...].*

*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) [...].”<sup>173</sup>.*

---

<sup>173</sup> **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.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*

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 nos pareció desafortunado, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria– poseen dichos usos como fuente del Derecho Marítimo<sup>174</sup>. Además, de esta forma se alteró el sistema de fuentes establecido en el artículo 2º. del Código de Comercio. Todo ello sin que tan importante decisión se justificase en la Exposición de Motivos de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, ni desde un punto de vista práctico resultase acreditada su conveniencia. 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.

---

*intención de las partes, que las referencias al ecu sin dicha definición en un instrumento jurídico lo son al ecu, tal como se menciona en el artículo 109 G del Tratado y se define en el Reglamento (CE) nº. 3320/94.*

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

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

<sup>174</sup> 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; 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); e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 393–411, donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto. Conferir, también, *infra*, el apartado 3.2.5.

La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, derogó la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado, y la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho Español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados<sup>175</sup>, y entendemos 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 ningún precepto que de modo expreso estableciera la supletoriedad de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, respecto de aspecto alguno del contrato de seguro marítimo. No obstante, había que tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro, en la redacción dada al mismo por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados<sup>176</sup>, según el cual:

---

<sup>175</sup> **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.

<sup>176</sup> 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.

*“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 citada Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados– 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 los preceptos de dicha Ley de Contrato de Seguro.

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*<sup>177</sup>. 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 le correspondía el papel que hemos indicado al exponer el orden jerárquico del sistema de fuentes de aquel contrato.

Y la situación se mantuvo así tras la derogación de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados<sup>178</sup>, cuyo artículo 25.2 reitera lo establecido en el artículo

---

<sup>177</sup> Pensamos que la referencia debe entenderse hecha a los números 1 y 3 del artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>178</sup> **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*



24.2 de aquella Ley –antes citado–, y dispone que “*El contenido de las pólizas deberá ajustarse a esta Ley. También, a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, en la medida en que resulte aplicable en virtud de las normas de Derecho Internacional Privado contenidas en su*

---

*noviembre.*

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

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

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

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

*Título IV*<sup>179</sup>. De igual forma, subsistía 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<sup>180</sup>.

---

<sup>179</sup> Hay que reiterar que el apartado g) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), deroga “El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª., por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes”. Como hemos expuesto, según el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la mencionada Ley 20/2015, la misma “entrará en vigor el 1 de enero de 2016”.

<sup>180</sup> Conviene recordar que, según el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), queda derogada “la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro”. El apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, establece que la misma “entrará en vigor el 1 de enero de 2016”; a partir de esa fecha, resultará aplicable el artículo 11 de dicha Ley, relativo a la definición de los “Grandes riesgos”, conforme al cual:

“A efectos de lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones reguladoras de la supervisión y contratación de los seguros privados, se entenderá por contratos de seguro de grandes riesgos los siguientes:

a) Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipajes 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)

b) Los de crédito y de caución cuando el tomador y el asegurado ejerzan a título profesional una actividad industrial, comercial o liberal y el riesgo se refiera a dicha actividad.

c) Los de vehículos terrestres (no ferroviarios), incendio y elementos naturales, otros daños a los bienes, responsabilidad civil en vehículos terrestres automóbiles (comprendida la responsabilidad del transportista), responsabilidad civil en general y pérdidas pecuniarias diversas, siempre que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes:

Activo total del balance: 6.200.000 euros.

Este sistema de fuentes formales seguirá teniendo importancia durante años, pues los contratos de seguro marítimo concertados con anterioridad al 25 de septiembre de 2014, fecha de entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, subsistentes en ese momento, se continuarán rigiendo por aquel sistema de fuentes previo a esta última Ley, tanto en su normal devenir como en las situaciones de conflicto que puedan surgir y que se diriman bien mediante el arbitraje, en su caso, o lo que es más habitual, judicialmente.

---

*Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 euros.*

*Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados.*

*Si el tomador del seguro formara parte de un grupo de sociedades cuyas cuentas consolidadas se establezcan con arreglo a lo dispuesto en los artículos 42 a 49 del Código de Comercio, los criterios mencionados anteriormente se aplicarán sobre la base de las cuentas consolidadas.”*

Respecto de lo establecido en el artículo 107.2 párrafos segundo y tercero de la LCS, son pocos los cambios:

- En el apartado b) del párrafo segundo se añade la mención del “asegurado” junto al “tomador”.

- En el apartado c) del párrafo segundo se sustituyen las menciones a los “*ecus*” por “*euros*”. El artículo 2.1 del Reglamento (CE) N.º 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro, ya establecía que “*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*”. Y también se cambia la expresión “*balance consolidado*” por “*cuentas consolidadas*”, más amplia.

Así pues, la sustitución de la definición de “*grandes riesgos*” no afecta a lo que planteamos en esta obra; y subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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*”, “*mandato*” que, como sabemos, es el relativo al “*carácter imperativo*” de los preceptos de dicha LCS.

### **3.2.1. LA NORMATIVA DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS TRATADOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE SEGURO MARÍTIMO**

Dispone el artículo 93 de la Constitución que *“Mediante Ley Orgánica se podrá autorizar la celebración de Tratados por los que se atribuya a una Organización o Institución Internacional el ejercicio de competencias derivadas de la Constitución. Corresponde a las Cortes Generales o al Gobierno, según los casos, la garantía del cumplimiento de estos Tratados y de las resoluciones emanadas de los Organismos Internacionales o Supranacionales titulares de la cesión”*.

A tenor de lo establecido en este precepto, con fecha de 12 de junio de 1985, España suscribió el Tratado de Adhesión a la *Comunidad Económica Europea* (CEE) y a la *Comunidad Europea de la Energía Atómica* (CEEa o EURATOM) –cuyos Tratados constitutivos se habían firmado en Roma, el 25 de marzo de 1957, y habían entrado en vigor el 1 de enero de 1958–, así como el Acta relativa a las condiciones de adhesión. Por sendos instrumentos de 10 de septiembre de 1985 (BOE de 1 de enero de 1986) y de 1 de enero de 1986 (BOE de 1 de enero de 1986), y previa autorización concedida en ambos casos por la Ley Orgánica 10/1985, de 2 de agosto (BOE de 8 de agosto de 1985), se ratificó la adhesión de España a la CEE y a la CEEa, respectivamente, quedando integrado el Ordenamiento Jurídico español dentro del Ordenamiento Jurídico comunitario.

En virtud de la Ley 47/1985, de 27 de diciembre, de Bases de Delegación al Gobierno para la aplicación del Derecho de las Comunidades Europeas, se fueron dictando Decretos–Legislativos, con el fin de adaptar el Derecho Interno al Derecho Comunitario.

El Acta Única Europea, de 17 y 28 de febrero de 1986, fue firmada por España el 28 de enero de dicho año, y el Instrumento de ratificación de la misma –autorizado por la Ley Orgánica 4/1986, de 26 de noviembre (BOE de 2 de diciembre de 1986)– se publicó en el BOE de 3 de julio de 1987.

El 7 de febrero de 1992, España firmó en Maastricht el Tratado de la Unión Europea (TUE), cuya ratificación se autorizó por Ley Orgánica 10/1992, de 28 de diciembre (BOE de 29 de diciembre de 1992), y tuvo lugar por Instrumento de 29 de diciembre de 1992 (BOE de 13 de enero de 1993), entrando en vigor en nuestro País el 1 de noviembre de 1993<sup>181</sup>.

El Tratado de la Unión Europea creó la *Unión Europea*, sin personalidad jurídica, modificando los Tratados Constitutivos de las Comunidades, y cambiando el nombre de *Comunidad Económica Europea* por el de *Comunidad Europea* (CE).

---

<sup>181</sup> Sobre el «Tratado de Maastricht», conferir DE AZAOLA, José Miguel: *La Unión Europea hoy*, Acento Editorial, Madrid, 1994.

Las siguientes reformas se llevaron a cabo mediante el Tratado de Ámsterdam, de 2 de octubre de 1997, y por el Tratado de Niza, de 26 de febrero de 2001.

Tras el paréntesis del Proyecto de Constitución Europea, de 24 octubre de 2004 –que fue un rotundo fracaso–, mediante el Tratado de Lisboa, de 13 de diciembre de 2007 –que entró en vigor el 1 de diciembre de 2009–, se reformaron el Tratado de la Unión Europea –a la que ya se reconoció personalidad jurídica–, y el Tratado de la Comunidad Europea, de Roma, pasando este último a denominarse Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

Los días 16 y 17 de diciembre de 2010, el Consejo Europeo acordó reformar el artículo 136 TFUE, a fin de incluir un mecanismo de estabilidad monetaria, lo que tuvo lugar por Decisión del mencionado Consejo, de 25 de marzo de 2011, con la pretensión inicial de que dicha reforma entrase en vigor el 1 de enero de 2013<sup>182</sup>.

---

<sup>182</sup> Para un estudio de la evolución histórica de la Unión Europea, *vide* ALLUÉ BUIZA, Alfredo; CALONGE VELÁZQUEZ, Antonio; LÓPEZ DE LOS MOZOS DÍAZ-MADROÑERO, Alicia E.; y MARTÍNEZ PÉREZ, Enrique Jesús: *Derecho básico de la Unión Europea*, Editorial Comares, S. L., Granada, 2011, pp. 25–63.

### **3.2.1.1. Las fuentes del Derecho Comunitario Europeo**

Distingue la Doctrina<sup>183</sup> entre fuentes primarias u originarias, y secundarias o derivadas, a las que cabe añadir otro grupo que podemos denominar como fuentes «supletorias».

#### **A. Fuentes originarias o primarias**

Son los Tratados Constitutivos de la actual Unión Europea –y los tratados de adhesión a la misma–, así como aquéllos que posteriormente los han modificado o completado.

Así tendríamos, sin ánimo exhaustivo:

---

<sup>183</sup> **Al respecto conferir:**

ALLUÉ BUIZA; CALONGE VELÁZQUEZ; LÓPEZ DE LOS MOZOS DÍAZ–MADROÑERO; y MARTÍNEZ PÉREZ, *op. cit.*, *Derecho básico de la Unión Europea*, pp. 143–193.

ALONSO GARCÍA, Ricardo: *Derecho Comunitario, Derechos nacionales y Derecho común europeo*, Servicio de Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, Editorial *Civitas*, S. A., Madrid, 1989.

DÍAZ–AMBRONA BARDAJÍ, María Dolores; HERNÁNDEZ DÍAZ–AMBRONA, María Dolores; y POUS DE LA FLOR, María Paz: *Derecho Civil de la Unión Europea*, Editorial COLEX, Madrid, 2012, 5ª. Edición, pp. 49–71.

MANGAS MARTÍN, Araceli: *Derecho Comunitario europeo y Derecho español*, Madrid, 1987, 2ª. Edición.

MARIÑO MENÉNDEZ, Fernando María: *Derecho español y Derecho Comunitario europeo* (Seminario de Profesores de la Facultad de Derecho, dirigido por Fernando María Mariño Menéndez), Secretariado de Publicaciones, Universidad de Zaragoza, 1987, Primera Edición.

TRIGO CHACÓN, Manuel: *Derecho Internacional Público*, U.N.E.D., Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1984, pp. 150–153.

– El Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (TCECA), de 18 de abril de 1951, que entró en vigor el 23 de julio de 1952, y finalizó el 22 de julio de 2002.

– El Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea (TCEE), de 25 de marzo de 1957, que entró en vigor el 1 de enero de 1958.

– El Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (TCEEA o EURATOM), de 25 de marzo de 1957, que entró en vigor el 1 de enero de 1958.

– El Convenio de Roma sobre ciertas Instituciones Comunes a las Comunidades, de 25 de marzo de 1957.

– El Tratado de Bruselas, por el que se constituyen un Consejo único y una Comisión única, de 8 de abril de 1965.

– El Convenio de 29 de febrero de 1968, sobre reconocimiento de Sociedades y personas jurídicas.

– El Convenio de 27 de septiembre de 1968, sobre competencia judicial y ejecución de Sentencias en materia Civil y Mercantil.



– El Tratado de Luxemburgo, de 22 de abril de 1970, y el Tratado de Bruselas, de 22 de julio de 1975, por los que se modifican ciertas disposiciones financieras y presupuestarias.

– El Tratado de Adhesión de Dinamarca, Irlanda y Reino Unido, de 22 de enero de 1972, que entró en vigor el 1 de enero de 1973.

– El Tratado que modificó los Estatutos del Banco Europeo de Inversiones (BEI), de 10 de julio de 1975.

– El Tratado de Adhesión de Grecia, de 26 de mayo de 1979, que entró en vigor el 1 de enero de 1981.

– El Convenio de Roma sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales, de 19 de junio de 1980.

– El Tratado de modificación en lo relativo a Groenlandia, de 13 de marzo de 1984.

– El Tratado de Adhesión de España y Portugal, de 12 de junio de 1985, que entró en vigor el 1 de enero de 1986.

– El Acta Única Europea, de Luxemburgo, de 17 y 28 de febrero de 1986, que entró en vigor el 1 de julio de 1987.

– El Convenio relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia Civil y Mercantil, de 16 de septiembre de 1988.

– El Tratado de la Unión Europea, o Tratado de Maastricht, de 7 de febrero de 1992, que entró en vigor el 1 de enero de 1993.

– El Tratado de Adhesión de Austria, Finlandia y Suecia, de 26 de junio de 1994, que entró en vigor el 1 de enero de 1995.

– El Tratado de Ámsterdam, de 2 de octubre de 1997, que entró en vigor el 1 de mayo de 1999.

– El Tratado de Niza, de 26 de febrero de 2001, que entró en vigor el 1 de febrero de 2003.

– El Tratado por el que se establece una Constitución para Europa, de 2004, que no llegó a entrar en vigor.

– El Tratado de Adhesión de la República Checa, de Estonia, de Chipre, de Letonia, de Lituania, de Hungría, de Malta, de Polonia, de Eslovenia y de Eslovaquia, de 16 de abril de 2003, que entró en vigor el 1 de mayo de 2004.

– El Tratado de Adhesión de la República de Bulgaria y de Rumanía, de 25 de abril de 2005, que entró en vigor el 1 de enero de 2007.

– La Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, formalmente proclamada por primera vez en Niza, en diciembre de 2000, por el *Parlamento Europeo*, por el *Consejo* y por la *Comisión*; y, por segunda vez, tras su enmienda, en Estrasburgo, el 12 de diciembre de 2007. El 1 de diciembre de 2009, con la entrada en vigor del Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007, la Carta adquirió el mismo carácter jurídico vinculante que los Tratados.

– El Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007, que entró en vigor el 1 de diciembre de 2009, por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, pasando este último a denominarse Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

– El Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia Civil y Mercantil, de 10 de junio de 2009.

## **B. Fuentes derivadas o secundarias**

Son las normas emanadas de las Instituciones de la Unión Europea. Nos interesan, especialmente, los denominados «actos típicos» por la Doctrina<sup>184</sup>, que pueden tener carácter vinculante o no. Son vinculantes los

---

<sup>184</sup> Conferir TRIGO CHACÓN, *op. cit.*, *Derecho Internacional...*, p. 153, donde cita al Profesor J. V. LOUIS, para quien los «actos atípicos» se dividen en actos internos y «*sui generis*».

Reglamentos, las Directivas y las Decisiones. Así, el artículo 288 del TFUE (antiguo artículo 249 del TCE) establece que:

*“Para ejercer las competencias de la Unión, las Instituciones adoptarán Reglamentos, Directivas, Decisiones, Recomendaciones y Dictámenes.*

*El Reglamento tendrá un alcance general. Será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.*

*La Directiva obligará al Estado miembro destinatario en cuanto al resultado que deba conseguirse, dejando, sin embargo, a las autoridades nacionales la elección de la forma y de los medios.*

*La Decisión será obligatoria en todos sus elementos. Cuando designe destinatarios, sólo será obligatoria para éstos.*

*Las Recomendaciones y los Dictámenes no serán vinculantes.”*

**Según el artículo 296 del TFUE (antiguo artículo 253 del TCE):**

*“Cuando los Tratados no establezcan el tipo de acto que deba adoptarse, las Instituciones decidirán en cada caso conforme a los procedimientos aplicables y al principio de proporcionalidad.*

---

**En cuanto a los Reglamentos y las Directivas en particular, vide:**

ALLUÉ BUIZA; CALONGE VELÁZQUEZ; LÓPEZ DE LOS MOZOS DÍAZ-MADROÑERO; y MARTÍNEZ PÉREZ, *op. cit.*, *Derecho básico de la Unión Europea*, pp. 153–170.

ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, pp. 33–164.

DÍAZ-AMBRONA BARDAJÍ; HERNÁNDEZ DÍAZ-AMBRONA; y POUS DE LA FLOR, *op. cit.*, *Derecho Civil de la Unión Europea*, pp. 57–59.

SORIANO GARCÍA, José-Eugenio: *Reglamentos y Directivas en la Jurisprudencia comunitaria*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1988, 2ª. Edición.

*Los actos jurídicos deberán estar motivados y se referirán a las propuestas, iniciativas, recomendaciones, peticiones o dictámenes previstos por los Tratados.*

*Cuando se les presente un proyecto de acto legislativo, el Parlamento Europeo y el Consejo se abstendrán de adoptar actos no previstos por el procedimiento legislativo aplicable al ámbito de que se trate.”*

**Conforme al artículo 297.2 del TFUE (antiguo artículo 254.2 y 3 del TCE):**

*“Los actos no legislativos adoptados en forma de Reglamentos, Directivas y Decisiones, cuando éstas últimas no indiquen destinatario, serán firmados por el Presidente de la Institución que los haya adoptado.*

*Los Reglamentos, las Directivas que tengan por destinatarios a todos los Estados miembros, así como las decisiones que no indiquen destinatario, se publicarán en el Diario Oficial de la Unión Europea.*

*Entrarán en vigor en la fecha que ellos mismos fijen o, a falta de ella, a los veinte días de su publicación.*

*Las demás Directivas, así como las decisiones que indiquen un destinatario, se notificarán a sus destinatarios y surtirán efecto en virtud de dicha notificación.”*

A esto hay que añadir que es práctica habitual la publicación de las demás Directivas en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. No obstante, la falta de publicación no determinaría en ningún caso su ineficacia<sup>185</sup>.

ALONSO GARCÍA<sup>186</sup> pone de manifiesto que “el Derecho comunitario se integra en los ordenamientos nacionales a partir del mismo momento de su nacimiento a la vida jurídica. Mantener lo contrario lleva a mi parecer a incoherencias difícilmente salvables, como es intentar explicar que una Directiva que no ha sido desarrollada a nivel interno, y por tanto, que no ha sido «recibida» en el ordenamiento nacional, puede sin embargo desplegar su eficacia material una vez transcurrido el plazo de su ejecución [...]”.

---

<sup>185</sup> **De esta opinión son:**

ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, pp. 36–38 y 84–85, manifestando no obstante este autor que “quizá sea preciso preguntarse si la costumbre (*de publicar las Directivas*) no empieza ya a tener un valor en el Ordenamiento Jurídico comunitario”.

SORIANO GARCÍA, *op. cit.*, *Reglamentos y Directivas...*, p. 103.

<sup>186</sup> ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, pp. 36–38, 83–84 y 96.

## **C. Otras fuentes**

### **C.1. La Costumbre**

La Doctrina ha señalado el nacimiento de alguna costumbre en el ámbito de las relaciones interinstitucionales, aunque en realidad estamos antes simples «prácticas» comunitarias.

### **C.2. Los Principios Generales del Derecho**

DÍAZ-AMBRONA BARDAJÍ, HERNÁNDEZ DÍAZ-AMBRONA y POUS DE LA FLOR<sup>187</sup>, sostienen que “Los principios generales del Derecho Civil de la Unión Europea no tienen carácter subsidiario, en defecto de Ley o costumbre, como en nuestro sistema, porque se aplican de manera directa incluso con preferencia a otras normas de la Unión Europea”.

---

<sup>187</sup> DÍAZ-AMBRONA BARDAJÍ; HERNÁNDEZ DÍAZ-AMBRONA; y POUS DE LA FLOR, *op. cit.*, *Derecho Civil de la Unión Europea*, p. 61.

### **C.2.1. Principios derivados de los Tratados Constitutivos de la Unión Europea**

Cabe mencionar los Principios Generales de competencia, subsidiariedad, proporcional y cooperación<sup>188</sup>.

Así, el artículo 3.6 del TUE establece que “*La Unión perseguirá sus objetivos por los medios apropiados, de acuerdo con las competencias que se le atribuyen en los Tratados*”.

Y el artículo 5 del TUE dispone que:

*“1. La delimitación de las competencias de la Unión se rige por el principio de atribución. El ejercicio de las competencias de la Unión se rige por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad.*

*2. En virtud del principio de atribución, la Unión actúa dentro de los límites de las competencias que le atribuyen los Estados miembros en los Tratados para lograr los objetivos que éstos determinan. Toda competencia no atribuida a la Unión en los Tratados corresponde a los Estados miembros.*

---

<sup>188</sup> **Al respecto, conferir:**

ALLUÉ BUIZA; CALONGE VELÁZQUEZ; LÓPEZ DE LOS MOZOS DÍAZ-MADROÑERO; y MARTÍNEZ PÉREZ, *op. cit.*, *Derecho básico de la Unión Europea*, pp. 12–13.

DÍAZ-AMBRONA BARDAJÍ; HERNÁNDEZ DÍAZ-AMBRONA; y POUS DE LA FLOR, *op. cit.*, *Derecho Civil de la Unión Europea*, pp. 65–67.



3. *En virtud del principio de subsidiariedad, en los ámbitos que no sean de su competencia exclusiva, la Unión intervendrá sólo en caso de que, y en la medida en que, los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional y local, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión.*

*Las Instituciones de la Unión aplicarán el principio de subsidiariedad de conformidad con el Protocolo sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad. Los Parlamentos nacionales velarán por el respeto del principio de subsidiariedad con arreglo al procedimiento establecido en el mencionado Protocolo.*

4. *En virtud del principio de proporcionalidad, el contenido y la forma de la acción de la Unión no excederán de lo necesario para alcanzar los objetivos de los Tratados.*

*Las Instituciones de la Unión aplicarán el principio de proporcionalidad de conformidad con el Protocolo sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad.”*

Según el artículo 4.3 del TUE:

*“Conforme al principio de cooperación leal, la Unión y los Estados miembros se respetarán y asistirán mutuamente en el cumplimiento de las misiones derivadas de los Tratados.*

*Los Estados miembros adoptarán todas las medidas generales o particulares apropiadas para asegurar el cumplimiento de las*

*obligaciones derivadas de los Tratados o resultantes de los actos de las instituciones de la Unión.*

*Los Estados miembros ayudarán a la Unión en el cumplimiento de su misión y se abstendrán de toda medida que pueda poner en peligro la consecución de los objetivos de la Unión.”*

### **C.2.2. Principios derivados del Derecho Internacional**

- Los Tratados deben interpretarse conforme a la Convención de Viena.
- Las Organizaciones Internacionales tienen el poder necesario para desarrollar sus funciones.

### **C.2.3. Principios propios de los Estados miembros**

Dispone el artículo 340 párrafo segundo del TFUE (antiguo artículo 288 del TCE) que, *“En materia de responsabilidad extracontractual, la Unión deberá reparar los daños causados por sus Instituciones o sus agentes en el ejercicio de sus funciones, de conformidad con los principios generales comunes a los Derechos de los Estados miembros”*.

Sin embargo, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea no ha limitado el recurso a dichos Principios sólo para los supuestos de responsabilidad extracontractual, sino que lo ha extendido a todo el

Ordenamiento de la Unión Europea, configurando por vía jurisprudencial un conjunto de «Principios Generales de Derecho Público», con el fin de lograr la unificación del citado Ordenamiento<sup>189</sup>. Por lo tanto, los Principios Generales de los Estados miembros pasan a formar parte del Derecho de la Unión Europea, incidiendo, a su vez, en los Ordenamientos Nacionales<sup>190</sup>.

No es preciso que el Principio en cuestión exista en todos los Estados para que pueda adquirir la consideración de «común»; sin embargo, es conveniente que aparezca recogido en el Derecho interno de la mayoría de ellos. La Jurisprudencia comunitaria acude también a los criterios de progresividad y funcionalidad en su función de selección de los mencionados Principios<sup>191</sup>.

---

<sup>189</sup> Se va formando así, sobre esta base, un Derecho común europeo que, como sostiene ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, pp. 273–280, va “más allá del Derecho común comunitario”.

<sup>190</sup> En este sentido se ha manifestado reiteradamente el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Conferir las Sentencias de 19 de junio de 1980, *affs.* 41/79, 121/79 y 769/79 (*Testa*), Rec. 1980.1979; de 11 de noviembre de 1981, *aff.* 203/80 (*Casati*), Rec. 1980.2595; y de 15 de mayo de 1986, *aff.* 222/84 (*Marguerite Johnston contra Chief Constable of the Royal Ulster Constabulary*), Rec. 1986.1651.

<sup>191</sup> **Vide, al respecto**, ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, pp. 253–261. Destaca este autor (*op. cit.*, pp. 263–272) que el criterio de la «mayor progresividad» adquiere “caracteres de auténtica necesidad en el ámbito de unos principios especiales como son los derechos fundamentales”. De igual modo, añade, “en el ámbito de los derechos fundamentales, parece imperar la idea ya presente en el resto de los principios generales incorporados al Derecho comunitario, en el sentido de que han de ser invocados y protegidos desde una perspectiva comunitaria”; eso sí, respetando siempre el contenido esencial de los citados derechos.

**En esta materia conferir:**

a) **En el ámbito internacional:**

RABOSI, Eduardo: *La Carta Internacional de Derechos Humanos*, EUDEBA,

---

Buenos Aires, 1987, 1ª. Edición.

SANJOSÉ GIL, Amparo: *La Protección de los Derechos humanos en el ámbito del Derecho Internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1992.

b) **En el Derecho Comunitario:**

LÓPEZ-MEDEL y BÁSCONES, Manuel: *Derechos y Libertades en la Europa Comunitaria*, Sociedad Española para los Derechos Humanos, 1992, 1ª. Edición.

MASKIN, Héctor: *El sistema europeo de Derechos Humanos*, EUDEBA, Buenos Aires, 1987, 1ª. Edición.

LÓPEZ-MEDEL, *op. cit.*, pp. 39–51, **recoge como Principios Generales proclamados por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea los siguientes:**

1. La salvaguardia de los Derechos fundamentales: Sentencia de 14 de mayo de 1974, *aff.* 4/73 (*NOLD*), Rec. 1974.491.

2. Proporcionalidad: Sentencia de 17 de diciembre de 1970, *aff.* 11/70 (*Internationale Handelsgesellschaft*), Rec. 1970.1125.

3. «Non bis in ídem»: Sentencia de 13 de febrero de 1969, *aff.* 14/68 (*Wilhelm*), Rec. 1969.1.

4. Derecho de defensa; Sentencia de 17 de diciembre de 1981, *aff.* 115/80 (*Demont v. Comisión*), Rec. 1981.3147.

5. No discriminación e igualdad; Sentencia de 16 de febrero de 1978, *aff.* 61/77 (*Comisión v. Irlanda*), Rec. 1978.417.

6. Protección de la confianza Legítima: Sentencia de 1 de febrero de 1978, *aff.* 78/77 (*LUHRS*), Rec. 1978.169.

7. Respeto de los derechos adquiridos: Sentencia de 22 de marzo de 1961, *affs.* 42 y 49/59 (*SNUPAT v. Alta Autoridad*), Rec. 1961.101.

8. Seguridad jurídica: Sentencia de 15 de diciembre de 1966, *aff.* 34/65 (*Hans Dieter Mosthaf v. Comisión de la CEEA*), Rec. 1966.753.

9. «Excés de pouvoir»: Sentencia de 4 de febrero de 1982, *aff.* 817/79 (*BUYL*), Rec. 1982.245.

10. Derecho concerniente a la fuerza mayor: Sentencia de 27 de abril de 1978, *aff.* 90/77 (*Stimming*), Rec. 1978.995.

11. La extensión de la responsabilidad extracontractual de la Comunidad: Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 25 de mayo de 1978, *affs.* 83 y 94/76, 4, 15 y 40/77 (*Bayerische HNL Vermehrungsbetriebe GmbH & Co. KG y otros v. Consejo y Comisión de las Comunidades Europeas*), Rec. 1978/1209.

12. Irretroactividad: Sentencia de 10 de febrero de 1982, *aff.* 21/81 (*Petición de decisión prejudicial: Rechtbank van eerste aanleg Brugge – Bélgica*), Rec. 1982.381.

13. Libertad religiosa: Sentencia de 27 de octubre de 1976, *aff.* 130/75 (*Prais*), Rec. 1976.1589.

14. Libertad de expresión: Sentencia de 18 de junio de 1991, *aff.* 260/89 (*Elliniki Radiophonia Tiléorassi Anonimi Etairia y Panellinia Omospondia Syllogon Prossopikou contra Dimotiki Etairia Pliroforissis y Sotirios Kouvelas y Nicolaos Avdellas y otros*), Rec. 1991 I–2925.

### C.3. La Jurisprudencia

Acabamos de ver como, por vía jurisprudencial<sup>192</sup>, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea fue elaborando una serie de Principios Generales cuya misión primordial, en cuanto fuente del Ordenamiento Comunitario, es la de contribuir a la unificación del mismo.

Sin embargo, no concluye aquí su tarea unificadora, pues con arreglo al artículo 267 del TFUE (antiguo artículo 234 del TUE), el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea es el intérprete supremo del citado Ordenamiento, y tiene competencia exclusiva por lo que respecta a la declaración de invalidez de las normas comunitarias<sup>193</sup>. En efecto, según el citado artículo 267 del TFUE:

*“El Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para pronunciarse, con carácter prejudicial:*

*a. sobre la interpretación de los Tratados;*

*b. sobre la validez e interpretación de los actos adoptados por las Instituciones, Órganos u Organismos de la Unión;*

*Cuando se plantee una cuestión de esta naturaleza ante un Órgano Jurisdiccional de uno de los Estados miembros, dicho Órgano podrá pedir al Tribunal que se pronuncie sobre la misma, si estima necesaria una decisión al respecto para poder emitir su fallo.*

---

<sup>192</sup> Sobre la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, conferir ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, pp. 165–226.

<sup>193</sup> Así se manifestó el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (TJUE) en su Sentencia de 22 de octubre de 1987, *aff.* 314/85 (*Foto-Frost*), Rec. 1987.4199.

*Cuando se plantee una cuestión de este tipo en un asunto pendiente ante un órgano jurisdiccional nacional, cuyas decisiones no sean susceptibles de ulterior recurso judicial de Derecho interno, dicho Órgano estará obligado a someter la cuestión al Tribunal.*

*Cuando se plantee una cuestión de este tipo en un asunto pendiente ante un órgano jurisdiccional nacional en relación con una persona privada de libertad, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea se pronunciará con la mayor brevedad.”*

Por lo tanto, distingue este precepto entre cuestión de interpretación y cuestión de validez del Derecho de la Unión Europea.

En primer lugar, debemos destacar que las Sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea –tanto las interpretativas como las que declaran la validez o invalidez de una norma comunitaria– tienen fuerza vinculante para todos los Jueces y Tribunales de los Estados miembros. Además, de la propia Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea se desprende el carácter retroactivo de sus Sentencias interpretativas y de las de invalidez<sup>194</sup>.

---

<sup>194</sup> **Conferir:**

**a) Respecto de las Sentencias interpretativas:**

Sentencias de 8 de abril de 1976, *aff.* 43/75 (*Defrenne*), Rec. 1976.1365; de 27 de marzo de 1980, *affs.* 66, 127 y 128/79 (*Salumi*), Rec. 1980.1237; y de 5 de octubre de 1988, *aff.* 210/87 (*Remo Padovani y herederos Mantovani contra Amministrazione delle finanze dello Stato*), Rec. 1988.6177, entre otras.

**b) En relación con las Sentencias de invalidez:**

Sentencias de 15 de octubre de 1980, *aff.* 4/79 (*Providence Agricole de la Champagne*), Rec. 1980.2823; y de 27 de febrero de 1985, *aff.* 112/83 (*Société des Produits de Maïs*), Rec. 1985.719, como más significativas.

No obstante, en ambos casos, los Jueces y Tribunales nacionales tienen la posibilidad de plantear de nuevo la cuestión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea<sup>195</sup>, y éste puede variar su línea jurisprudencial. Lo que no pueden hacer dichos Órganos Jurisdiccionales internos es apartarse de la interpretación sentada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea; si bien esto no implica que dicho Tribunal se encuentre en una posición jerárquica superior a la de los Jueces y Tribunales de los Estados miembros<sup>196</sup>, sino que cada uno tiene su propio marco de competencias.

### **3.2.1.2. La relación entre el Derecho de la Unión Europea y los Derechos Internos**

Esta relación se articula conforme a los denominados Principios de eficacia directa y de primacía del Derecho de la Unión Europea, elaborados por el Tribunal de Justicia de Luxemburgo.

---

<sup>195</sup> Así lo ha manifestado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en sus Sentencias de 27 de marzo de 1963, *affs.* 28–30/62 (*Da Costa*), Rec. 1963.61; y de 6 de octubre de 1982, *aff.* 283/81 (*CILFIT*), Rec. 1982.3415, en cuanto a las cuestiones de interpretación; y en la Sentencia de 13 de mayo de 1981, *aff.* 66/80 (*International Chemical Corporation*), Rec. 1981.1191, por lo que se refiere a las cuestiones de invalidez.

<sup>196</sup> Como indica ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, p. 192, “el mecanismo del artículo 177 (*posteriormente, artículo 234 del TCE y, en la actualidad, artículo 267 del TFUE*) es un mecanismo de cooperación judicial”, citando en este sentido la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) de 1 de diciembre de 1965, *aff.* 16/65 (*Schwarze*), Rec. 1965.1081.

## **A. El Principio de eficacia directa del Derecho de la Unión Europea**

A este principio se refirió por primera vez la Sentencia Van Gend–Loos<sup>197</sup>, siendo desarrollado posteriormente por otras Sentencias del Tribunal de Justicia respecto de los Reglamentos<sup>198</sup>. El criterio expuesto en dicha Sentencia para reconocer efecto directo a una norma de la Unión Europea es que no precise desarrollo ulterior –por los Órganos competentes en cada caso– para su incorporación al Ordenamiento Jurídico Interno.

Posteriormente, Doctrina y Jurisprudencia van a distinguir entre aplicabilidad y eficacia directa. La aplicabilidad directa no sólo hace referencia a la innecesariedad de desarrollo normativo, sino también a que el acto normativo comunitario no requiere de ningún procedimiento de recepción para integrarse en el Ordenamiento Interno. La eficacia directa es la capacidad de la norma de la Unión Europea para crear situaciones jurídicas susceptibles de ser inmediatamente invocadas ante los Jueces y Tribunales nacionales, ya sea por los particulares o por el propio Estado<sup>199</sup>.

---

<sup>197</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 5 de febrero de 1963, *aff.* 26/62 (*Van Gend–Loos*), Rec. 1963.3; en particular, en ella se predica dicho efecto respecto del artículo 12 del TCEE.

<sup>198</sup> Sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE): de 14 de diciembre de 1971, *aff.* 43/71 (*Politi*), Rec. 1971.1039; de 17 de mayo de 1972, *aff.* 93/71 (*Leonesio*), Rec. 1972.287; y de 5 de abril de 1979, *aff.* 148/78 (*Tullio Ratti*), Rec. 1979.1629, entre otras.

<sup>199</sup> **Vide sobre el particular:**

ALLUÉ BUIZA; CALONGE VELÁZQUEZ; LÓPEZ DE LOS MOZOS DÍAZ–MADROÑERO; y MARTÍNEZ PÉREZ, *op. cit.*, *Derecho básico de la Unión Europea*, pp. 154 y 180–182.



En consecuencia, las disposiciones de los Tratados Constitutivos que sean jurídicamente perfectas y los Reglamentos son directamente aplicables; en cambio, las Directivas, al precisar de ulterior desarrollo, no gozarían (*a priori*) de esta característica<sup>200</sup>.

En principio, los Reglamentos tienen eficacia directa, como consecuencia de la aplicabilidad inmediata; decimos “en principio”, porque, en ocasiones, pueden requerir medidas de aplicación<sup>201</sup>.

---

ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, pp. 93–101.

DÍAZ–AMBRONA BARDAJÍ; HERNÁNDEZ DÍAZ–AMBRONA; y POUS DE LA FLOR, *op. cit.*, *Derecho Civil de la Unión Europea*, pp. 42–44.

SORIANO GARCÍA, *op. cit.*, *Reglamentos y Directivas...*, pp. 59 y 115–120.

<sup>200</sup> Así:

ALLUÉ BUIZA; CALONGE VELÁZQUEZ; LÓPEZ DE LOS MOZOS DÍAZ–MADROÑERO; y MARTÍNEZ PÉREZ, *op. cit.*, *Derecho básico de la Unión Europea*, p. 181.

ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, pp. 42–45 y 96–98.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 23–25.

SORIANO GARCÍA, *op. cit.*, *Reglamentos y Directivas...*, pp. 57–58 y 120.

TRIGO CHACÓN, *op. cit.*, *Derecho Internacional...*, pp. 154–155.

A este respecto, hay que destacar que el TJUE prohíbe toda medida de recepción de los Reglamentos, como así lo ha manifestado, entre otras, en las Sentencias de 7 de febrero de 1973, *aff.* 39/72 (*Comisión v. Italia*), Rec. 1973.101; y de 10 de octubre de 1973, *aff.* 34/73 (*Variola*), Rec. 1973.981.

<sup>201</sup> Así lo señaló el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en su Sentencia de 27 de septiembre de 1979, *aff.* 230/78 (*Eridania*), Rec. 1979.2749, al manifestar que “el hecho de que un Reglamento sea directamente aplicable, no impide que sus disposiciones puedan habilitar a una Institución comunitaria o a un Estado miembro para adoptar medidas de aplicación” (Fundamento 34). La Institución habilitada podía serlo tanto el Consejo como la Comisión; esta última, en el marco de lo dispuesto en el antiguo artículo 155 TCE, por atribución del Consejo. La habilitación a los Estados miembros puede ser expresa o implícita, como ha reconocido el TJUE en diversas Sentencias, de las que destacamos la Sentencia de 6 de mayo de 1982, *aff.* 54/81 (*Fromme*), Rec. 1982.1449. En definitiva, la obligación de desarrollar los Reglamentos, aun cuando no se formule expresamente en éstos, “incumbe a los Estados miembros en virtud del principio de cooperación enunciado por el artículo 5 del

Esta circunstancia nos lleva a distinguir entre Reglamentos base y de ejecución, estando estos últimos subordinados a los primeros<sup>202</sup>.

La eficacia de los Reglamentos es tanto «vertical» –manifestándose en las relaciones de los Estados miembros con sus súbditos– como «horizontal» –afectando a las relaciones entre los particulares<sup>203</sup>–.

En cuanto a las Directivas –también en principio– sólo tienen eficacia indirecta, pues los derechos y obligaciones de los interesados únicamente pueden ejercitarse una vez que entre en vigor la normativa interna que las desarrolle. Si bien esto es así según el tenor literal del artículo 288 del TFUE (antiguo artículo 249 del TCE), se plantea el problema de si, a falta de dicho desarrollo, puede atribuirse efecto directo a una Directiva. A su vez, hay que distinguir según que haya o no transcurrido el plazo concedido para su ejecución. En el segundo caso, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha reiterado en varias Sentencias

---

Tratado”, como se mantiene en dicha Sentencia ya que, en virtud de lo dispuesto en el referido precepto, “los Estados miembros adoptarán todas las medidas generales o particulares apropiadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Tratado (TCE) o resultantes de los actos de las Instituciones de la Comunidad. Facilitarán a esta última el cumplimiento de su misión”. Por lo tanto, para que las normas reglamentarias gocen de eficacia directa, deben ser claras, incondicionales y no tienen que precisar de medidas de desarrollo. [Sentencia de 23 de enero de 1975, *aff.* 31/74 (*Galli*), Rec. 1975.47].

<sup>202</sup> **Conferir al respecto:**

ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, pp. 54–61.

SORIANO GARCÍA, *op. cit.*, *Reglamentos y Directivas...*, pp. 52–53.

<sup>203</sup> Así lo ha manifestado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en la Sentencia, antes citada, de 14 de diciembre de 1971, *aff.* 43/71 (*Politi*), Rec. 1971.1039.

que las Directivas carecen de eficacia natural en tanto no haya concluido el plazo señalado<sup>204</sup>. En cambio, en el primer supuesto la Directiva sí producirá efectos jurídicos, a pesar de que el Estado destinatario de la misma no haya procedido a desarrollarla. Ahora bien, la Doctrina discrepa en cuanto al fundamento de la eficacia directa sobrevenida de las Directivas. Los defensores de la tesis que podemos denominar «tradicional», piensan que se trata de un efecto-sanción, cuya causa es la infracción de un deber por parte del Estado miembro<sup>205</sup>. Consecuencia inmediata de esta postura es reconocer únicamente eficacia vertical a la Directiva, pero no horizontal. Por el contrario, ALONSO GARCÍA<sup>206</sup> cree

---

<sup>204</sup> En este sentido, las Sentencias de 7 de febrero de 1979, *aff.* 136/78 (*Auer*), Rec. 1979.437, y de 5 de abril de 1979, *aff.* 148/78 (*Ratti*), Rec. 1979.1629. En esta última el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) afirma que “no es posible para un particular invocar el principio de «confianza legítima» antes de la expiración del plazo previsto para su ejecución”.

Ahora bien, DÍAZ-AMBRONA BARDAJÍ; HERNÁNDEZ DÍAZ-AMBRONA; y POUS DE LA FLOR, *op. cit.*, *Derecho Civil de la Unión Europea*, pp. 46 y 58, destacan que durante el período de *vacatio* de las Directivas se produce en los Ordenamientos Internos “el efecto de cierre o congelación del rango”, de modo que los Estados miembros no pueden adoptar disposiciones contrarias a las Directivas, citando en esta línea la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) de 18 de diciembre de 1997, *aff.* 129/96 (*Inter-Environnement Wallonie*), Rec. 1997 I-7411.

Como acertadamente manifiesta SORIANO GARCÍA, *op. cit.*, *Reglamentos y Directivas...*, p. 115, si un Estado infringe dicho «efecto cierre», “podrán hacer aquí aparición los principios generales sobre abuso y fraude, si el Estado utiliza nocivamente sus potestades para provocar efectos contrarios a las Directivas que vayan, por sus consecuencias, más allá del período de maduración, del período intermedio que tiene también en el fondo una clara finalidad transitoria”.

<sup>205</sup> De esta opinión es SORIANO GARCÍA, *op. cit.*, *Reglamentos y Directivas...*, pp. 132, 135 y 139-141.

<sup>206</sup> *Vide* ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, pp. 73, 80-82, 97-98 y 102-104, donde reitera esta opinión que, por otra parte, nos parece más acertada que la anteriormente expuesta. Por un lado, que toda norma jurídica nace con vocación de producir efectos jurídicos, no parece discutible. Dicha eficacia dependerá, en última instancia, de su propio contenido, de la «capacidad» de la norma para generar

directamente derechos y obligaciones. Como dice ALONSO GARCÍA, la «sanción» sólo puede consistir en impedir que la Directiva despliegue su eficacia jurídica material, “con el fin de que el incumplidor no pueda beneficiarse de su propio incumplimiento en cuanto destinatario formal”. Obvio es que sólo el Estado, como destinatario, puede incumplir el deber de desarrollar la norma comunitaria. «Sancionar» al particular privándole de la posibilidad de invocar la Directiva frente a otro sujeto privado, cuando no es responsable de dicho incumplimiento, no nos parece razonable. Con el fin de que el sujeto demandado pueda resarcirse de los perjuicios que la actitud del Estado le haya ocasionado, siempre cabría el ejercicio de la correspondiente acción de responsabilidad. A favor de la eficacia horizontal de las Directivas, resulta de singular importancia el argumento sostenido por ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, nota nº. 130, pp. 104–105, en cuya virtud, de no admitirse dicha eficacia, “un gran sector del Derecho comunitario concretado en Directivas y destinado a regular básicamente las relaciones entre particulares, quedaría sin aplicación efectiva”.

No obstante lo expuesto, es preciso reconocer –como también lo manifiesta el propio ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, p. 162– que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) basa el efecto directo de las Directivas en la técnica sancionatoria, negando su eficacia horizontal: *vide*, al respecto, las Sentencias de 26 de febrero de 1986, *aff.* 152/84 (*Marshall*), Rec. 1986.723; y de 11 de junio de 1987, *aff.* 14/86 (*Pretore de Salò*), Rec. 1987/2545. Además, el TJUE exige que la Directiva establezca un mandato claro e incondicional: así entre otras, las Sentencias de 19 de enero de 1982, *aff.* 8/81 (*Becker*), Rec. 1982.53; y de 25 de enero de 1983, *aff.* 126/82 (*Smit Transport*), Rec. 1983.73.

ALLUÉ BUIZA; CALONGE VELÁZQUEZ; LÓPEZ DE LOS MOZOS DÍAZ–MADROÑERO; y MARTÍNEZ PÉREZ, *op. cit.*, *Derecho básico de la Unión Europea*, pp. 187–188, también explican que, “en relación al efecto directo de la Sentencia *Marleasing*, de 13 de noviembre de 1990, Sentencia duramente criticada por considerarse que en ella el Tribunal fuerza la interpretación para otorgar el efecto directo en una relación horizontal, es decir, procede a la aplicación horizontal de una Directiva no transpuesta [...] el Tribunal de Justicia decide reafirmarse en el no reconocimiento del efecto directo horizontal de las Directivas en dos Sentencias posteriores. La primera de ellas sería la Sentencia *Faccini Dori*, de 14 de julio de 1994, suscitada al amparo del incumplimiento de la Directiva 85/577/CEE del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, sobre protección de los consumidores, en la que a pesar de reunir los requisitos del efecto directo, éste no se reconoce por ser una relación horizontal”.

Conferir, también, MATA SIERRA, María Teresa: *El efecto directo de las Directivas en la Jurisprudencia Comunitaria y española*, Colección de Jurisprudencia Práctica, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1994.

La Resolución de 25 de octubre de 1994 (BOE de 28 de octubre de 1994), de la Dirección General de Patrimonio del Estado, por la que se hace pública la Recomendación de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa a los órganos de contratación sobre aplicación de las Directivas comunitarias 92/50/CEE, del Consejo, de 18 de junio de 1992, 93/36/CEE, del Consejo, de 14 de junio de 1993, y 93/37/CEE, del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de

que, en caso de desarrollo inexistente o incorrecto, las Directivas, a tenor de su carácter de normas jurídicas, están llamadas a desplegar todos los efectos materiales que permita su contenido; y ello tanto respecto del Estado incumplidor como en relación con los particulares.

Cuando un Estado no haya transpuesto una Directiva al Ordenamiento Jurídico Interno dentro del plazo establecido a tal efecto, o lo haya efectuado de una forma inadecuada, los particulares podrán invocar los derechos reconocidos en dicha Directiva ante los Órganos Jurisdiccionales nacionales frente al Estado incumplidor, así como reclamar una indemnización por los daños y perjuicios que ese incumplimiento les haya irrogado<sup>207</sup>.

---

adjudicación de los contratos públicos de servicios, de suministro y de obras, respectivamente, reconoció que “existen diversos extremos de las Directivas comunitarias que resultan directamente aplicables aun sin necesidad de adaptación del Derecho interno, según criterio resultante de los artículos 189 del Tratado de Roma y 392 del Acta de Adhesión de España a las Comunidades Europeas (Sentencias, entre otras, de 5 de febrero de 1963, 9 de marzo de 1978, 19 de enero de 1982, 12 de julio de 1990, 23 febrero y 3 de marzo de 1994)”. El contenido de las Directivas dictadas, tenía que haberse incorporado a la Legislación española con anterioridad al 1 de marzo de 1992 para los contratos de obras y suministro, y antes del 1 de julio de 1993 para los contratos de servicios. Reconocido el retraso, la citada Recomendación precisa “los extremos de las Directivas comunitarias sobre contratación pública, en vigor en la actualidad, que deben considerarse directamente aplicables, aun antes de la promulgación de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas que lleva a cabo la adaptación de la Legislación española al contenido de las mismas, sin perjuicio de que, a su entrada en vigor, sea la propia Ley la que regule estos extremos, quedando sin efecto, por tanto, la presente Recomendación” [como así ocurrió por la promulgación de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas (BOE de 19 de mayo de 1995)].

<sup>207</sup> **Sobre el particular, conferir:**

ALLUÉ BUIZA; CALONGE VELÁZQUEZ; LÓPEZ DE LOS MOZOS DÍAZ-MADROÑERO; y MARTÍNEZ PÉREZ, *op. cit.*, *Derecho básico de la Unión Europea*, pp. 186–189.

COBREROS MENDAZONA, Eduardo: *Incumplimiento del Derecho Comunitario y responsabilidad del Estado*, IVAP, Organismo Autónomo del Gobierno Vasco, Cuadernos Civitas, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1995, Primera Edición, donde estudia el establecimiento del principio de responsabilidad del Estado por incumplimiento del Derecho de la Unión Europea, en la Sentencia del Pleno del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 19 de noviembre de 1991, *affs.* 6 y 9/90 (*Francovich*), Rec. 1991 I.5357; su ratificación, en la Sentencia de la Sala Quinta del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 16 de diciembre de 1993, *aff.* 334/92 (*Wagner Miret*), Rec. 1993 I.6911; y su consagración, en la Sentencia del Pleno del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 14 de julio de 1994, *aff.* 91/92 (*Faccini Dori*), Rec. 1994 I.3325. Al referirse al incumplimiento del Derecho de la Unión Europea por el Legislador español (pp. 125–134), sostenía que “la acción indemnizatoria deberá dirigirse al Gobierno. No hay ninguna disposición que así lo diga expresamente, pero sí existe una afianzada interpretación jurisprudencial en este sentido, de tal manera que es el Gobierno quien debe responder patrimonialmente ante los particulares de los daños que hubieran podido irrogárseles por la acción del Legislador. La decisión del Gobierno podrá ser revisada por la Jurisdicción Contencioso–Administrativa, que será quien decida en última instancia sobre la pertinencia o no de la pretensión resarcitoria, no habiendo lugar a excepción alguna de inadmisibilidad al respecto con fundamento directo o remoto en la cuestión de los actos políticos”. Y añadía que, “En el caso de que, conforme al reparto competencial Estado/Comunidades Autónomas, fuese el Legislador autonómico el causante de la lesión, obviamente la reclamación habría de dirigirse al Gobierno autonómico respectivo”.

DÍAZ–AMBRONA BARDAJÍ; HERNÁNDEZ DÍAZ–AMBRONA; y POUS DE LA FLOR, *op. cit.*, *Derecho Civil de la Unión Europea*, pp. 58–59, que citan “las Sentencias *Factortame* de 1990, *Francovich* de 1991, *Tögel* de 1998, y la Sentencia de 9 de septiembre de 1999”, conforme a las cuales “El Derecho comunitario reconoce derecho a indemnización cuando se cumplen tres requisitos: la norma jurídica violada tenga por objeto conferir derechos a los particulares; que la violación esté suficientemente caracterizada; y, por último, que exista una relación de causalidad directa entre la infracción de la obligación que incumbe al Estado y el daño sufrido por las víctimas”. Y también mencionan la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) de 5 de marzo de 1998 [*aff.* 347/96 (*Solred, S. A. v Administración General del Estado*), Rec. 1998 I–937], que “recoge en el apartado 28 la reiterada Jurisprudencia relativa a que cuando las disposiciones de una Directiva, desde el punto de vista de su contenido, no estén sujetas a condición alguna y sean lo suficientemente precisas, los particulares están legitimados para invocarlas ante los Órganos Jurisdiccionales contra el Estado, bien cuando no haya adaptado el Derecho nacional a la Directiva dentro del plazo señalado, bien cuando haya procedido a una adaptación incorrecta. Cfr. también la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 2 de diciembre de 1997, *Fantask* y otros (C–188–95), apartado 21”.

En esta materia es de interés la Disposición Adicional Segunda de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (BOE de 30 de abril de 2012), que establece que:

*“1. Las Administraciones Públicas y cualesquiera otras Entidades integrantes del Sector Público que, en el ejercicio de sus competencias, incumplieran obligaciones derivadas de normas del Derecho de la Unión Europea, dando lugar a que el Reino de España sea sancionado por las Instituciones Europeas asumirán, en la parte que les sea imputable, las responsabilidades que se devenguen de tal incumplimiento, de conformidad con lo previsto en esta disposición y en las de carácter reglamentario que, en desarrollo y ejecución de la misma, se dicten.*

*2. El Consejo de Ministros, previa audiencia de las Administraciones o Entidades afectadas, será el Órgano competente para declarar la responsabilidad por dicho incumplimiento y acordar, en su caso, la compensación o retención de dicha deuda con las cantidades que deba transferir el Estado a la Administración o Entidad responsable por cualquier concepto, presupuestario y no presupuestario. En dicha resolución que se adopte se tendrán en cuenta los hechos y fundamentos contenidos en la resolución de las Instituciones Europeas y se recogerán los criterios de imputación tenidos en cuenta para declarar la responsabilidad. Dicho acuerdo se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».*

*3. Se habilita al Gobierno para desarrollar reglamentariamente lo establecido en la presente disposición, regulando las especialidades que resulten aplicables a las diferentes Administraciones Públicas y Entidades a que se refiere el apartado 1 de esta disposición.”*

En virtud de la habilitación prevista en el apartado 3 de esta Disposición Adicional, se dictó el Real Decreto 515/2013, de 5 de julio, por el que se regulan los criterios y el procedimiento para determinar y repercutir las responsabilidades por incumplimiento del Derecho de la Unión Europea (BOE de 6 de julio de 2013), en cuya importante Exposición de Motivos se manifiesta que:

*“La adhesión de España a las Comunidades Europeas en 1986 produjo un cambio fundamental en el Ordenamiento Jurídico Español, toda vez que las normas del Derecho Comunitario pasan a integrarse en nuestro sistema de fuentes del Derecho. Desde ese momento, España, como Estado miembro, queda obligada a aplicar el Derecho de la Unión Europea, de acuerdo con los principios de primacía y efecto directo del Derecho Europeo y el de colaboración leal, entre otros.*

*Como Estado territorialmente descentralizado, estos principios vinculan al conjunto de las Administraciones Públicas. No obstante, es el Reino de España, tal y como establecen los Tratados Europeos, el responsable ante dichas instituciones por el incumplimiento del Derecho de la Unión Europea.*



*En todo caso, de acuerdo con el orden constitucional de distribución de competencias, cada Administración es responsable de cumplir internamente con las obligaciones europeas, tal y como ha reiterado ampliamente la Jurisprudencia del Tribunal Constitucional, lo que conlleva que la Administración General del Estado pueda repercutir a la Administración que corresponda la responsabilidad derivada del incumplimiento del Derecho de la Unión Europea.*

*En efecto, la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, dictada en desarrollo del artículo 135 de la Constitución española, ha desarrollado el principio de responsabilidad tanto en su artículo 8 como en su Disposición Adicional Segunda, que específicamente se refiere a la responsabilidad por incumplimiento de normas de Derecho de la Unión Europea.*

*En este sentido, el citado artículo 8, a imagen de lo previsto en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, establece que las Administraciones Públicas que provoquen o contribuyan a producir el incumplimiento de los compromisos asumidos por España de acuerdo con la normativa europea, asumirán, en la parte que les sea imputable, las responsabilidades que se devenguen. Asimismo la Disposición Adicional Segunda dispone que cuando las Administraciones Públicas y cualesquiera otras Entidades integrantes del Sector Público incumplieran obligaciones derivadas de normas del Derecho de la Unión Europea, dando lugar a que el Reino de España sea sancionado, asumirán en la parte que les sea imputable las responsabilidades que se devenguen. De este modo, el citado principio permite repercutir a la Administración incumplidora las responsabilidades derivadas de cualquier acción u*

*omisión contraria al ordenamiento europeo que haya realizado en el ejercicio de sus competencias.*

*En ejercicio de la habilitación contenida en el apartado tres de la mencionada Disposición Adicional Segunda, se dicta este Real Decreto que desarrolla un procedimiento general de determinación y repercusión de las responsabilidades derivadas de los incumplimientos del Derecho de la Unión Europea. La existencia del citado procedimiento general, supone una gran novedad en el Ordenamiento Jurídico Español, ya que hasta la fecha sólo existían regulaciones dispersas y de carácter sectorial en determinadas materias, como son la gestión de fondos procedentes de la Unión Europea, los compromisos adquiridos en materia de estabilidad presupuestaria, en materia de aguas o los servicios del mercado interior.*

*A este respecto, es importante señalar que el procedimiento aquí regulado no tiene naturaleza sancionadora, sino que se limita a derivar responsabilidades y para ello se establecen los criterios y procedimiento a seguir para determinar y repercutir las mencionadas responsabilidades. Para su redacción se han tenido en cuenta las recomendaciones efectuadas por el Consejo de Estado en su Informe de 15 de diciembre de 2010 acerca de los mecanismos existentes en el Ordenamiento Español para garantizar el cumplimiento del Derecho de la Unión Europea y, en su caso, repercutir la responsabilidad a los sujetos incumplidores.*

*El Real Decreto se estructura en cuatro capítulos y consta de dieciocho artículos, siete Disposiciones Adicionales, una Disposición Transitoria Única, una Disposición Derogatoria Única, y cuatro Disposiciones Finales.*

*El capítulo I determina el objeto, el ámbito de aplicación subjetivo y objetivo del Real Decreto, los criterios para la determinación de las responsabilidades derivadas del incumplimiento y el procedimiento a seguir en el caso que se produzca una responsabilidad concurrente de alguno de los sujetos de aplicación. Cabe destacar que se ha considerado un ámbito de aplicación objetivo amplio. No obstante, este procedimiento no será de aplicación en el caso de la liberación automática de compromisos y los procedimientos de suspensión de los pagos regulados en la normativa de la Unión Europea, aunque sí lo será a las correcciones financieras que se deriven de los mismos.*

*El capítulo II regula los Órganos competentes para iniciar, instruir y resolver el procedimiento, su forma de inicio, que será siempre de oficio, el contenido mínimo que debe tener el acuerdo de iniciación y las posibles medidas provisionales a adoptar. A este respecto, cabe señalar que el artículo 9 al definir el contenido mínimo que debe contener el acuerdo de iniciación, regula los conceptos que conformarán el importe total de la deuda y en el que se encuentran comprendidos tanto los posibles intereses de demora que se generen como el interés compensatorio de los costes financieros, siendo ambos conceptos acumulativos entre sí.*

*El capítulo III desarrolla las actuaciones y alegaciones que pueden realizar los interesados en el procedimiento, los informes preceptivos que deben acompañar al expediente y la existencia del trámite de audiencia.*

*Finalmente, el capítulo IV regula las formas de terminación del procedimiento, que podrán ser bien mediante Acuerdo de Consejo de Ministros o bien a través del pago voluntario anticipado de la deuda. Asimismo, se dispone el plazo general de dos meses para efectuar el pago*

*total de la deuda y se desarrollan los posibles mecanismos de exacción a los que puede recurrir el Estado en el caso en que no se lleve a cabo un pago voluntario de la deuda. Por último, se establece en cuatro años el plazo de prescripción de la deuda.*

*Entre las Disposiciones Adicionales destaca la regulación del procedimiento a seguir cuando la responsabilidad por incumplimiento sea atribuible a las Entidades del Sector Público Estatal, así como el establecimiento de especialidades para la determinación de la responsabilidad en el ámbito del fondo social europeo y los fondos europeos agrícolas.*

*Por lo que se refiere a la Disposición Transitoria Única, el Real Decreto establece que, sin perjuicio de lo dispuesto en materia de fondos, este procedimiento será de aplicación para la determinación y repercusión de las responsabilidades derivadas de los pronunciamientos de las Instituciones Europeas anteriores a su entrada en vigor, con independencia de si el Estado ha abonado ya la sanción impuesta por la Unión Europea.*

*La Disposición Derogatoria Única deroga expresamente los artículos 12, 13 y 14, así como la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 327/2003, de 14 de marzo, por el que se regula el régimen de los organismos pagadores y de coordinación con el FEOGA-Garantía y el apartado 8.2 de la Estrategia Española de Empleo 2012-2014 aprobada por el Real Decreto 1.542/2011, de 31 de octubre, en lo referente a las correcciones financieras derivadas de la gestión por las Comunidades Autónomas de acciones y medidas de políticas activas.*

*Por último, entre las Disposiciones Finales, se establece el carácter supletorio de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y se habilita al Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias, para dictar las disposiciones y adoptar las medidas necesarias para el desarrollo del presente Real Decreto.<sup>208</sup>*

Destacamos que, como no podía ser menos, se reconoce que desde su adhesión a las “Comunidades Europeas” en 1986, “España, como Estado miembro, queda obligada a aplicar el Derecho de la Unión Europea, de acuerdo con los principios de primacía y efecto directo del Derecho Europeo y el de colaboración leal, entre otros”.

Con arreglo a lo establecido en el artículo 2 del citado Real Decreto 515/2013, de 5 de julio, su “**Ámbito subjetivo de aplicación**” es el de “los sujetos previstos en el artículo 2 de la mencionada Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera”, que dispone que:

*“A los efectos de la presente Ley, el Sector Público se considera integrado por las siguientes unidades:*

*1. El Sector Administraciones Públicas, de acuerdo con la definición y delimitación del Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y*

---

<sup>208</sup> Hay que tener en cuenta que mediante la disposición Derogatoria Única de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (publicada en el BOE de 2 de octubre de 2015), que conforme al párrafo primero de su Disposición Final Séptima entrará en vigor el 2 de octubre de 2016, se deroga, entre otras normas, la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

*Regionales aprobado por el Reglamento (CE) 2223/96 del Consejo, de 25 de junio de 1996 que incluye los siguientes subsectores, igualmente definidos conforme a dicho Sistema:*

*a) Administración Central, que comprende el Estado y los Organismos de la Administración Central.*

*b) Comunidades Autónomas.*

*c) Corporaciones Locales.*

*d) Administraciones de Seguridad Social.*

*2. El resto de las Entidades Públicas Empresariales, Sociedades Mercantiles y demás Entes de Derecho Público dependientes de las Administraciones Públicas, no incluidas en el apartado anterior, tendrán asimismo consideración de Sector Público y quedarán sujetos a lo dispuesto en las normas de esta Ley que específicamente se refieran a las mismas.”*

En cuanto a su “*Ámbito objetivo de aplicación*”, el artículo 3 establece que:

*“1. Las Administraciones o Entidades a las que hace referencia el artículo 2 que, en el ejercicio de sus competencias o funciones, incumplieran por acción u omisión el Derecho de la Unión Europea, dando lugar a que el Reino de España sea sancionado con carácter ejecutivo por las instituciones europeas, asumirán, en la parte que les sea imputable, las responsabilidades que se deriven de tal incumplimiento.*

*Cuando sea una Entidad, a las que hace referencia el artículo 2, la que por acción u omisión dé lugar, directa o indirectamente, a que el Reino de España sea sancionado, en los términos previstos en el apartado anterior, la Administración Pública de la que la Entidad dependa o esté vinculada asumirá subsidiariamente la responsabilidad que se derive de tal incumplimiento.*

*2. A efectos de lo establecido en el apartado anterior, tendrá la consideración de sanción para el Reino de España la imposición, mediante Sentencia, Acto o Decisión Ejecutiva de las Instituciones Europeas, de una multa a tanto alzado o una multa coercitiva, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 260 del Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea, las correcciones financieras adoptadas mediante decisión de la Comisión Europea, la minoración de las cuantías de las transferencias o fondos que a España le puedan corresponder del presupuesto de la Unión Europea o cualquier otro acto adoptado por una Institución, Órgano u Organismo de la Unión Europea que implique responsabilidades financieras para el Estado o la merma de cualquier cantidad que le hubiera sido reconocida.*

*3. Se entenderá que existe un incumplimiento cuando se realicen actuaciones u omisiones contrarias al Derecho de la Unión Europea y en particular, entre otros, en los siguientes supuestos:*

*a) Transposición tardía de Directivas europeas al Ordenamiento Jurídico.*

*b) Transposición incorrecta de Directivas europeas al Ordenamiento Jurídico.*

c) *Adecuación tardía o incorrecta de la normativa autonómica a la Legislación básica estatal dictada en cumplimiento del Derecho de la Unión Europea.*

d) *Mantenimiento en vigor o aprobación de normas contrarias al Derecho de la Unión Europea.*

e) *Falta de ejecución o ejecución incorrecta de Sentencias, Actos o Decisiones dictados por las Instituciones Europeas.”*

Por lo que se refiere a los “**Órganos competentes**”, en el artículo 7 se dispone que:

*“1. La Secretaría General de Coordinación Autonómica y Local del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas es el Órgano encargado de iniciar e instruir el procedimiento, correspondiendo al Consejo de Ministros, mediante acuerdo, la resolución del procedimiento.*

*2. En los casos de fondos procedentes de la Unión Europea, la competencia para iniciar e instruir el procedimiento corresponderá a los Órganos de la Administración General del Estado y a las Entidades dependientes o vinculadas a la misma que sean competentes para la coordinación de cada uno de los fondos o instrumentos europeos, o en su defecto, para proponer o coordinar los pagos de las ayudas de cada fondo o instrumento. La resolución del procedimiento corresponderá al Consejo de Ministros, mediante acuerdo.”*

En el artículo 8, relativo a la “**Forma de iniciación**” del procedimiento, se establece que:



*“1. El procedimiento se iniciará de oficio mediante Acuerdo del Órgano competente, de conformidad con el artículo anterior, y deberá notificarse a los interesados. Para adoptar el mencionado acuerdo, el Órgano competente dispondrá del plazo de dos meses, a contar desde que reciba la notificación de la Secretaría de Estado para la Unión Europea u otro Órgano competente de que es ejecutiva la Sentencia, Acto o Decisión de las Instituciones Europeas por la que se impone una sanción al Reino de España. Dicha notificación, deberá ser remitida por la Secretaría de Estado para la Unión Europea o el Órgano competente en el plazo de 10 días naturales desde que se tenga constancia de la Sentencia, Acto o Decisión.*

*Asimismo, el Acuerdo de inicio será comunicado a los Órganos competentes en materia de Hacienda Pública de la posible Administración responsable y la posible Administración responsable subsidiaria.*

*2. Cabrá la acumulación de procedimientos en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.<sup>209</sup>”*

Según el artículo 11.1. inciso primero, por lo que respecta a las **“Actuaciones y alegaciones”**, *“Los interesados dispondrán de un plazo no inferior a diez días ni superior a quince, a contar a partir del día siguiente*

---

<sup>209</sup> Como ya hemos indicado, hay que tener en cuenta que mediante la disposición Derogatoria Única de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (publicada en el BOE de 2 de octubre de 2015), que conforme al párrafo primero de su Disposición Final Séptima entrará en vigor el 2 de octubre de 2016, se deroga, entre otras normas, la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

*al de la notificación del Acuerdo de iniciación del procedimiento, para formular alegaciones, aportar cuantos documentos o informaciones estimen convenientes y, en su caso, proponer prueba, concretando los medios de que pretendan valerse.”*

El artículo 12.1, al tratar de los “**Informes**”, añade que “*El Órgano instructor realizará de oficio cuantos actos de instrucción resulten necesarios para la determinación, conocimiento y comprobación de datos en virtud de los cuales deba pronunciarse la resolución, y solicitará los informes que se juzguen necesarios para resolver. En todo caso, se incorporará al expediente el informe de la Abogacía del Estado en el Ministerio competente por razón de la materia y, en los casos de la imposición de una multa a tanto alzado o una multa coercitiva, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 260 del Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea, también se incluirá el informe de la Secretaría de Estado para la Unión Europea del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.”*

Conforme al artículo 13, que regula la “**Audiencia y propuesta de resolución**”:

*“1. Instruido el procedimiento, e inmediatamente antes de dictar la propuesta de resolución que ponga fin al procedimiento, se pondrá de manifiesto a los interesados quienes, en un plazo no inferior a diez días ni superior a quince, podrán realizar las alegaciones y presentar los documentos y justificaciones que estimen pertinentes.*

2. *Concluido el trámite de audiencia, el Órgano instructor formulará una propuesta de resolución que ponga fin al procedimiento que se elevará al Consejo de Ministros.*

*En todo caso, la propuesta de resolución que ponga fin al procedimiento incluirá la cuantía actualizada del interés compensatorio de los costes financieros que se haya devengado hasta la fecha.”*

La “**Terminación**” del procedimiento se trata en el artículo 14 del modo siguiente:

*“1. La finalización del procedimiento tendrá lugar, en el plazo de seis meses contados desde el acuerdo de iniciación, por Acuerdo del Consejo de Ministros que tendrá en cuenta los hechos y fundamentos contenidos en las Sentencias, Actos o Decisiones Ejecutivas de las Instituciones Europeas de las que se derive el incumplimiento de la normativa europea y recogerá los criterios de imputación tenidos en cuenta para declarar la responsabilidad.*

*2. El Acuerdo del Consejo de Ministros que ponga fin al procedimiento se notificará a los interesados y se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».*

*3. Efectuado el pago se producirá la extinción total o parcial de la deuda, según corresponda.”*

Y, en lo atinente al “**Pago de la deuda**”, en el artículo 16 se dispone que:

*“1. En los dos meses siguientes a la recepción de la notificación del Acuerdo del Consejo de Ministros que ponga fin al procedimiento, las Administraciones y Entidades declaradas responsables del incumplimiento en el Acuerdo deberán efectuar el pago del importe total de la deuda en los términos indicados.*

*A estos efectos, se admitirá como medio de pago voluntario de la deuda tanto el abono de su importe al Estado como la solicitud del sujeto responsable para que se proceda a su compensación, deducción o retención.*

*2. En los supuestos en los que con posterioridad a la fecha de aprobación del acuerdo de Consejo de Ministros, se devenguen nuevas multas coercitivas que traigan causa del mismo incumplimiento, el Órgano instructor dirigirá comunicación a las Administraciones y Entidades interesadas requiriéndoles que efectúen el pago en los dos meses siguientes y haciendo constar que de no realizarlo en el plazo indicado se hará uso de los mecanismos de exacción previstos en este Real Decreto.”*

Finalmente, nos parece relevante la Disposición Adicional Segunda, en la cual, bajo el epígrafe **“Responsabilidad por incumplimiento del Derecho de la Unión Europea atribuible a las entidades del Sector Público Estatal”**, se establece que:

*“1. Cuando se determine, tras seguir el procedimiento regulado en este Real Decreto, que la responsabilidad por incumplimiento es imputable, en todo o en parte, a una Entidad del Sector Público Estatal,*

*no será de aplicación lo previsto en el artículo 17 de este Real Decreto relativo a los mecanismos de repercusión de las responsabilidades.*

*2. En dichos casos, el Consejo de Ministros acordará la extinción de la deuda a través de la deducción de sus importes en futuros libramientos o mediante su compensación con deudas de la Administración General del Estado siempre que sean vencidas, líquidas y exigibles.*

*Asimismo, el Departamento Ministerial interesado, podrá solicitar al Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas que la citada deducción se prorratee hasta un máximo de dos ejercicios presupuestarios.”*

## **B. El Principio de primacía del Derecho de la Unión Europea**

Citaremos, por su claridad, la Sentencia *Simmenthal*, culminación de una larga línea jurisprudencial que ha servido para consagrar la supremacía de la normativa comunitaria sobre la normativa interna de los Estados miembros<sup>210</sup>. Con ocasión de dicha Sentencia, el Tribunal de Justicia manifestó que, “en virtud del principio de primacía del Derecho Comunitario, las disposiciones del Tratado y de los actos de las Instituciones directamente aplicables tienen por efecto, en sus relaciones

---

<sup>210</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) de 9 de marzo de 1978, *aff.* 106/77 (*Simmenthal*), Rec. 1978.629.

Con anterioridad, el Tribunal de Justicia ya se había manifestado en idéntico sentido en las Sentencias: de 15 de julio de 1964, *aff.* 6/64 (*Costa-Enel*), Rec. 1964.1141; de 13 de febrero de 1969, *aff.* 14/68 (*Walt Wilhelm*), Rec. 1969.1; y de 17 de mayo de 1972, *aff.* 93/71 (*Leonesio*), Rec. 1972.287.

con el Derecho Interno de los Estados miembros, no solamente hacer inaplicable de pleno derecho, por el hecho mismo de su entrada en vigor, toda disposición contraria de la Legislación nacional existente, sino incluso de impedir la formación válida de nuevos actos legislativos nacionales en la medida en que fueran incompatibles con las normas comunitarias”. Añade dicho Tribunal que “todo Juez nacional, competente en una materia, está obligado a aplicar íntegramente el Derecho Comunitario y a proteger los derechos que éste confiere a los particulares, inaplicando toda disposición eventualmente contraria a la Ley nacional, sea anterior o posterior a la norma comunitaria”.

Este principio es aplicable tanto a los Reglamentos como a las Directivas, para el supuesto de contradicción o incompatibilidad con las normas de Derecho Interno, y encuentra su fundamento en la cesión de soberanía de los Estados miembros al Organismo Supranacional que es la Unión Europea.

En definitiva, el Ordenamiento Jurídico de la Unión Europea se superpone a los Ordenamientos Nacionales<sup>211</sup>.

---

<sup>211</sup> **La Doctrina es unánime en este punto. Conferir:**

ALLUÉ BUIZA; CALONGE VELÁZQUEZ; LÓPEZ DE LOS MOZOS DÍAZ-MADROÑERO; y MARTÍNEZ PÉREZ, *op. cit.*, *Derecho básico de la Unión Europea*, pp. 175–180.

ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario...*, pp. 45–48.

DÍAZ-AMBRONA BARDAJÍ; HERNÁNDEZ DÍAZ-AMBRONA; y POUS DE LA FLOR, *op. cit.*, *Derecho Civil de la Unión Europea*, pp. 38–41.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 25–26.

SORIANO GARCÍA, *op. cit.*, *Reglamento y Directivas...*, pp. 59–63.

### **3.2.1.3. La normativa de la Unión Europea en materia de seguro marítimo**

Como ha destacado LE MORVAN<sup>212</sup>, el Derecho originario de la Unión Europea presta poco interés al Derecho Marítimo, con disposiciones “escasas, imprecisas y poco explícitas”, lo cual es particularmente cierto respecto del campo de la navegación marítima.

En opinión de RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>213</sup>, “no parece que el contrato de seguro marítimo vaya a verse afectado por normas de las Comunidades Europeas, debido a su continua evolución y a su uniformidad internacional, derivada de una práctica secular de origen británico, plenamente aceptada por todos los países de Europa”.

---

<sup>212</sup> Conferir LE MORVAN, Didier: «Introduction au Droit Communautaire de la mer», en *Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo*, Volumen IV de los *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona 1987, pp. 1.197–1.228. Este autor, empleando una expresión sumamente gráfica, hablaba de los «murmillos» de los Tratados en materia de Derecho Marítimo, en su búsqueda de los fundamentos jurídicos de una política marítima comunitaria. Como razones de este desinterés por los problemas marítimos señalaba, entre otras, la subestimación de los fenómenos marítimos y el hecho de que el mar –el Derecho que a él concierne– es competencia exclusiva de los Estados. Desarrollando esta última idea, añadía que se comprenden “las reticencias de los Estados a abandonar su soberanía tradicional sobre los espacios o las actividades marítimas y a confiar la gestión a las Comunidades Europeas”.

<sup>213</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 26.

Sin embargo, si bien no existe una regulación de la Unión Europea que unifique plenamente las Legislaciones de los Estados miembros en esta materia, no es menos cierto que hay normas de dicha Unión Europea que han incidido en la misma o que rigen algunos de sus aspectos.

Así, 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 reiterada mención, influyó en la regulación del contrato de seguro marítimo, y la citada Ley 21/1990, de 19 de diciembre, que adaptó el Derecho español a la citada Directiva, modificó transitoriamente el orden de prelación de fuentes de dicho contrato<sup>214</sup>.

También es importante el mencionado<sup>215</sup> 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<sup>216</sup>, exigible conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar<sup>217</sup>, y su Protocolo de 1 de noviembre

---

<sup>214</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2., e *infra*, el apartado 3.2.7.3.3ª, donde se expone y valora esta reforma.

<sup>215</sup> *Vide, supra*, el apartado 3.2.; y conferir también, *infra*, el apartado 3.2.7.3.3ª.

<sup>216</sup> Para un comentario del mismo, conferir MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *op. cit.*, «Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente: la importancia del reglamento CE 392/2009», en *Anuario del Derecho Marítimo*, Vol. XXIX, 2012, pp. 173–193.

<sup>217</sup> España manifestó su adhesión al 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



de 2002<sup>218</sup>, 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.º. 392/2009 con carácter vinculante y como *Lex specialis*.

Como hemos indicado y veremos de nuevo más adelante<sup>219</sup>, el extenso artículo 4 bis del mencionado 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,*

---

septiembre de 1981 (BOE de 9 de octubre de 1990).

Como recuerda MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *op. cit.*, «Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente: la importancia del Reglamento CE 392/2009», en *Anuario del Derecho Marítimo*, Vol. XXIX, p. 174, el referido 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”; y añade que, “Hasta el 31 de mayo de 2012, 34 Estados son partes en el citado Convenio y 25 Estados son partes en el Protocolo”.

<sup>218</sup> Entró en vigor a nivel internacional el 23 de abril de 2014, al haber sido ratificado el 23 de abril de 2013 por el décimo país miembro de la *Organización Marítima Internacional* necesario a tal efecto –Bélgica–, que se unió así a las ratificaciones de Albania, Belice, Dinamarca, Letonia, Países Bajos, República de Palaos (o Palau), Federación de San Cristóbal y Nieves, Serbia y Siria.

El Consejo, mediante Decisión de 12 de diciembre de 2011, acordó que la *Unión Europea* depositaría su Instrumento de adhesión al Protocolo de 1 de noviembre de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 –a excepción de sus artículos 10 y 11–, “*a más tardar el 31 de diciembre de 2011*”, al igual que los Estados miembros; y la misma previsión se contiene en la Decisión del Consejo, de 12 de diciembre de 2011, sobre la adhesión de la *Unión Europea* al referido Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974, en relación con lo dispuesto en sus artículos 10 y 11.

<sup>219</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2., e *infra*, el apartado 3.2.7.3.3ª.

*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”*; esto supone una diferencia respecto del régimen de este seguro que contiene 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), porque, a diferencia de éste, que, conforme a su artículo 11 se aplica a los buques que transporten más de nueve viajeros, el Convenio de Atenas lo exige para los buques que transporten “*más de doce pasajeros*”.

Como es lógico, el artículo 298.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, establece que “*La responsabilidad del porteador se regirá, en todo caso, por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte, las normas de la Unión Europea y esta Ley*”<sup>220</sup>.

---

<sup>220</sup> **En relación con esta materia, vide:**

RUIZ LIMA y MATA GARRIDO, *op. cit.*, «El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, pp. 406–409.

RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE, *op. cit.*, «El contrato de pasaje en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, pp. 243–254.

Y el artículo 300.1 de dicha Ley de Navegación Marítima dispone que “*El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los Convenios y las normas de la Unión Europea. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo*”; de entrada, y a la espera de este nuevo Reglamento, vemos como este precepto, en consonancia con el apartado 13 del artículo 4 bis del citado Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, y a diferencia del mencionado Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, aún vigente, sólo exige el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los buques que transporten “*más de doce pasajeros*”. Por lo tanto, entendemos que, de momento, 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.

Aparte, en las referidas Directrices de la *OMI* (concretamente, en la 2.1.1. y en la 2.1.2.) se contempla la posibilidad de que, tanto el seguro de riesgos de guerra como el seguro de riesgos que no sean de guerra, puedan estar sometidos a la “*cláusula del Instituto de exclusión por contaminación radioactiva y armas químicas, biológicas y electromagnéticas (cláusula del Instituto nº. 370)*”, y a la “*cláusula de*

*exclusión del Instituto por ataques cibernéticos (cláusula del Instituto n.º 380)”.*

Si bien el párrafo segundo del artículo 12 del Reglamento 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 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 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”*.

Y por medio del citado<sup>221</sup> Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente (que entró en vigor el 10 de mayo de 2013), como se dispone en el párrafo primero de su artículo 1, se regula “*la expedición y control del 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, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente –en adelante el Reglamento europeo– en su remisión al artículo 4 bis) del Convenio de Atenas que figura en el anexo I del Reglamento europeo*”<sup>222</sup>; y en el

---

<sup>221</sup> Vide, *supra*, el apartado 3.2.; y conferir también, *infra*, el apartado 3.2.7.3.3<sup>a</sup>.

<sup>222</sup> La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, añadió una nueva Disposición Adicional Trigésima Cuarta al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011, y con corrección de errores publicada en el BOE de 26 de marzo de 2012), relativa a la “Tasa por la emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil del transportista de pasajeros por mar en caso de accidente”, conforme a la cual:

“1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente.

2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

3. Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

4. La cuantía de la tasa es 120,00 euros. Esta cuantía podrá modificarse por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

párrafo segundo de dicho artículo 1 se dice que “*Así mismo, este Real Decreto tiene por objeto establecer las medidas para hacer efectiva la obligación de cobertura de la responsabilidad civil establecida en el Reglamento europeo*”.

Además, también ha sido importante 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–, a la que hemos hecho referencia con anterioridad<sup>223</sup>, en cuyo artículo 4 se establece lo siguiente:

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

*2. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarboleden 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*

---

*5. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.6. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.”*

<sup>223</sup> Vide, *supra*, el apartado 3.2.; y conferir también, *infra*, el apartado 3.2.7.3.3<sup>a</sup>.



*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 cumplimiento de la referida Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, y de conformidad con lo establecido en el artículo 254 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se aprobó el ya citado<sup>224</sup> Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de Derecho Marítimo, al que nos referiremos con más detalle posteriormente<sup>225</sup>, cuyo artículo 5 dispone que:

*“1. Los propietarios de buques civiles que enarbolan pabellón español, de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, deberán suscribir un seguro u otra garantía financiera que cubra a dichos buques frente a cualquier reclamación en materia de Derecho Marítimo.*

*Dicho seguro o garantía financiera será asimismo exigible a los propietarios de los buques civiles de arqueo bruto igual o superior a 300*

---

<sup>224</sup> Vide, *supra*, el apartado 3.2.; y conferir también, *infra*, el apartado 3.2.7.3.3<sup>a</sup>.

<sup>225</sup> Conferir, *infra*, el apartado 3.2.7.3.3<sup>a</sup>.

*toneladas que enarbolan pabellón de la Unión Europea o de terceros países cuando, de conformidad con el Derecho Internacional, accedan a un puerto español o desde el momento en que se encuentren navegando por el mar territorial español.*

*2. Los seguros o demás garantías financieras reguladas por este Real Decreto cubrirán las reclamaciones de Derecho Marítimo sujetas a limitación, en los términos establecidos por el Convenio de 1996.*

*El importe del seguro o garantía financiera será para cada buque civil y por cada incidente igual al importe máximo que determine la limitación de la responsabilidad tal y como se establece en el Convenio anteriormente citado.”*

El artículo 3 del Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, en consonancia con el artículo 2.2 de la referida Directiva, establece que “*Lo dispuesto en este Real Decreto no será de aplicación a los buques de guerra nacionales o extranjeros, a las unidades navales auxiliares o a otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, presten únicamente servicios públicos que no tengan carácter comercial”.*

Los seguros de responsabilidad civil que concierten las Empresas Navieras en relación con los buques que utilicen en sus actividades mercantiles, tienen la consideración de seguros contra daños “*por grandes riesgos”.*

Obviamente, toda esta normativa no se ve afectada por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014; antes al contrario, como ya vimos que dispone el párrafo primero de su artículo 2.1., “*La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia*”.

#### **3.2.1.4. Tratados Internacionales acerca de seguros marítimos**

Como se recuerda en el Preámbulo del citado 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, las Empresas Navieras ya se veían 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.

Por otra parte, la Disposición Adicional Única del mencionado Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de Derecho Marítimo, establece en sus apartados a) hasta el d) que:

*“Lo dispuesto en este Real Decreto lo es sin perjuicio de la plena aplicación y no condiciona los regímenes jurídicos establecidos por la normativa que se cita, en el supuesto de que se hallen en vigor para España:*

*a) Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1992.*

*b) Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio SNP).*

*c) Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, de 2001 (Convenio Bunkers 2001).*

*d) Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragios de 2007.”*

Así, podemos mencionar:

– 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), y la Resolución de 3 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se regula el procedimiento de solicitud y expedición de los certificados de seguros a los que se refieren el Real Decreto 1.795/2008, de 31 de octubre, 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 los buques, y el Real Decreto 1.892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1992 (BOE de 18 de noviembre de 2008). *Vide*, también, el Convenio Internacional de Bruselas, de 18 de diciembre de 1971, sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, y sus Protocolos de Londres, de 27 de noviembre de 1992 (Convenio del Fondo, 1992, con Instrumento

de adhesión de España de 6 de junio de 1995, publicado en el BOE de 11 de octubre de 1997) y de 16 de mayo de 2003 (con Instrumento de ratificación de España de 1 de diciembre de 2004, publicado en el BOE de 2 de febrero de 2005).

– 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 antes mencionado 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 (el Consejo, mediante Decisión de 12 de diciembre de 2011, acordó que la Unión Europea depositaría su Instrumento de adhesión a este último Protocolo –a excepción de sus artículos 10 y 11– “*a más tardar el 31 de diciembre de 2011*”, al igual que los Estados miembros; y la misma previsión se contiene en la Decisión del Consejo, de 12 de diciembre de 2011, sobre la adhesión de la Unión Europea al referido Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974, en relación con lo dispuesto en sus artículos 10 y 11).

– 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 ni ha sido ratificado por España. 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. Hay que tener presentes 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), y la Propuesta de Decisión del Consejo, de 22 de junio de 2015, relativa a la ratificación del Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, y la adhesión al mismo, por parte de los Estados miembros, en nombre de la Unión, a excepción de los aspectos relacionados con la cooperación judicial en materia civil.

– 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), y la Resolución de 3 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se regula el procedimiento de solicitud y expedición de los certificados de seguros a los que se refieren el Real Decreto 1.795/2008, de 31 de octubre, 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 los buques, y el Real Decreto 1.892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1992 (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, lo que tuvo lugar el 14 de abril de 2015, si bien España aún no lo ha ratificado. 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”*.

Como es obvio, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, no afecta a estos Convenios Internacionales que acabamos de reseñar, sino que, como ya vimos que dispone el párrafo primero de su artículo 2.1., *“La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España*

y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia”<sup>226</sup>.

El artículo 391 de dicha Ley de Navegación Marítima, al tratar del seguro de responsabilidad civil por contaminación, establece que:

*“1. Lo previsto en los Convenios Internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos o por substancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo.*

*2. No se aplicará lo previsto en este capítulo a los daños causados por substancias radioactivas o nucleares, que se regularán por sus disposiciones específicas.”*

Y, como vimos, el artículo 464 de dicha Ley de Navegación Marítima dispone que *“Los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta Ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta Sección”*.

---

<sup>226</sup> **Acerca del particular, vide:**

ALCÁNTARA GONZÁLEZ, José M.: «Los Tratados Internacionales en la nueva Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 45–60.

RUIZ SOROA, José María: «El Derecho uniforme en la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 49–60, donde destaca la innecesariedad de esta norma.

Tratándose de seguros contra daños “*por grandes riesgos*”, las partes podían y pueden llegar a tener libre elección de la “*Ley aplicable*”, al amparo de lo establecido en el artículo 107.2.a) LCS [y, desde el 1 de enero de 2016, en virtud de lo dispuesto en el artículo 107.2 LCS en relación con el artículo 11.a) de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras]<sup>227</sup>, y de conformidad con lo que resulte de la normativa correspondiente a las distintas modalidades de seguro de que se trate.

---

<sup>227</sup> Conviene recordar que, según el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), queda derogada “*la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro*”. El apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, establece que la misma “*entrará en vigor el 1 de enero de 2016*”; desde esa fecha, resultará aplicable el artículo 11 de dicha Ley, relativo a la definición de los “**Grandes riesgos**”, conforme al cual:

“*A efectos de lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones reguladoras de la supervisión y contratación de los seguros privados, se entenderá por contratos de seguro de grandes riesgos los siguientes:*

a) *Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipajes 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)*

b) *Los de crédito y de caución cuando el tomador y el asegurado ejerzan a título profesional una actividad industrial, comercial o liberal y el riesgo se refiera a dicha actividad.*

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, siempre que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes:*

*Activo total del balance: 6.200.000 euros.*

*Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 euros.*

*Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados.*

*Si el tomador del seguro formara parte de un grupo de sociedades cuyas cuentas consolidadas se establezcan con arreglo a lo dispuesto en los artículos 42 a 49 del Código de Comercio, los criterios mencionados anteriormente se aplicarán sobre la*

### **3.2.2. LAS NORMAS DE DERECHO NECESARIO DE LA DEROGADA SECCIÓN TERCERA DEL TÍTULO III DEL LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO**

Siguiendo a RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>228</sup>, podíamos señalar las siguientes normas imperativas en esta materia, actualmente derogadas por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014:

---

*base de las cuentas consolidadas.”*

Respecto de lo establecido en el artículo 107.2 párrafos segundo y tercero de la LCS, son pocos los cambios:

- En el apartado b) del párrafo segundo se añade la mención del “asegurado” junto al “tomador”.

- En el apartado c) del párrafo segundo se sustituyen las menciones a los “*ecus*” por “*euros*”. El artículo 2.1 del Reglamento (CE) N.º. 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro, ya establecía que “*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*”. Y también se cambia la expresión “*balance consolidado*” por “*cuentas consolidadas*”, más amplia.

Así pues, la sustitución de la definición de “*grandes riesgos*” no afecta a lo que planteamos en esta obra; y subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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*”, “*mandato*” que, como sabemos, es el relativo al “*carácter imperativo*” de los preceptos de dicha LCS.

<sup>228</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 283–284; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 26–28; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º., pp. 30–31.

1º.) Requisito de póliza firmada por los contratantes para que el contrato de seguro marítimo sea válido: artículo 737 párrafo primero del Código de Comercio.

2º.) Los requisitos mínimos que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 738 del Código de Comercio, debía contener la póliza del contrato de seguro.

3º.) La carga de la prueba de la pérdida del buque, de su salida del puerto de carga y del embarque por cuenta del asegurado de los efectos perdidos, así como de su valor, que en el caso de las pólizas «*in quo vis*» y «flotantes» correspondía a dicho asegurado: artículo 741 párrafo segundo del Código de Comercio.

4º.) El artículo 746 del Código de Comercio, sobre el seguro del anticipo del flete a riesgo y a todo evento, que sólo podía hacerse cuando se hubiera pactado expresamente que, en caso de no devengarse el flete por naufragio o pérdida de la carga, el asegurado devolverá la cantidad recibida.

5º.) El artículo 747 del Código de Comercio, que exigía que en el seguro de flete constase la suma a que ascendía, la cual no podía exceder de lo que apareciese en el contrato de fletamento.

6º.) El artículo 748.2º. del Código de Comercio, referente a la obligación de reducir el seguro del beneficio probable, “*si, comparado el valor obtenido en la venta, descontados gastos y fletes, con el valor de compra, resultare menor que el valuado en el seguro*”.

7º.) El artículo 752 párrafo primero del Código de Comercio, relativo a la póliza estimada.

8º.) El artículo 756 del Código de Comercio, que recogía las exclusiones legales de responsabilidad por los daños y perjuicios que sobrevinieran a las cosas aseguradas en los supuestos que mencionaba.

9º.) El artículo 765 del Código de Comercio, en cuanto al deber del asegurado de comunicar al asegurador los daños o pérdidas que sufran las cosas aseguradas.

10º.) El artículo 769 del Código de Comercio, en relación con los documentos que justifican la prueba del siniestro.

11º.) El artículo 770 párrafo primero del Código de Comercio, que obligaba al asegurador a “*pagar la indemnización al asegurado dentro del plazo estipulado en la póliza y, en su defecto, a los diez días de la reclamación*”, una vez justificada la pérdida por dicho asegurado.

12º.) El artículo 774 párrafo primero del Código de Comercio que, en el supuesto de avería gruesa, imponía al asegurador la obligación de

satisfacer al asegurado la indemnización correspondiente –“*dentro del plazo convenido, o, en su defecto, en el de ocho días*”–, una vez hallada conforme la liquidación con las condiciones de la póliza.

13°.) El artículo 773 del Código de Comercio, que recogía la denominada pérdida total constructiva por inhabilitación del buque para navegar, con el consiguiente derecho de abandono a favor del asegurado.

14°.) El artículo 775 del Código de Comercio, que establecía como límite de la indemnización el importe total del seguro.

15°.) El artículo 778 del Código de Comercio, que disponía que “*El asegurador no podrá obligar al asegurado a que venda el objeto del seguro para fijar su valor*”.

16°.) El artículo 781 del Código de Comercio, que recogía los supuestos de nulidad del contrato de seguro por recaer sobre intereses no asegurables.

17°.) El artículo 784 del Código de Comercio, que establecía la nulidad del “*seguro hecho con posterioridad a la pérdida, avería o feliz arribo del objeto asegurado al puerto de destino*”.

18°.) El artículo 785 del Código de Comercio, que se refería al supuesto de validez del seguro sobre buenas o malas noticias.

19º.) Los artículos 791, 792 y 795 del Código de Comercio, que contenían las obligaciones del asegurado en orden a disminuir los efectos dañosos del siniestro.

20º.) El artículo 804 del Código de Comercio, que enumeraba los supuestos en que no se admitía el abandono.

21º.) El artículo 805 del Código de Comercio, que establecía la obligación del asegurador de pagar el importe del seguro en caso de abandono. En cambio, este precepto permitía a los interesados que fijasen en la póliza un plazo para el pago.

A estas normas había que añadir el artículo 954 del Código de Comercio, según el cual *“Prescribirán por tres años, contados desde el término de los respectivos contratos o desde la fecha del siniestro que diere lugar a ellas, las acciones nacidas de los préstamos a la gruesa o de los seguros marítimos”*.

El problema fundamental estribaba en determinar qué normas tenían carácter imperativo cuando la Ley no lo estableciese expresamente, y tampoco pudiera deducirse de su texto. En estos casos había que acudir a la interpretación.



### **3.2.3. LA «LEX CONTRACTUS»**

El artículo 1.255 del Código Civil consagra el principio de autonomía de la voluntad, al disponer que “*Los contratantes pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, siempre que no sean contrarios a las Leyes, a la moral, ni al orden público*”.

En virtud de este principio, las partes crean normas de carácter imperativo que regirán su relación negocial. Baste recordar el artículo 1.091 del Código Civil, que atribuye fuerza de Ley entre los contratantes a las obligaciones que nacen de los contratos, debiendo cumplirse al tenor de los mismos; y el artículo 1.285 del referido Código, que establece la obligatoriedad de los pactos para las partes.

El artículo 738 del Código de Comercio permitía a los interesados consignar libremente las condiciones que tuvieran por conveniente, consagrando así el carácter dispositivo de las normas de dicho Texto Legal en materia de seguro marítimo, con las salvedades expuestas en el apartado anterior: es decir, dentro de los límites establecidos por la Ley imperativa.

La «*Lex contractus*», manifestación del principio de autonomía de la voluntad, se crea en el ámbito del contrato de seguro marítimo mediante la elaboración e inclusión en la póliza de Condiciones Generales, Particulares y Especiales<sup>229</sup>.

### **3.2.3.1. Las Condiciones Particulares y Especiales de la Póliza**

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>230</sup> no diferenciaba ambas clases de Condiciones, considerando que se trata de pactos establecidos de común acuerdo por los contratantes, en cuya virtud se amplían, modifican o derogan las Condiciones Generales de la póliza, con el fin de individualizar el contrato respecto de los elementos reales o personales, o de su ejecución (descripción de bienes asegurados, fecha de efecto y duración del contrato, nombre del tomador y del agente, etc.).

---

<sup>229</sup> GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 385–387.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 284–285; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 28–29; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 31–32.

<sup>230</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 285–286; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 29–30; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 32.

Se redactan para cada contrato, normalmente a máquina, o a mano<sup>231</sup>, cumplimentando los espacios dejados en blanco en la póliza con esta finalidad.

DEL CAÑO ESCUDERO<sup>232</sup> sostenía que las Condiciones Particulares tienen el citado fin individualizador mientras que las Condiciones Especiales –que también suelen estar mecanografiadas– tienen por objeto modificar o aclarar las Condiciones Generales o regular situaciones no previstas en ellas. Para este autor, en el ámbito del seguro marítimo, las Condiciones Especiales –generalmente impresas– regulan determinados derechos y obligaciones de las partes con cierta uniformidad, pues las redactan agrupaciones profesionales de aseguradores marítimos entre las que destacan el «Instituto de Aseguradores de Londres» y el «Lloyd's».

Para GONZÁLEZ HEVIA<sup>233</sup>, las Condiciones Especiales “suelen referirse a determinados aspectos de los diferentes riesgos e intereses que

---

<sup>231</sup> 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, p. 61.

<sup>232</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 476; y T. II, *Parte especial*, p. 77.

DEL CAÑO ESCUDERO, Fernando: «El contenido mínimo de la póliza en la Ley 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. 371–372.

<sup>233</sup> GONZÁLEZ HEVIA, Raúl: *Manual de seguro marítimo*, Editorial MAPFRE, S. A., Madrid, Junio de 1980, 2ª. Edición, pp. 24–25.

se garantizan en un mismo contrato”, mientras que las Condiciones Particulares “suelen ser añadidas como consecuencia de acuerdos previos entre los contratantes, y expresan la voluntad de éstos con toda autonomía en cuanto modifican y derogan lo establecido en otros apartados de la póliza”.

La práctica denomina Condiciones Especiales a las Condiciones Generales que hacen referencia a una determinada modalidad del contrato de seguro. En opinión de SÁNCHEZ CALERO<sup>234</sup>, las Condiciones Especiales –desde la perspectiva de la Ley de Contrato de Seguro– deben integrarse en las Condiciones Particulares, o en las Generales si están predisuestas con carácter general.

GARRIGUES<sup>235</sup> denominaba Condiciones Especiales a las Particulares, y decía de ellas que dan la nota subjetiva y personal a cada contrato.

DONATI<sup>236</sup> se refería incidentalmente a las Condiciones Especiales al decir que eventualmente están impresas.

---

<sup>234</sup> 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, p.61.

<sup>235</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 266.

<sup>236</sup> DONATI, I, p. 107, así citado por DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, «El contenido mínimo...», p. 371; y por 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, p. 61.

Según DEL CAÑO ESCUDERO, el Tribunal Supremo, en Sentencia de 24 de febrero de 1944, se refería a las Condiciones Especiales considerando como tales aquéllas que modifican o aclaran lo convenido en las Generales o Comunes, con el propósito de adaptarlas al caso singular de que se trate.

En realidad, siempre que se modifica una Condición General se hace con la finalidad de individualizar el contrato, de ahí que resulte difícil la distinción planteada por DEL CAÑO ESCUDERO<sup>237</sup>. Por ello, pensamos que si el objeto de las Condiciones Especiales es la citada individualización, deben incluirse en las Condiciones Particulares; y si se trata de Condiciones establecidas con carácter general para una forma particular de contrato de seguro, deben reputarse Condiciones Generales. Todo ello sin perjuicio de que, como proponía DEL CAÑO ESCUDERO, el Legislador pueda concretar estos conceptos; eso sí, basándose en criterios diferenciadores perfectamente nítidos.

En caso de discrepancia entre las Condiciones Generales y las Particulares, prevalecen estas últimas (así se ha manifestado el Tribunal Supremo en Sentencias de 18 de enero de 1909, 16 de marzo de 1929 y 4 de marzo de 1944)<sup>238</sup>.

---

<sup>237</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, «El contenido mínimo...», pp. 377–378, consideraba conveniente mantener la clasificación tripartita.

<sup>238</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I., p. 26.  
DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I, p. 318.

### **3.2.3.2. Las Condiciones Generales de la Póliza de seguro marítimo**

#### **A. Concepto y clases**

Las Condiciones Generales son el conjunto de cláusulas que los aseguradores insertan en los contratos que suscriben con el fin de que rijan de modo uniforme la modalidad de seguro de que se trate. A diferencia de las Condiciones Particulares, figuran en forma impresa debido a su aplicación general para todos los contratos del mismo tipo que celebre la Entidad aseguradora. Para DEL CAÑO ESCUDERO<sup>239</sup> –en rigor– muchas de estas «Condiciones» no son estipulaciones sino preceptos de la Ley.

Distingue la Doctrina<sup>240</sup> cuatro clases de Condiciones Generales, que pasamos a estudiar en los siguientes apartados.

---

<sup>239</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 475.

<sup>240</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, pp. 38–39; 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. 6.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, pp. 44–45.

Vide, también, ISERN SALVAT, María Rosa: «Las condiciones generales del contrato de seguro», en *Revista de Derecho Mercantil*, Nº. 292, Abril–Junio, 2014, pp. 457–488.

## A.1. Condiciones Generales del Contrato

Redactadas unilateralmente por un asegurador para imponérselas a los clientes que contraten con él, los cuales se limitan a manifestar su consentimiento.

A este respecto, RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>241</sup> discrepaba inicialmente de la conceptualización del contrato de seguro marítimo como contrato de adhesión, pues entendía que las Condiciones Generales suelen ser objeto de discusión, y su modificación da lugar a las Condiciones Particulares. De igual opinión era GONZÁLEZ HEVIA<sup>242</sup>.

---

<sup>241</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 287; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 30, y ello a pesar de que entender que –generalmente– también en el seguro marítimo el asegurado se halla en situación de inferioridad respecto del asegurador (conferir *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 295–296, nota n.º. 30). No obstante, en *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º, pp. 21–22, disienta de la idea de que las partes en el seguro marítimo están en pie de igualdad, o de que los Navieros imponen sus condiciones a las Compañías Aseguradoras; pero en *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º, pp. 28 y 48, RODRÍGUEZ CARRIÓN pasó a calificar el seguro marítimo como contrato de adhesión.

<sup>242</sup> GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 24, donde mantenía que la inclusión de Condiciones Particulares en las pólizas de seguro marítimo las aparta de los contratos que el Tribunal Supremo considera de adhesión. Añade 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”.

HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>243</sup> manifestaba que el contrato estipulado conforme a unas Condiciones Generales no tenía por qué ser necesariamente de adhesión (como ejemplo citaba los «Incoterms» y las Reglas de York y Amberes sobre averías gruesas). Añadía que el Tribunal Supremo, para justificar la aplicación del artículo 1.288 del Código Civil parece que previamente necesitaba calificar el contrato como de adhesión, aunque el principio contenido en dicho precepto extiende también su eficacia a contratos que no tienen esa característica<sup>244</sup>.

En cambio, GARCÍA AMIGO<sup>245</sup> pensaba que la simple aceptación de las Condiciones Generales por el asegurado, mediante la suscripción de una póliza, y sin haber participado en su elaboración, caracterizaba el contrato de seguro como de adhesión.

---

<sup>243</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 36, nota nº. 15.

<sup>244</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 36.

Si bien es verdad que, en teoría, cabe la posibilidad de que las Condiciones Generales no se redacten unilateralmente, en la práctica no ocurre así, pues lo que se pretende mediante dichas Condiciones es proponer a los hipotéticos clientes una uniforme regulación del contrato, evitando así negociaciones ociosas cuando no se está dispuesto a contratar de otro modo.

Por lo demás, es cierto que el artículo 1.288 del Código Civil no sólo se aplica a la interpretación de los contratos de adhesión.

<sup>245</sup> GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 387.

**A tenor de idénticos argumentos, mantenían la misma postura:**

AULETTA & SALANITRO, *op. cit.*, *Diritto Commerciale*, p. 428, en el Derecho italiano.

TAYLOR, *op. cit.*, *The Law of insurance*, pp. 14–15, en el Derecho americano.



BROSETA PONT<sup>246</sup> opinaba que el contrato de seguro marítimo no tiene esta naturaleza, pues el Naviero goza –muchas veces– de una posición económica superior a la del Asegurador. RUIZ SOROA<sup>247</sup> hacía idéntica afirmación, sobre la base de la igualdad de los contratantes en el citado contrato.

---

<sup>246</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 773.

<sup>247</sup> RUIZ SOROA, José María: «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 del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*. Y también en RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 15–16, donde RUIZ SOROA manifestaba 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. En este sentido se ha pronunciado desde antiguo la mejor doctrina que, dejando de lado supuestos concretos específicos, subraya la esencial igualdad de importancia económica entre el mercado asegurador y el potencial de contratantes (naviero, importadores/exportadores), lo que en términos macroeconómicos genera unas condiciones generales de contratación muy equilibradas. Este análisis resulta certero en los términos planteados: no se trata de afirmar que en cada contrato exista una igualdad entre partes, lo que sería equivocado en muchos casos –piénsese en el comerciante que asegura ocasionalmente una expedición de mercancías, o en el propietario de un pequeño velero destinado al deporte–, sino que la lógica mercantil de los grandes bloques de intereses ha impuesto desde antiguo unas condiciones generales de póliza sumamente equilibradas; y que esta misma lógica impide o corrige automáticamente cualquier exceso del mercado, sin necesidad de medidas heterónomas del Legislador”. Con criterio distinto se pronunció el Tribunal Supremo en las Sentencias de 4 de mayo de 1961 y de 18 julio de 1987 (RJ 1987/1510); en esta última, considera que el contrato de seguro es un contrato mercantil de adhesión.

## **A.2. Condiciones Generales de la Contratación**

Están elaboradas por todos o la mayor parte de los empresarios del sector en cuestión –generalmente a través de las Asociaciones Profesionales que les representan–, con el fin de imponerlas a dichos empresarios, y de que éstos se las impongan, a su vez, a los clientes que contraten con ellos.

## **A.3. Condiciones Generales aprobadas o autorizadas por la Administración, con el fin de poder realizar lícitamente la contratación con ellas**

## **A.4. Condiciones Generales Tipo, Uniformes o Mínimas, o Pólizas–Tipo**

Establecidas por la Administración como contenido obligatorio del contrato de seguro.

## **B. Naturaleza jurídica**

En cuanto a las Condiciones Generales del Contrato, la Doctrina es unánime al afirmar su naturaleza contractual<sup>248</sup>.

---

<sup>248</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 65.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, p. 91.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 36 y cita que allí se hace.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, pp. 43–44; e Ídem, *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1º., en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO

El problema surge respecto de las otras tres clases de Condiciones Generales apuntadas.

Como afirmaban SÁNCHEZ CALERO<sup>249</sup> y GARCÍA AMIGO<sup>250</sup>, la bibliografía sobre las Condiciones Generales, y en particular sobre el problema de su naturaleza jurídica, es amplísima.

Se discuten –fundamentalmente– dos posturas contrapuestas:

a) La concepción normativa, que sostiene que las Condiciones Generales son fuente del Derecho objetivo.

b) La concepción contractual, que niega el aserto anterior por considerar que tienen naturaleza contractual al ser una manifestación de la autonomía de la voluntad.

A estas teorías hay que añadir las eclécticas, entendiendo CORRALES ELIZONDO<sup>251</sup> que predominan estas últimas junto con las

---

SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*, T. XXIV, p. 62–65.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 26–27.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, p. 45.

<sup>249</sup> 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, p. 61; e Ídem, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, p. 43.

<sup>250</sup> GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLES y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 386.

<sup>251</sup> CORRALES ELIZONDO, Agustín: «La regla proporcional y la Ley de Contrato de Seguro», en *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I,

«contractuales». URÍA, en cambio, disenta y se inclinaba por estimar mayoritarias las tesis «normativas».

## **B.1. Condiciones Generales de la Contratación**

BROSETA PONT, SÁNCHEZ CALERO y HERNÁNDEZ MARTÍ –este último citando a BROSETA PONT<sup>252</sup>–, afirmaban que, a pesar de su carácter general, de su obligatoriedad y del gran número de personas a las que se aplican –todo lo cual les da apariencia de ser fuente del Derecho, funcionando «*de facto*» como si fueran usos de comercio–, se trata de normas contractuales, cuya obligatoriedad resulta de la manifestación de voluntad, expresa o tácita, de los clientes en este sentido<sup>253</sup>.

---

CUNEF, Madrid, 1982, p. 598.

<sup>252</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo...», p. 37.

<sup>253</sup> **También son de esta opinión:**

El Profesor D. Miguel COCA PAYERAS, que, en la Conferencia «Análisis del contrato de seguro marítimo desde la perspectiva de las Condiciones Generales de Contratación», impartida en Palma de Mallorca, el 12 de marzo de 1991, dentro del *Curso Monográfico de Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*, manifestó que dichas Condiciones son contenidos contractuales que no tienen el valor de fuente del Ordenamiento Jurídico.

DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I, pp. 317–318, para quien las Condiciones Generales establecidas por una asociación de empresas sólo son obligatorias para el tercero que contrata con un miembro de la citada asociación cuando dicho tercero “apruebe expresamente un contrato conteniendo tales condiciones”.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 287; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 30–31.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, p. 45.

Por lo tanto, no se trata de usos mercantiles; y si por su repetición se convirtieran en usos, serían fuente de Derecho objetivo en esa medida y no por ser Condiciones Generales<sup>254</sup>.

Para GARRIGUES<sup>255</sup>, son fuente de Derecho consuetudinario.

En cambio, URÍA<sup>256</sup> consideraba que las Condiciones Generales elaboradas por Asociaciones Profesionales, al extender su carácter obligatorio frente a todos sus miembros y los clientes que con ellos contratan, tienen el mismo valor que las normas de Derecho objetivo.

---

<sup>254</sup> Así:

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 65–66.

DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I, p. 316, creía que “las condiciones generales son cosa distinta del uso [...] pero con frecuencia contienen fórmulas creadas por el uso y su contenido puede llegar a formar paulatinamente un nuevo uso o costumbre comercial” (así VON GIERKE, J.).

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, p. 92, citando a SÁNCHEZ CALERO.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 40.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, pp. 46–47.

<sup>255</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 266.

<sup>256</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 26.

## **B.2. Condiciones Generales presentadas por un asegurador a la Administración y aprobadas por ésta**

Tal aprobación tiene una finalidad de control<sup>257</sup>. El hecho de que el acto de aprobación sea una disposición administrativa, incluso de carácter general, no equivale a entender que las Condiciones Generales aprobadas tengan el mismo valor: no debe confundirse el acto aprobado con el acto de aprobación<sup>258</sup>.

Además, dichas Condiciones Generales, para disciplinar el contrato, precisan de la voluntad de las partes contratantes<sup>259</sup>.

---

<sup>257</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 38.

<sup>258</sup> POLO, 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. 228–229, nota n.º. 20.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, p. 44; e Ídem, *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1.º, en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*, T. XXIV, p. 62 –y cita que allí se hace– y p. 83.

<sup>259</sup> En idéntico sentido, VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, p. 45.

### **B.3. Condiciones Generales aprobadas con carácter general por la Administración<sup>260</sup>**

#### **B.3.1. No impuestas por la Administración**

Poseen idéntico valor que las analizadas en el apartado anterior; la aprobación también tiene una finalidad de control de la actividad aseguradora.

Todo ello sin perjuicio de que las disposiciones contenidas en las Condiciones Generales hayan adquirido la consideración de usos normativos.

GARCÍA AMIGO<sup>261</sup> manifestaba que la aprobación previa tiene puro valor administrativo sin incidir en la relación contractual de seguro.

#### **B.3.2. Pólizas–Tipo para distintas modalidades de seguro cuyo uso obligatorio impone la Administración**

SÁNCHEZ CALERO opinaba que tampoco constituyen una fuente de Derecho objetivo que regule el contrato sin tener en cuenta la voluntad de las partes, ya que si el asegurador emplea una póliza diversa de la

---

<sup>260</sup> **Conferir:**

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 37–38.  
SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, pp. 44–46.

<sup>261</sup> GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 388.

aprobada, el contrato no se anula, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas que el asegurador pueda contraer.

HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>262</sup> también disiente de la opinión de quienes atribuyen carácter normativo a las Condiciones Generales aprobadas por la Administración, porque ésta, “salvo delegación del Poder Legislativo, carece de potestad para dictar normas jurídicas que regulen relaciones jurídico–privadas”. Ambos argumentos nos parecen irrefutables. Además, no es admisible que la Administración, a través de una Orden Ministerial, pueda regular el contrato de seguro, pues la alteración del principio de autonomía de la voluntad –consagrado en el artículo 1.255 del Código Civil, y en materia de seguro marítimo en el derogado artículo 738 del Código de Comercio y en el vigente artículo 407.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014– exige una Ley.

DEL CAÑO ESCUDERO<sup>263</sup> creía indiferente que la aprobación haya sido realizada a petición de la Entidad Aseguradora o de la Agrupación de Entidades Aseguradoras, o que la Administración haya impuesto las Condiciones Generales como Pólizas–Tipo: no son Derecho objetivo.

---

<sup>262</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 37, nota nº. 21.

<sup>263</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I., p. 38.



LINDE PANIAGUA<sup>264</sup> entendía que el artículo 3º. «*in fine*» de la Ley de Contrato de Seguro se inclina por la tesis del carácter contractual, porque de tener las Condiciones Generales carácter normativo, no sería preciso conferir expresamente a la Administración la facultad recogida en dicho precepto.

Incluso cabe poner en duda la validez de las Pólizas–Tipo obligatorias<sup>265</sup>, pues ya el artículo 23.4 de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado, preveía únicamente la aprobación administrativa previa “*de los modelos de pólizas, bases técnicas y tarifas de primas*”, cuando se solicitase “*la autorización inicial o la necesaria para ampliar la actividad a nuevos ramos*”, lo que reiteraba el artículo 48.1 del Reglamento de Ordenación del Seguro Privado, aprobado por Real Decreto 1.348/1985, de 1 de agosto. Posteriormente, el artículo 24.5 párrafo primero de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados –Ley que derogó la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado– no exigió dicha aprobación administrativa en ningún caso; como tampoco el artículo 137.3 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, ni el artículo 25.6 del Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el

---

<sup>264</sup> 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, p. 248.

<sup>265</sup> Así, SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, p. 46.

que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados<sup>266</sup>.

En contra de lo expuesto se manifestaba VICENT CHULIÁ<sup>267</sup>, para quien las Pólizas–Tipo recogidas en Ordenes o Resoluciones Ministeriales como contenido obligatorio de los contratos privados constituyen Derecho objetivo o Ley en sentido material, y tienen la obligatoriedad de la norma

---

<sup>266</sup> Hay que reiterar que el apartado g) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), deroga “*El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª, por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes*”. Como hemos expuesto, según el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la mencionada Ley 20/2015, la misma “*entrará en vigor el 1 de enero de 2016*”; y su artículo 95.1 –de forma similar al citado artículo 25.6 del Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre– establece que:

*“1. Las condiciones contractuales y modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas no estarán sujetas a autorización administrativa ni deberán ser objeto de remisión sistemática a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.*

*No obstante, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones podrá requerir la presentación, siempre que lo entienda pertinente, de las condiciones contractuales, los modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas de las entidades aseguradoras, así como de los modelos de contratos, primas y cualquier otra documentación relacionada con la actividad reaseguradora, para controlar si respetan los principios actuariales, las disposiciones contenidas en esta Ley y sus normas de desarrollo y las reguladoras del contrato de seguro.*

*La exigencia contenida en el párrafo precedente no podrá constituir para la entidad aseguradora o reaseguradora condición previa para el ejercicio de su actividad.”*

<sup>267</sup> VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I., p. 43.

que las recoge, debiendo interpretarse conforme a las reglas establecidas a tal efecto para la Ley. En el mismo sentido se pronunciaban BROSETA PONT<sup>268</sup> y URÍA<sup>269</sup>.

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>270</sup> también pensaba que la aprobación expresa o tácita por la Administración convierte las Condiciones Generales en Derecho objetivo.

GARCÍA AMIGO<sup>271</sup> decía que las Condiciones Generales mínimas tendrán el valor de Ley en sentido material. En contra, LINDE PANIAGUA<sup>272</sup>, sostenía que en los supuestos de Condiciones Generales establecidas exhaustivamente por la Administración en normas reglamentarias –seguros obligatorios– no hay duda de su carácter contractual.

Nos parecen decisivos los argumentos expuestos en favor de la tesis contractual, y entendemos que las citadas Condiciones Generales –en cualquiera de sus modalidades– poseen dicha naturaleza. Tesis que, aparte

---

<sup>268</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 65, 66 y 496.

<sup>269</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 26.

<sup>270</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 287; e *Ídem*, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 31.

<sup>271</sup> GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLES Y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 389.

<sup>272</sup> LINDE PANIAGUA, *op. cit.*, «La Administración...», en VERDERA Y TUELLES Y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 249.

de ser mayoritaria en la Doctrina, encuentra su apoyo en la Jurisprudencia del Tribunal Supremo<sup>273</sup>.

En cambio, no nos parece acertada la afirmación de GARRIGUES<sup>274</sup>, según la cual las Condiciones Generales “merecen la calificación de verdadera fuente del Derecho Mercantil, por cuanto se aplican sin consideración a la voluntad, ni declarada ni tácita, de los contratantes”; y no nos parece correcta porque dichas Condiciones sólo pueden regir el contrato precisamente basándose en la voluntad de los contratantes, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1.255 del Código Civil –y ello, aunque dicha manifestación de voluntad se limite a prestar su consentimiento o aceptación al contenido contractual–.

Por lo que se refiere al seguro marítimo, de lo dispuesto en el derogado artículo 737 del Código de Comercio, deducía HERNÁNDEZ

---

<sup>273</sup> Conferir las Sentencias del Tribunal Supremo de 13 de diciembre de 1934, 27 de diciembre de 1942, 12 de marzo de 1957, 12 de noviembre de 1957, 4 de mayo de 1961, 30 de mayo de 1998 (EDJ 1998/7111) y 21 de marzo de 2003 (EDJ 2003/6484).

<sup>274</sup> GARRIGUES, *Curso de Derecho Mercantil*, T. I, p. 131, citado por HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 36, nota n.º. 16. No queremos dejar de señalar que MARTÍ citaba (p. 36, nota n.º. 17) a SÁNCHEZ CALERO, DE CASTRO, GARCÍA AMIGO, BROSETA PONT y URÍA, como partidarios de la teoría contractual; pero ya hemos visto como los tres últimos autores nombrados, se manifestaron a favor de la tesis contraria en los supuestos indicados.

Lo cierto es que el propio GARRIGUES, en *op. cit.*, *Contrato de seguro...*, pp. 11–12, defendía la tesis contractual –desde la perspectiva de nuestro Derecho interno– al decir que “Son, por tanto normas contractuales que obtienen su fuerza vinculante por la adhesión del asegurado, es decir, por el consentimiento de éste dado en forma de adhesión”. Añadía más adelante que “la naturaleza «*sui generis*» de las condiciones generales influye en su interpretación, la cual participa de los principios que rigen la interpretación legal y de los que rigen la interpretación contractual”.

MARTÍ<sup>275</sup> que las Condiciones Generales tenían naturaleza contractual y debían hacerse constar en el contrato. No obstante, podía resultar suficiente una remisión a ellas, que era lo más frecuente<sup>276</sup>.

### **C. El régimen contractual de las Condiciones Generales y su manifestación en la normativa de protección de los Consumidores y Usuarios**

La Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (LGDCU)<sup>277</sup>, recogía en sus artículos 8º. y 10º. el régimen jurídico de las Condiciones Generales de los contratos realizados con los consumidores (entendiendo por tales tanto las personas físicas como las jurídicas, en los supuestos recogidos en el artículo 1º.2 de la Ley).

**Expondremos a continuación dicho régimen, junto con el que se deriva de la propia naturaleza contractual de las citadas Condiciones:**

1º.) Según el artículo 10º.2 LGDCU, a los efectos de la misma, “*se entiende por cláusulas, condiciones o estipulaciones de carácter general, el conjunto de las redactadas previa y unilateralmente por una Empresa o*

---

<sup>275</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 37–38.

<sup>276</sup> Así, DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I., p. 38.

<sup>277</sup> **Conferir:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 66.

SÁNCHEZ CALERO *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, pp. 47–48.

*grupo de Empresas para aplicarlas a todos los contratos que aquélla o éste celebren, y cuya aplicación no puede evitar el consumidor o usuario, siempre que quiera obtener el bien o servicio de que se trate”.*

2º.) Como ya hemos tenido ocasión de exponer, las Condiciones Generales sólo pueden entrar a formar parte del contrato de seguro sobre la base de la voluntad de los contratantes; aunque en uso de dicha voluntad el asegurado únicamente pueda manifestar su adhesión a las mismas<sup>278</sup>. Esta es la nota tipificadora del contrato de seguro que, por lo tanto, le caracterizaría como de adhesión.

En el fundamento de Derecho primero de la Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de julio de 1987 (RJ 1987/1510), refiriéndose a un contrato de seguro de automóviles, se dice que “las condiciones generales de los contratos, sobre todo de los contratos mercantiles de adhesión, en los que la empresa en su postura preponderante impone sus intereses al ciudadano contratante, ha obligado a los Estados a intervenir en la confección de tales contratos (de suministros, de gas, electricidad, bancos, **seguros**, etc., etc.), que constituyen gran parte de la contratación de la vida moderna. El principio clásico de la autonomía de la voluntad en la contratación, queda un tanto desplazado ya que el contratante individual no tiene opción ante las imposiciones de la entidad –generalmente entidades anónimas, incluso de ámbito internacional–”.

---

<sup>278</sup> GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 387.

Dicha Sentencia pone también de manifiesto “el peso liviano que en estos contratos de adhesión tiene el principio de autonomía de la voluntad”, como se desprendía del artículo 10º.2 «*in fine*» LGDCU.

3º.) Una vez aceptadas por el asegurado, disciplinan el contrato conforme al principio de autonomía de la voluntad; pueden derogar el Derecho dispositivo, pero no el imperativo<sup>279</sup>.

4º.) La oferta, promoción y publicidad de los servicios deberán ser veraces, y su contenido, prestaciones, condiciones y garantías ofrecidas serán exigibles por los consumidores o usuarios aunque no figuren expresamente en el contrato celebrado o en el documento recibido (artículo 8º. LGDCU).

5º.) Según el artículo 10º.1.a) LGDCU, las cláusulas, condiciones o estipulaciones que con carácter general se apliquen a la oferta, promoción o venta de servicios, deberán redactarse con “*Concreción, claridad y sencillez, con posibilidad de comprensión directa*”, siendo nulas en caso contrario (artículo 10º.4 LGDCU).

6º.) El artículo 10º.1.c) LGDCU exigía como requisitos de dichas condiciones la buena fe y el justo equilibrio de las contraprestaciones, enumerando a continuación las cláusulas que excluye como contrarias a

---

<sup>279</sup> GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 389, decía que su conversión en «*Lex contractus*» se efectuará mediante la oferta y la aceptación, de acuerdo con la teoría general de las declaraciones de voluntad negociales.

estos principios, y que el citado artículo 10º.4 LGDCU sancionaba con la nulidad de pleno derecho.

7º.) Dada su naturaleza contractual, dichas Condiciones Generales deben interpretarse de acuerdo con las normas recogidas en los artículos 1.281 a 1.289 del Código Civil (e esta línea cabe citar las Sentencias del Tribunal Supremo de 13 de diciembre de 1934, 27 de diciembre de 1942, 12 de noviembre de 1957 y 4 de mayo de 1961) y en el artículo 57 del Código de Comercio, en virtud de lo dispuesto en el artículo 50 del propio Código de Comercio<sup>280</sup>.

Ello sin perjuicio –como se decía en la Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de febrero de 1966– de la existencia de “un poder excepcional de interpretación en el Juez, e incluso un poder de revisión para modificar el contrato en la parte injusta [...]”.

La Disposición Adicional Primera de la Ley 7/1998, de 13 de abril, de Condiciones Generales de la Contratación (LCGC), dio nueva redacción al artículo 10 de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, que pasó a establecer que:

---

<sup>280</sup> **En este sentido:**

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

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 267.

Conferir FERRARINI, Sergio: *Le assicurazioni marittime*, Giuffrè Editore, Milano, 1981, Seconda Edizione, pp. 15–18, quien se manifestaba en idéntico sentido para el Derecho italiano, manteniendo que las Condiciones Generales del seguro representan normas contractuales que deben ser interpretadas según los principios que regulan la interpretación del contrato, excluyendo la interpretación analógica.



*“1. Las cláusulas, condiciones o estipulaciones que se apliquen a la oferta o promoción de productos o servicios, y las cláusulas no negociadas individualmente relativas a tales productos o servicios, incluidos los que faciliten las Administraciones Públicas y las Entidades y Empresas de ellas dependientes, deberán cumplir los siguientes requisitos:*

*a. Concreción, claridad y sencillez en la redacción, con posibilidad de comprensión directa, sin reenvíos a textos o documentos que no se faciliten previa o simultáneamente a la conclusión del contrato, y a los que, en todo caso, deberán hacerse referencia expresa en el documento contractual.*

*b. Entrega, salvo renuncia expresa del interesado, de recibo justificante, copia o documento acreditativo de la operación, o en su caso, de presupuesto debidamente explicado.*

*c. Buena fe y justo equilibrio entre los derechos y obligaciones de las partes, lo que en todo caso excluye la utilización de cláusulas abusivas.*

*2. En caso de duda sobre el sentido de una cláusula prevalecerá la interpretación más favorable para el consumidor.*

*3. Si las cláusulas tienen el carácter de Condiciones Generales, conforme a la Ley sobre Condiciones Generales de la Contratación, quedarán también sometidas a las prescripciones de ésta.*

*4. Los convenios arbitrales establecidos en la contratación a que se refiere este artículo serán eficaces si, además de reunir los requisitos que para su validez exigen las Leyes, resultan claros y explícitos. La negativa del consumidor o usuario a someterse a un sistema arbitral distinto del*

*previsto en el artículo 31 de esta Ley no podrá impedir por sí misma la celebración del contrato principal.*

*5. Las cláusulas, condiciones o estipulaciones que utilicen las empresas públicas o concesionarias de servicios públicos, estarán sometidas a la aprobación y control de las Administraciones Públicas competentes, cuando así se disponga como requisito de validez y con independencia de la consulta prevista en el artículo 22 de esta Ley. Todo ello sin perjuicio de su sometimiento a las disposiciones generales de esta Ley.*

*6. Los Notarios y los Registradores de la Propiedad y Mercantiles, en el ejercicio profesional de sus respectivas funciones públicas, no autorizarán ni inscribirán aquellos contratos o negocios jurídicos en los que se pretenda la inclusión de cláusulas declaradas nulas por abusivas en sentencia inscrita en el Registro de Condiciones Generales.*

*Los Notarios, los Corredores de Comercio y los Registradores de la Propiedad y Mercantiles, en el ejercicio profesional de sus respectivas funciones públicas, informarán a los consumidores en los asuntos propios de su especialidad y competencia.”*

Además, añadió un nuevo artículo 10 bis LGDCU, según el cual:

*“1. Se considerarán cláusulas abusivas todas aquellas estipulaciones no negociadas individualmente que en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio del consumidor, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones de las partes que se deriven del contrato. En todo caso se considerarán cláusulas abusivas*

*los supuestos de estipulaciones que se relacionan en la Disposición Adicional Primera de la presente Ley.*

*El hecho de que ciertos elementos de una cláusula o que una cláusula aislada se hayan negociado individualmente no excluirá la aplicación de este artículo al resto del contrato.*

*El profesional que afirme que una determinada cláusula ha sido negociada individualmente, asumirá la carga de la prueba.*

*El carácter abusivo de una cláusula se apreciará teniendo en cuenta la naturaleza de los bienes o servicios objeto del contrato y considerando todas las circunstancias concurrentes en el momento de su celebración, así como todas las demás cláusulas del contrato o de otro del que éste dependa.*

*2. Serán nulas de pleno derecho y se tendrán por no puestas las cláusulas, condiciones y estipulaciones en las que se aprecie el carácter abusivo. La parte del contrato afectada por la nulidad se integrará con arreglo a lo dispuesto por el artículo 1.258 del Código Civil. A estos efectos el Juez que declara la nulidad de dichas cláusulas integrará el contrato y dispondrá de facultades moderadoras respecto de los derechos y obligaciones de las partes, cuando subsista el contrato, y de las consecuencias de su ineficacia en caso de perjuicio apreciable para el consumidor o usuario. Sólo cuando las cláusulas subsistentes determinen una situación no equitativa en la posición de las partes que no pueda ser subsanada podrá declarar la ineficacia del contrato.*

*3. Las normas de protección de los consumidores frente a las cláusulas abusivas serán aplicables, cualquiera que sea la Ley que las partes hayan elegido para regir el contrato, en los términos previstos en el*

*artículo 5 del Convenio de Roma de 1980, sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales.*”<sup>281</sup>

---

<sup>281</sup> **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 la Ley aplicable al contrato, y el artículo 7 a los contratos de seguro.

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

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

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

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

**Y según el artículo 25 del referido Reglamento:**

*“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*

Y también añadió una Disposición Adicional Primera a la LGDCU, sobre cláusulas abusivas, del siguiente tenor:

*“A los efectos previstos en el artículo 10 bis, tendrán el carácter de abusivas al menos las cláusulas o estipulaciones siguientes:*

*I. Vinculación del contrato a la voluntad del profesional.*

*1ª. Las cláusulas que reserven al profesional que contrata con el consumidor un plazo excesivamente largo o insuficientemente determinado para aceptar o rechazar una oferta contractual o satisfacer la prestación debida, así como las que prevean la prórroga automática de un contrato de duración determinada si el consumidor no se manifiesta en contra, fijando una fecha límite que no permita de manera efectiva al consumidor manifestar su voluntad de no prorrogarlo.*

*2ª. La reserva a favor del profesional de facultades de interpretación o modificación unilateral del contrato sin motivos válidos especificados en el mismo, así como la de resolver anticipadamente un contrato con plazo determinado si al consumidor no se le reconoce la misma facultad o la de resolver en un plazo desproporcionadamente breve o sin previa notificación con antelación razonable un contrato por tiempo indefinido, salvo por incumplimiento del contrato o por motivos graves que alteren las circunstancias que motivaron la celebración del mismo.*

*En los contratos referidos a servicios financieros lo establecido en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio de las cláusulas por las que*

---

*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.”*

En relación con esta materia, conferir ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 86–89.

*el prestador de servicios se reserve la facultad de modificar sin previo aviso el tipo de interés adeudado por el consumidor o al consumidor, así como el importe de otros gastos relacionados con los servicios financieros, cuando aquéllos se encuentren adaptados a un índice, siempre que se trate de índices legales y se describa el modo de variación del tipo, o en otros casos de razón válida, a condición de que el profesional esté obligado a informar de ello en el más breve plazo a los otros contratantes y éstos puedan resolver inmediatamente el contrato. Igualmente podrán modificarse unilateralmente las condiciones de un contrato de duración indeterminada, siempre que el prestador de servicios financieros esté obligado a informar al consumidor con antelación razonable y éste tenga la facultad de resolver el contrato, o, en su caso, rescindir unilateralmente sin previo aviso en el supuesto de razón válida, a condición de que el profesional informe de ello inmediatamente a los demás contratantes.*

*3ª. La vinculación incondicionada del consumidor al contrato aun cuando el profesional no hubiera cumplido con sus obligaciones, o la imposición de una indemnización desproporcionadamente alta, al consumidor que no cumpla sus obligaciones.*

*4ª. La supeditación a una condición cuya realización dependa únicamente de la voluntad del profesional para el cumplimiento de las prestaciones, cuando al consumidor se le haya exigido un compromiso firme.*

*5ª. La consignación de fechas de entrega meramente indicativas condicionadas a la voluntad del profesional.*

6ª. *La exclusión o limitación de la obligación del profesional de respetar los acuerdos o compromisos adquiridos por sus mandatarios o representantes o supeditar sus compromisos al cumplimiento de determinadas formalidades.*

7ª. *La estipulación del precio en el momento de la entrega del bien o servicio, o la facultad del profesional para aumentar el precio final sobre el convenido, sin que en ambos casos existan razones objetivas o sin reconocer al consumidor el derecho a rescindir el contrato si el precio final resultare muy superior al inicialmente estipulado.*

*Lo establecido en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio de la adaptación de precios a un índice, siempre que sean legales y que en ellos se describa explícitamente el modo de variación del precio.*

8ª. *La concesión al profesional del derecho a determinar si el bien o servicio se ajusta a lo estipulado en el contrato.*

## *II. Privación de derechos básicos del consumidor.*

9ª. *La exclusión o limitación de forma inadecuada de los derechos legales del consumidor por incumplimiento total o parcial o cumplimiento defectuoso del profesional.*

*En particular las cláusulas que modifiquen, en perjuicio del consumidor, las normas legales sobre vicios ocultos, salvo que se limiten a reemplazar la obligación de saneamiento por la de reparación o sustitución de la cosa objeto del contrato, siempre que no conlleve dicha reparación o sustitución gasto alguno para el consumidor y no excluyan o limiten los derechos de éste a la indemnización de los daños y perjuicios ocasionados por los vicios y al saneamiento conforme a las normas*

*legales en el caso de que la reparación o sustitución no fueran posibles o resultasen insatisfactorias.*

*10. La exclusión o limitación de responsabilidad del profesional en el cumplimiento del contrato, por los daños o por la muerte o lesiones causados al consumidor debidos a una acción u omisión por parte de aquél, o la liberación de responsabilidad por cesión del contrato a tercero, sin consentimiento del deudor, si puede engendrar merma de las garantías de éste.*

*11. La privación o restricción al consumidor de las facultades de compensación de créditos, así como de la de retención o consignación.*

*12. La limitación o exclusión de forma inadecuada de la facultad del consumidor de resolver el contrato por incumplimiento del profesional.*

*13. La imposición de renunciaciones a la entrega de documento acreditativo de la operación.*

*14. La imposición de renunciaciones o limitación de los derechos del consumidor.*

*III. Falta de reciprocidad.*

*15. La imposición de obligaciones al consumidor para el cumplimiento de todos sus deberes y contraprestaciones, aun cuando el profesional no hubiere cumplido los suyos.*

*16. La retención de cantidades abonadas por el consumidor por renuncia, sin contemplar la indemnización por una cantidad equivalente si renuncia el profesional.*

*17. La autorización al profesional para rescindir el contrato discrecionalmente, si al consumidor no se le reconoce la misma facultad,*



*o la posibilidad de que aquél se quede con las cantidades abonadas en concepto de prestaciones aún no efectuadas cuando sea él mismo quien rescinda el contrato.*

*IV. Sobre garantías.*

*18. La imposición de garantías desproporcionadas al riesgo asumido. Se presumirá que no existe desproporción en los contratos de financiación o de garantías pactadas por entidades financieras que se ajusten a su normativa específica.*

*19. La imposición de la carga de la prueba en perjuicio del consumidor en los casos en que debería corresponder a la otra parte contratante.*

*V. Otras.*

*20. Las declaraciones de recepción o conformidad sobre hechos ficticios, y las declaraciones de adhesión del consumidor a cláusulas de las cuales no ha tenido la oportunidad de tomar conocimiento real antes de la celebración del contrato.*

*21. La transmisión al consumidor de las consecuencias económicas de errores administrativos o de gestión que no le sean imputables.*

*22. La imposición al consumidor de los gastos de documentación y tramitación que por Ley imperativa corresponda al profesional. En particular, en la primera venta de viviendas, la estipulación de que el comprador ha de cargar con los gastos derivados de la preparación de la titulación que por su naturaleza correspondan al vendedor (obra nueva, propiedad horizontal, hipotecas para financiar su construcción o su división y cancelación).*

23. *La imposición al consumidor de bienes y servicios complementarios o accesorios no solicitados.*

24. *Los incrementos de precio por servicios accesorios, financiación, aplazamientos, recargos, indemnización o penalizaciones que no correspondan a prestaciones adicionales susceptibles de ser aceptados o rechazados en cada caso expresados con la debida claridad o separación.*

25. *La negativa expresa al cumplimiento de las obligaciones o prestaciones propias del productor o suministrador, con reenvío automático a procedimientos administrativos o judiciales de reclamación.*

26. *La sumisión a arbitrajes distintos del de consumo, salvo que se trate de órganos de arbitraje institucionales creados por normas legales para un sector o un supuesto específico.*

27. *La previsión de pactos de sumisión expresa a Juez o Tribunal distinto del que corresponda al domicilio del consumidor, al lugar del cumplimiento de la obligación o aquél en que se encuentre el bien si fuera inmueble, así como los de renuncia o transacción respecto al derecho del consumidor a la elección de fedatario competente según la Ley para autorizar el documento público en que inicial o ulteriormente haya de formalizarse el contrato.*

28. *La sumisión del contrato a un Derecho extranjero con respecto al lugar donde el consumidor emita su declaración negocial o donde el profesional desarrolle la actividad dirigida a la promoción de contratos de igual o similar naturaleza.*

29. *La imposición de condiciones de crédito que para los descubiertos en cuenta corriente superen los límites que se contienen en el artículo 19.4 de la Ley 7/1995, de 23 de marzo, de Crédito al Consumo.*

*Las cláusulas abusivas referidas a la modificación unilateral de los contratos y resolución anticipada de los de duración indefinida, y al incremento del precio de bienes y servicios, no se aplicarán a los contratos relativos a valores, con independencia de su forma de representación, instrumentos financieros y otros productos y servicios cuyo precio esté vinculado a una cotización, índice bursátil o un tipo del mercado financiero que el profesional no controle, ni a los contratos de compraventa de divisas, cheques de viaje, o giros postales internacionales en divisas.*

*Se entenderá por profesional, a los efectos de esta disposición adicional, la persona física o jurídica que actúa dentro de su actividad profesional, ya sea pública o privada.”*

Posteriormente, el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes Complementarias (TRLGDCU)<sup>282</sup>, derogó la citada Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, y el contenido de su artículo 10, y de su artículo 10 bis y de su Disposición Adicional Primera, se incorporó, con modificaciones, a los Capítulos I

---

<sup>282</sup> Vide DÍAZ-AMBRONA BARDAJÍ; HERNÁNDEZ DÍAZ-AMBRONA; y POUS DE LA FLOR, *op. cit.*, *Derecho Civil de la Unión Europea*, pp. 230-236.

(artículos 80 y 81) y II (artículos 82 a 91) del Título II del Libro II, respectivamente.

Así, según el artículo 80 TRLGDCU:

*“1. En los contratos con consumidores y usuarios que utilicen cláusulas no negociadas individualmente, incluidos los que promuevan las Administraciones Públicas y las Entidades y Empresas de ellas dependientes, aquéllas deberán cumplir los siguientes requisitos:*

*a. Concreción, claridad y sencillez en la redacción, con posibilidad de comprensión directa, sin reenvíos a textos o documentos que no se faciliten previa o simultáneamente a la conclusión del contrato, y a los que, en todo caso, deberá hacerse referencia expresa en el documento contractual.*

*b. Accesibilidad y legibilidad, de forma que permita al consumidor y usuario el conocimiento previo a la celebración del contrato sobre su existencia y contenido.*

*Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 63.1, en los casos de contratación telefónica o electrónica con condiciones generales será necesario que conste, en los términos que reglamentariamente se establezcan, la aceptación de todas y cada una de las cláusulas del contrato, sin necesidad de firma convencional. En este supuesto, se enviará inmediatamente al consumidor y usuario justificación de la contratación efectuada por escrito o, salvo oposición expresa del consumidor y usuario, en cualquier soporte de naturaleza duradera adecuado a la técnica de comunicación a distancia utilizada, donde*

*constarán todos los términos de la misma. La carga de la prueba del cumplimiento de esta obligación corresponde al predisponente.*

*El cómputo del plazo para el ejercicio del derecho de desistimiento del consumidor y usuario en la contratación telefónica o electrónica con condiciones generales, en los supuestos en que reglamentariamente esté previsto, se regirá por lo dispuesto en el artículo 7.*

*c. Buena fe y justo equilibrio entre los derechos y obligaciones de las partes, lo que en todo caso excluye la utilización de cláusulas abusivas.*

*2. Cuando se ejerciten acciones individuales, en caso de duda sobre el sentido de una cláusula prevalecerá la interpretación más favorable al consumidor.”*

Añade el artículo 81 TRLGDCU que:

*“1. Las cláusulas, condiciones o estipulaciones que utilicen las Empresas Públicas o concesionarias de servicios públicos, estarán sometidas a la aprobación y control de las Administraciones Públicas competentes, cuando así se disponga como requisito de validez y con independencia de la consulta al Consejo de Consumidores y Usuarios prevista en ésta u otras Leyes. Todo ello sin perjuicio de su sometimiento a las disposiciones generales de esta norma.*

*2. Los Notarios y los Registradores de la Propiedad y Mercantiles, en el ejercicio profesional de sus respectivas funciones públicas, informarán a los consumidores y usuarios en los asuntos propios de su especialidad y competencia.”*

En cuanto a las cláusulas abusivas, conforme al artículo 82 TRLGDCU:

*“1. Se considerarán cláusulas abusivas todas aquellas estipulaciones no negociadas individualmente y todas aquellas prácticas no consentidas expresamente que, en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio del consumidor y usuario, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones de las partes que se deriven del contrato.*

*2. El hecho de que ciertos elementos de una cláusula o que una cláusula aislada se hayan negociado individualmente no excluirá la aplicación de las normas sobre cláusulas abusivas al resto del contrato.*

*El empresario que afirme que una determinada cláusula ha sido negociada individualmente, asumirá la carga de la prueba.*

*3. El carácter abusivo de una cláusula se apreciará teniendo en cuenta la naturaleza de los bienes o servicios objeto del contrato y considerando todas las circunstancias concurrentes en el momento de su celebración, así como todas las demás cláusulas del contrato o de otro del que éste dependa.*

*4. No obstante lo previsto en los apartados precedentes, en todo caso son abusivas las cláusulas que, conforme a lo dispuesto en los artículos 85 a 90, ambos inclusive:*

- a. Vinculen el contrato a la voluntad del empresario,*
- b. Limiten los derechos del consumidor y usuario,*
- c. Determinen la falta de reciprocidad en el contrato,*

*d. Impongan al consumidor y usuario garantías desproporcionadas o le impongan indebidamente la carga de la prueba,*

*e. Resulten desproporcionadas en relación con el perfeccionamiento y ejecución del contrato, o*

*f. Contravengan las reglas sobre competencia y derecho aplicable.”*

Y con arreglo a lo establecido en el artículo 83 TRLGDCU:

*“1. Las cláusulas abusivas serán nulas de pleno derecho y se tendrán por no puestas.*

*2. La parte del contrato afectada por la nulidad se integrará con arreglo a lo dispuesto por el artículo 1.258 del Código Civil y al principio de buena fe objetiva.*

*A estos efectos, el Juez que declare la nulidad de dichas cláusulas integrará el contrato y dispondrá de facultades moderadoras respecto de los derechos y obligaciones de las partes, cuando subsista el contrato, y de las consecuencias de su ineficacia en caso de perjuicio apreciable para el consumidor y usuario.*

*Sólo cuando las cláusulas subsistentes determinen una situación no equitativa en la posición de las partes que no pueda ser subsanada podrá el Juez declarar la ineficacia del contrato.”<sup>283</sup>*

---

<sup>283</sup> La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 14 de junio de 2012, *aff. C-618/10 (Banco Español de Crédito, S. A. v. Joaquín Calderón Camino)*, declaró que:

“1) La Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa de un Estado miembro, como la controvertida en el litigio principal, que no permite que el Juez que conoce de una demanda en un proceso monitorio, aun cuando disponga de los elementos de hecho y de

Los artículos 85 a 90 TRLGDCU desarrollan el artículo 82.4 TRLGDCU del siguiente modo:

**Artículo 85.** Cláusulas abusivas por vincular el contrato a la voluntad del empresario.

*“Las cláusulas que vinculen cualquier aspecto del contrato a la voluntad del empresario serán abusivas y, en todo caso, las siguientes:*

*1. Las cláusulas que reserven al empresario que contrata con el consumidor y usuario un plazo excesivamente largo o insuficientemente determinado para aceptar o rechazar una oferta contractual o satisfacer la prestación debida.*

*2. Las cláusulas que prevean la prórroga automática de un contrato de duración determinada si el consumidor y usuario no se manifiesta en contra, fijando una fecha límite que no permita de manera efectiva al consumidor y usuario manifestar su voluntad de no prorrogarlo.*

---

Derecho necesarios al efecto, examine de oficio *–in limine litis* ni en ninguna fase del procedimiento– el carácter abusivo de una cláusula sobre intereses de demora contenida en un contrato celebrado entre un profesional y un consumidor, cuando este último no haya formulado oposición.

2) El artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/13 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa de un Estado miembro, como el artículo 83 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, que atribuye al Juez nacional, cuando éste declara la nulidad de una cláusula abusiva contenida en un contrato celebrado entre un profesional y un consumidor, la facultad de integrar dicho contrato modificando el contenido de la cláusula abusiva.”



3. *Las cláusulas que reserven a favor del empresario facultades de interpretación o modificación unilateral del contrato, salvo, en este último caso, que concurran motivos válidos especificados en el contrato.*

*En los contratos referidos a servicios financieros lo establecido en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio de las cláusulas por las que el empresario se reserve la facultad de modificar sin previo aviso el tipo de interés adeudado por el consumidor o al consumidor, así como el importe de otros gastos relacionados con los servicios financieros, cuando aquéllos se encuentren adaptados a un índice, siempre que se trate de índices legales y se describa el modo de variación del tipo, o en otros casos de razón válida, a condición de que el empresario esté obligado a informar de ello en el más breve plazo a los otros contratantes y éstos puedan resolver inmediatamente el contrato sin penalización alguna.*

*Igualmente podrán modificarse unilateralmente las condiciones de un contrato de servicios financieros de duración indeterminada por los motivos válidos expresados en él, siempre que el empresario esté obligado a informar al consumidor y usuario con antelación razonable y éste tenga la facultad de resolver el contrato, o, en su caso, rescindir unilateralmente, sin previo aviso en el supuesto de razón válida, a condición de que el empresario informe de ello inmediatamente a los demás contratantes.*

4. *Las cláusulas que autoricen al empresario a resolver anticipadamente un contrato de duración determinada, si al consumidor y usuario no se le reconoce la misma facultad, o las que le faculten a resolver los contratos de duración indefinida en un plazo*

*desproporcionadamente breve o sin previa notificación con antelación razonable.*

*Lo previsto en este párrafo no afecta a las cláusulas en las que se prevea la resolución del contrato por incumplimiento o por motivos graves, ajenos a la voluntad de las partes, que alteren las circunstancias que motivaron la celebración del contrato.*

*5. Las cláusulas que determinen la vinculación incondicionada del consumidor y usuario al contrato aun cuando el empresario no hubiera cumplido con sus obligaciones.*

*6. Las cláusulas que supongan la imposición de una indemnización desproporcionadamente alta, al consumidor y usuario que no cumpla sus obligaciones.*

*7. Las cláusulas que supongan la supeditación a una condición cuya realización dependa únicamente de la voluntad del empresario para el cumplimiento de las prestaciones, cuando al consumidor y usuario se le haya exigido un compromiso firme.*

*8. Las cláusulas que supongan la consignación de fechas de entrega meramente indicativas condicionadas a la voluntad del empresario.*

*9. Las cláusulas que determinen la exclusión o limitación de la obligación del empresario de respetar los acuerdos o compromisos adquiridos por sus mandatarios o representantes o supeditar sus compromisos al cumplimiento de determinadas formalidades.*

*10. Las cláusulas que prevean la estipulación del precio en el momento de la entrega del bien o servicio o las que otorguen al empresario la facultad de aumentar el precio final sobre el convenido, sin*

*que en ambos casos existan razones objetivas y sin reconocer al consumidor y usuario el derecho a resolver el contrato si el precio final resulta muy superior al inicialmente estipulado.*

*Lo establecido en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio de la adaptación de precios a un índice, siempre que tales índices sean legales y que en el contrato se describa explícitamente el modo de variación del precio.*

*11. Las cláusulas que supongan la concesión al empresario del derecho a determinar si el bien o servicio se ajusta a lo estipulado en el contrato.”*

**Artículo 86.** Cláusulas abusivas por limitar los derechos básicos del consumidor y usuario.

*“En cualquier caso serán abusivas las cláusulas que limiten o priven al consumidor y usuario de los derechos reconocidos por normas dispositivas o imperativas y, en particular, aquellas estipulaciones que prevean:*

*1. La exclusión o limitación de forma inadecuada de los derechos legales del consumidor y usuario por incumplimiento total o parcial o cumplimiento defectuoso del empresario.*

*En particular las cláusulas que modifiquen, en perjuicio del consumidor y usuario, las normas legales sobre conformidad con el contrato de los bienes o servicios puestos a su disposición o limiten el derecho del consumidor y usuario a la indemnización por los daños y perjuicios ocasionados por dicha falta de conformidad.*

2. *La exclusión o limitación de la responsabilidad del empresario en el cumplimiento del contrato, por los daños o por la muerte o por las lesiones causadas al consumidor y usuario por una acción u omisión de aquél.*

3. *La liberación de responsabilidad del empresario por cesión del contrato a tercero, sin consentimiento del deudor, si puede engendrar merma de las garantías de éste.*

4. *La privación o restricción al consumidor y usuario de las facultades de compensación de créditos, retención o consignación.*

5. *La limitación o exclusión de la facultad del consumidor y usuario de resolver el contrato por incumplimiento del empresario.*

6. *La imposición de renunciaciones a la entrega de documento acreditativo de la operación.*

7. *La imposición de cualquier otra renuncia o limitación de los derechos del consumidor y usuario.”*

**Artículo 87.** Cláusulas abusivas por falta de reciprocidad.

*“Son abusivas las cláusulas que determinen la falta de reciprocidad en el contrato, contraria a la buena fe, en perjuicio del consumidor y usuario y, en particular:*

1. *La imposición de obligaciones al consumidor y usuario para el cumplimiento de todos sus deberes y contraprestaciones, aun cuando el empresario no hubiere cumplido los suyos.*

2. *La retención de cantidades abonadas por el consumidor y usuario por renuncia, sin contemplar la indemnización por una cantidad equivalente si renuncia el empresario.*

3. *La autorización al empresario para resolver el contrato discrecionalmente, si al consumidor y usuario no se le reconoce la misma facultad.*

4. *La posibilidad de que el empresario se quede con las cantidades abonadas en concepto de prestaciones aún no efectuadas cuando sea él mismo quien resuelva el contrato.*

5. *Las estipulaciones que prevean el redondeo al alza en el tiempo consumido o en el precio de los bienes o servicios o cualquier otra estipulación que prevea el cobro por productos o servicios no efectivamente usados o consumidos de manera efectiva.*

*En aquellos sectores en los que el inicio del servicio conlleve indisolublemente unido un coste para las empresas o los profesionales no repercutido en el precio, no se considerará abusiva la facturación por separado de tales costes, cuando se adecuen al servicio efectivamente prestado.*

6. *Las estipulaciones que impongan obstáculos onerosos o desproporcionados para el ejercicio de los derechos reconocidos al consumidor y usuario en el contrato, en particular en los contratos de prestación de servicios o suministro de productos de tracto sucesivo o continuado, la imposición de plazos de duración excesiva, la renuncia o el establecimiento de limitaciones que excluyan u obstaculicen el derecho del consumidor y usuario a poner fin a estos contratos, así como la obstaculización al ejercicio de este derecho a través del procedimiento*

*pactado, cual es el caso de las que prevean la imposición de formalidades distintas de las previstas para contratar o la pérdida de las cantidades abonadas por adelantado, el abono de cantidades por servicios no prestados efectivamente, la atribución al empresario de la facultad de ejecución unilateral de las cláusulas penales que se hubieran fijado contractualmente o la fijación de indemnizaciones que no se correspondan con los daños efectivamente causados.”*

**Artículo 88.** Cláusulas abusivas sobre garantías.

*“En todo caso se consideraran abusivas las cláusulas que supongan:*

*1. La imposición de garantías desproporcionadas al riesgo asumido.*

*Se presumirá que no existe desproporción en los contratos de financiación o de garantías pactadas por entidades financieras que se ajusten a su normativa específica.*

*2. La imposición de la carga de la prueba en perjuicio del consumidor y usuario en los casos en que debería corresponder a la otra parte contratante.*

*3. La imposición al consumidor de la carga de la prueba sobre el incumplimiento, total o parcial, del empresario proveedor a distancia de servicios financieros de las obligaciones impuestas por la normativa específica sobre la materia.”*

**Artículo 89.** Cláusulas abusivas que afectan al perfeccionamiento y ejecución del contrato.

*“En todo caso tienen la consideración de cláusulas abusivas:*

*1. Las declaraciones de recepción o conformidad sobre hechos ficticios, y las declaraciones de adhesión del consumidor y usuario a cláusulas de las cuales no ha tenido la oportunidad de tomar conocimiento real antes de la celebración del contrato.*

*2. La transmisión al consumidor y usuario de las consecuencias económicas de errores administrativos o de gestión que no le sean imputables.*

*3. La imposición al consumidor de los gastos de documentación y tramitación que por Ley corresponda al empresario. En particular, en la compraventa de viviendas:*

*a. La estipulación de que el consumidor ha de cargar con los gastos derivados de la preparación de la titulación que por su naturaleza correspondan al empresario (obra nueva, propiedad horizontal, hipotecas para financiar su construcción o su división y cancelación).*

*b. La estipulación que obligue al consumidor a subrogarse en la hipoteca del empresario o imponga penalizaciones en los supuestos de no subrogación.*

*c. La estipulación que imponga al consumidor el pago de tributos en los que el sujeto pasivo es el empresario.*

*d. La estipulación que imponga al consumidor los gastos derivados del establecimiento de los accesos a los suministros generales de la vivienda, cuando ésta deba ser entregada en condiciones de habitabilidad.*

4. *La imposición al consumidor y usuario de bienes y servicios complementarios o accesorios no solicitados.*

5. *Los incrementos de precio por servicios accesorios, financiación, aplazamientos, recargos, indemnización o penalizaciones que no correspondan a prestaciones adicionales susceptibles de ser aceptados o rechazados en cada caso expresados con la debida claridad o separación.*

6. *La negativa expresa al cumplimiento de las obligaciones o prestaciones propias del empresario, con reenvío automático a procedimientos administrativos o judiciales de reclamación.*

7. *La imposición de condiciones de crédito que para los descubiertos en cuenta corriente superen los límites que se contienen en el artículo 19.4 de la Ley 7/1995, de 23 de marzo, de Crédito al Consumo.*

8. *La previsión de pactos de renuncia o transacción respecto al derecho del consumidor y usuario a la elección de fedatario competente según la Ley para autorizar el documento público en que inicial o ulteriormente haya de formalizarse el contrato.”*

**Artículo 90.** Cláusulas abusivas sobre competencia y derecho aplicable.

*“Son, asimismo, abusivas las cláusulas que establezcan:*

1. *La sumisión a arbitrajes distintos del arbitraje de consumo, salvo que se trate de órganos de arbitraje institucionales creados por normas legales para un sector o un supuesto específico.*

2. *La previsión de pactos de sumisión expresa a Juez o Tribunal distinto del que corresponda al domicilio del consumidor y usuario, al*



*lugar del cumplimiento de la obligación o aquél en que se encuentre el bien si éste fuera inmueble.*

*3. La sumisión del contrato a un Derecho extranjero con respecto al lugar donde el consumidor y usuario emita su declaración negocial o donde el empresario desarrolle la actividad dirigida a la promoción de contratos de igual o similar naturaleza.”*

Respecto de esta última cuestión, hay que tener en cuenta 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 –que, como indicamos, sustituyó al Convenio de Roma de 1980–<sup>284</sup>, que

---

<sup>284</sup> **Reiteramos que 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), 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

en los apartados 1 a 3 del artículo 6, relativo a los “*Contratos de consumo*”, dispone 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*

---

a la aplicación del Derecho imperativo no obstante la elección de la Ley aplicable al contrato, y el artículo 7 a los contratos de seguro.

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

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

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

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

**Y según el artículo 25 del referido Reglamento:**

*“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.”*

En relación con esta materia, conferir ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 86–89.

*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.”*

El artículo 3 de dicho Reglamento regula la libertad de elección de la Ley aplicable al contrato; y el artículo 4 establece qué Ley se aplica a falta de tal elección por los interesados, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 5 (“*Contratos de transporte*”), 6 (“*Contratos de consumo*”), 7 (“*Contratos de seguro*”) y 8 (“*Contratos individuales de trabajo*”).

Según lo dispuesto en el párrafo primero del apartado 2 del artículo 7, en los contratos de seguros contra daños por grandes riesgos, las partes pueden elegir la Ley aplicable, de conformidad con lo establecido en el artículo 3; y, a falta de elección, en el párrafo segundo del apartado 2 de dicho artículo 7, se dispone que “*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”.*

El régimen expuesto se mantiene tras la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014.

#### **D. La Ley 7/1998, de 13 de abril, de Condiciones Generales de la Contratación**

La realidad del tráfico mercantil exigía de modo imperioso que el Legislador regulase mediante una Ley especial esta materia<sup>285</sup>, lo que tuvo

---

<sup>285</sup> El Anteproyecto de Ley de las Condiciones Generales de la Contratación fue objeto de comentario, particularmente en lo que se refiere a los mecanismos de control judicial de las citadas Condiciones, por el Profesor D. Miguel COCA PAYERAS, en la citada Conferencia «Análisis del contrato de seguro marítimo desde la perspectiva de las Condiciones Generales de Contratación», impartida en Palma de Mallorca, el 12 de marzo de 1991, dentro del *Curso Monográfico de Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d’Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*. A modo de resumen se puede confeccionar el esquema siguiente:

##### **1. Control de inclusión**

Se trata de ver cuál es el contenido real del contrato, debiendo concurrir la «cognoscibilidad objetiva» y la «razonable concurrencia».

##### **1.1. Cognoscibilidad objetiva.**

1.1.1. Formulación clara y precisa, empleando tipos de letra legibles, requisitos que no cumplen las Cláusulas del «Lloyd's» de Londres.

##### **1.1.2. Plasmación documental de las cláusulas.**

##### **1.2. Razonable concurrencia.**

Se excluyen las cláusulas extravagantes, en línea con lo dispuesto en el Código Uniforme de Comercio de EE.UU., en la Ley de Contratos Standard de Israel y en la Ley Alemana sobre Condiciones Generales de los Contratos.

lugar mediante la Ley 7/1998, de 13 de abril, de Condiciones Generales de la Contratación (LCGC)<sup>286</sup>.

Por lo que respecta a su concepto, dispone el artículo 1 LCGC que:

“1. Son condiciones generales de la contratación las cláusulas predisuestas cuya incorporación al contrato sea impuesta por una de las

---

## 2. Interpretación

2.1. Principio «*contra proferentem*».

2.2. Prevalencia de la condición particular sobre la general. Al respecto destaca el Profesor COCA PAYERAS el peligro que supone calificar –incorrectamente– las Cláusulas inglesas como «Condiciones Particulares» cuando se trata de verdaderas Condiciones Generales.

2.3. Preferencia de la condición más relevante.

## 3. Control de contenido

En el Anteproyecto de Ley de Condiciones Generales se indicaba que la aceptación de dichas Condiciones no prejuzgaba su validez. Tres son los mecanismos de control de las cláusulas abusivas:

3.1. Toda cláusula abusiva es nula, decidiendo el Juez cuáles lo son.

3.2. Enumerar las cláusulas que se entienden abusivas.

3.3. Método combinado –seguido por el Anteproyecto– conteniendo una cláusula general que declara la nulidad de toda condición abusiva y una lista de las condiciones que tienen tal consideración.

**Conferir, también,** 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, donde se ocupaba de dicha interpretación tanto desde la perspectiva de las reglas contenidas en el Código Civil, como de los criterios al respecto contemplados en la Ley General Para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, de 1984, y del Anteproyecto de Ley de las Condiciones Generales de la Contratación.

<sup>286</sup> **En relación con esta materia, vide:**

COCA PAYERAS, Miguel: *Las condiciones generales de la contratación y la Ley 7/1998, de 13 de abril*, Marcial Pons, Madrid, 1999.

DÍAZ-AMBRONA BARDAJÍ; HERNÁNDEZ DÍAZ-AMBRONA; y POUS DE LA FLOR, *op. cit.*, *Derecho Civil de la Unión Europea*, pp. 215–230, donde se comentan los extremos fundamentales de la Ley 7/1998, de 13 de abril, de Condiciones Generales de la Contratación (LCGC).

*partes, con independencia de la autoría material de las mismas, de su apariencia externa, de su extensión y de cualesquiera otras circunstancias, habiendo sido redactadas con la finalidad de ser incorporadas a una pluralidad de contratos.*

*2. El hecho de que ciertos elementos de una cláusula o que una o varias cláusulas aisladas se hayan negociado individualmente no excluirá la aplicación de esta Ley al resto del contrato si la apreciación global lleva a la conclusión de que se trata de un contrato de adhesión.”*

En cuanto al ámbito subjetivo de la Ley, dispone el artículo 2 LCGC que:

*“1. La presente Ley será de aplicación a los contratos que contengan condiciones generales celebrados entre un profesional – predisponente– y cualquier persona física o jurídica –adherente–.*

*2. A los efectos de esta Ley se entiende por profesional a toda persona física o jurídica que actúe dentro del marco de su actividad profesional o empresarial, ya sea pública o privada.*

*3. El adherente podrá ser también un profesional, sin necesidad de que actúe en el marco de su actividad.”*

Su ámbito territorial queda determinado en el artículo 3 LCGC, según el cual:

*“La presente Ley se aplicará a las cláusulas de condiciones generales que formen parte de contratos sujetos a la Legislación española.*

*También se aplicará a los contratos sometidos a Legislación extranjera cuando el adherente haya emitido su declaración negocial en territorio español y tenga en éste su residencia habitual, sin perjuicio de lo establecido en los Tratados o Convenios Internacionales. Cuando el adherente sea un consumidor se aplicará lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 10 bis de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios.”*

El artículo 4 LCGC excluye del ámbito de la Ley los siguientes contratos:

*“La presente Ley no se aplicará a los contratos administrativos, a los contratos de trabajo, a los de constitución de sociedades, a los que regulan relaciones familiares y a los contratos sucesorios.*

*Tampoco será de aplicación esta Ley a las condiciones generales que reflejen las disposiciones o los principios de los Convenios Internacionales en que el Reino de España sea parte, ni las que vengan reguladas específicamente por una disposición legal o administrativa de carácter general y que sean de aplicación obligatoria para los contratantes.”*

Por lo que se refiere a los requisitos de incorporación al contrato de las Condiciones Generales, el artículo 5 LCGC establece que:

*“1. Las condiciones generales pasarán a formar parte del contrato cuando se acepte por el adherente su incorporación al mismo y sea firmado por todos los contratantes. Todo contrato deberá hacer referencia a las condiciones generales incorporadas.*

*No podrá entenderse que ha habido aceptación de la incorporación de las condiciones generales al contrato cuando el predisponente no haya informado expresamente al adherente acerca de su existencia y no le haya facilitado un ejemplar de las mismas.*

*2. Los adherentes podrán exigir que el Notario autorizante no transcriba las condiciones generales de la contratación en las escrituras que otorgue y que se deje constancia de ellas en la matriz, incorporándolas como anexo. En este caso el Notario comprobará que los adherentes tienen conocimiento íntegro de su contenido y que las aceptan.*

*3. Cuando el contrato no deba formalizarse por escrito y el predisponente entregue un resguardo justificativo de la contraprestación recibida, bastará con que el predisponente anuncie las condiciones generales en un lugar visible dentro del lugar en el que se celebra el negocio, que las inserte en la documentación del contrato que acompaña su celebración; o que, de cualquier otra forma, garantice al adherente una posibilidad efectiva de conocer su existencia y contenido en el momento de la celebración.*

*4. En los casos de contratación telefónica o electrónica será necesario que conste en los términos que reglamentariamente se establezcan la aceptación de todas y cada una de las cláusulas del contrato, sin necesidad de firma convencional. En este supuesto, se*



*enviará inmediatamente al consumidor justificación escrita de la contratación efectuada, donde constarán todos los términos de la misma.*

*5. La redacción de las cláusulas generales deberá ajustarse a los criterios de transparencia, claridad, concreción y sencillez.”*

Y las reglas de interpretación quedan recogidas en el artículo 6 LCGC, que dispone que:

*“1. Cuando exista contradicción entre las condiciones generales y las condiciones particulares específicamente previstas para ese contrato, prevalecerán éstas sobre aquéllas, salvo que las condiciones generales resulten más beneficiosas para el adherente que las condiciones particulares.*

*2. Las dudas en la interpretación de las condiciones generales oscuras se resolverán a favor del adherente. En los contratos con consumidores esta norma de interpretación sólo será aplicable cuando se ejerciten acciones individuales.*

*3. Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, y en lo no previsto en el mismo, serán de aplicación las disposiciones del Código Civil sobre la interpretación de los contratos.”*

Por último, en cuanto a la no incorporación y nulidad de las Condiciones Generales, los artículos 7 a 10 LCGC establecen lo siguiente:

**Artículo 7.** No incorporación.

*“No quedarán incorporadas al contrato las siguientes condiciones generales:*

*a. Las que el adherente no haya tenido oportunidad real de conocer de manera completa al tiempo de la celebración del contrato o cuando no hayan sido firmadas, cuando sea necesario, en los términos resultantes del artículo 5.*

*b. Las que sean ilegibles, ambiguas, oscuras e incomprensibles, salvo, en cuanto a estas últimas, que hubieren sido expresamente aceptadas por escrito por el adherente y se ajusten a la normativa específica que discipline en su ámbito la necesaria transparencia de las cláusulas contenidas en el contrato.”*

**Artículo 8.** Nulidad.

*“1. Serán nulas de pleno derecho las condiciones generales que contradigan en perjuicio del adherente lo dispuesto en esta Ley o en cualquier otra norma imperativa o prohibitiva, salvo que en ellas se establezca un efecto distinto para el caso de contravención.*

*2. En particular, serán nulas las condiciones generales que sean abusivas, cuando el contrato se haya celebrado con un consumidor, entendiéndose por tales en todo caso las definidas en el artículo 10 bis y Disposición Adicional Primera de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.”*

**Artículo 9.** Régimen aplicable.

*“1. La declaración judicial de no incorporación al contrato o de nulidad de las cláusulas de condiciones generales podrá ser instada por el adherente de acuerdo con las reglas generales reguladoras de la nulidad contractual.*

*La Sentencia estimatoria, obtenida en un proceso incoado mediante el ejercicio de la acción individual de nulidad o de declaración de no incorporación, decretará la nulidad o no incorporación al contrato de las cláusulas generales afectadas y aclarará la eficacia del contrato de acuerdo con el artículo 10, o declarará la nulidad del propio contrato cuando la nulidad de aquéllas o su no incorporación afectará a uno de los elementos esenciales del mismo en los términos del artículo 1.261 del Código Civil.”*

**Artículo 10.** Efectos.

*“1. La no incorporación al contrato de las cláusulas de las condiciones generales o la declaración de nulidad de las mismas no determinará la ineficacia total del contrato, si éste puede subsistir sin tales cláusulas, extremo sobre el que deberá pronunciarse la Sentencia.*

*2. La parte del contrato afectada por la no incorporación o por la nulidad se integrará con arreglo a lo dispuesto por el artículo 1.258 del Código Civil y disposiciones en materia de interpretación contenidas en el mismo.”*

### **E. La interpretación de las Condiciones Generales con arreglo a lo dispuesto en los artículos 1.281 a 1.289 del Código Civil, y 57 y 59 del Código de Comercio**

Ya hemos visto como el artículo 6.3 LCGC establece que, “*Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, y en lo no previsto en el mismo, serán de aplicación las disposiciones del Código Civil sobre la interpretación de los contratos*”; normas a las que hay que añadir las contenidas en los artículos 57 y 59 del Código de Comercio.

Dichas normas admiten una primera división en subjetivas (artículos 1.281 a 1.283 y 1.285 del Código Civil y 57 del Código de Comercio) y objetivas (artículos 1.284 y 1.286 a 1.289 del Código Civil)<sup>287</sup>.

ESPÍN CÁNOVAS<sup>288</sup> consideraba que estos preceptos recogen tres criterios interpretativos: la voluntad de las partes, la unidad contractual, y

---

<sup>287</sup> Así RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 303–309; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 45–57, al referirse a la interpretación del contrato de seguro marítimo.

<sup>288</sup> ESPÍN CÁNOVAS, Diego: *Manual de Derecho Civil Español*, Volumen III, *Obligaciones y Contratos*, EDERSA, Madrid 1978, 5ª. Edición, pp. 430–432.

**En cuanto a los diferentes elementos de interpretación, conferir, también:**

ALFARO ÁGUILA-REAL, *op. cit.*, «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.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 56–65, que destacaba los históricos, teleológicos y de hecho y los sistemáticos. Citaba a SAVIGNY, que “respecto de la Ley recomienda cuatro elementos de interpretación, que son: gramatical, lógico, histórico y sistemático”. A continuación, FORNÍES BAIGORRI pasa a desarrollar cada uno de dichos elementos interpretativos

la equidad y función del contrato. Incluso se pueden efectuar subdivisiones dentro de estos grupos en atención a diversos criterios, pudiendo configurarse el siguiente cuadro.

## **E.1. Voluntad de las partes**

### **E.1.1. Términos claros:**

Criterio gramatical o interpretación literal, utilizando primero el método semántico y después el sintáctico.

#### **a. Artículo 1.281 párrafo primero del Código Civil, según el cual:**

*“Si los términos de un contrato son claros y no dejan duda sobre la intención de los contratantes, se estará al sentido literal de sus cláusulas”.*

El Tribunal Supremo, basándose en el falso axioma «*in claris non fit interpretatio*», ha sostenido que la interpretación se reserva para cuando no basten los términos claros del contrato (Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de abril de 1950). En el ámbito del seguro marítimo, la utilización de las Condiciones Generales inglesas hace casi imposible la aplicación del criterio gramatical, pues una interpretación literal de las mismas llevaría a soluciones incongruentes.

**b. Artículo 57 del Código de Comercio, que también contiene una manifestación del criterio gramatical, al disponer que:**

*“Los contratos de comercio se ejecutarán y cumplirán de buena fe, según los términos en que fueren hechos y redactados, sin tergiversar con interpretaciones arbitrarias el sentido recto, propio y usual de las palabras dichas o escritas [...]”.*

Como decía FORNÍES BAIGORRI<sup>289</sup>, la interpretación literal de un precepto legal “en ningún caso bastará, porque toda regla jurídica, aun la más simple y clara desde el punto de vista terminológico, debe ponerse en relación con su causa y su fin”.

### **E.1.2. Términos impropios**

Ante la imposibilidad de utilizar el criterio gramatical, se debe acudir al sistemático (conferir artículo 1º.3 del Código Civil). En primer lugar deberá indagarse la intención de los contratantes. A tal efecto, el Código Civil contiene las reglas siguientes:

**a. Artículo 1.281 párrafo segundo, que dispone que:**

*“Si las palabras parecieren contrarias a la intención evidente de los contratantes, prevalecerá ésta sobre aquéllas.”*

---

<sup>289</sup> FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, Fuentes..., p. 57.

**b. Artículo 1.282, conforme al cual:**

*“Para juzgar de la intención de los contratantes, deberá atenderse principalmente a los actos de éstos, coetáneos y posteriores al contrato.”*

La Doctrina y la Jurisprudencia incluyen también los actos anteriores, al pensar que el precepto tiene carácter demostrativo y no taxativo, como pone de manifiesto el adverbio «principalmente» (así, CASTÁN, CASTRO, DE DIEGO, ESPÍN CÁNOVAS y RODRÍGUEZ CARRIÓN; y las Sentencias del Tribunal Supremo de 7 de marzo de 1962, 14 de enero de 1964 y 28 de abril de 1964).

**c. Artículo 1.283, que establece que:**

*“Cualquiera que sea la generalidad de los términos de un contrato, no deberán entenderse comprendidos en él cosas distintas y casos diferentes de aquéllos sobre que los interesados se propusieron contratar”.*

Dentro del Derecho americano del seguro marítimo, PARKS<sup>290</sup> se ha referido a los criterios gramatical y sistemático, al analizar la intención de los contratantes, como el primero de los principios de interpretación de las pólizas de dicho seguro, llegando a idénticas conclusiones que las recogidas en nuestro Derecho positivo y que acabamos de sistematizar. En primer lugar, manifestaba que dicha intención debe deducirse de las palabras del instrumento, interpretándolas en caso necesario por medio de

---

<sup>290</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 113–114 y 118.

las circunstancias concurrentes. El lenguaje debe tomarse en su sentido ordinario y evidente, sin que el Tribunal pueda especular sobre algún supuesto significado que las partes no hayan expresado. De esta forma se obtiene un significado, *prima facie*, que sólo es concluyente cuando no es ambiguo, cuando no se contradice con el contexto en el cual se usa, y cuando es congruente con las circunstancias extrínsecas. Para terminar, entendía que si el uso de la Póliza «S. G.» ocasionó mucho trabajo a los Tribunales debido a la existencia de frases incongruentes, este problema debería mitigarse con las nuevas Cláusulas para buques y mercancías. En cuanto a las palabras «técnicas», frecuentemente deberán interpretarse con la ayuda del uso, dado que tienen una significación especial en el lenguaje mercantil. Un caso particular lo constituyen los denominados «términos geográficos», que deben interpretarse con arreglo a la línea de comercio acostumbrada en el lugar al que hacen referencia. Como ilustración de las interpretaciones dadas a términos de esta clase, citaba distintos casos en relación con las siguientes expresiones: «inland waters»; «North River»; «Atlantic Coast waters of the United States»; «waters of the Mexican Gulf»; «port»; «while within the United Kingdom»; «Pacific»; «extend of geographical coverage»; «while cruising»; «while at moorings»; y «sent to sea».



### E.1.3. Enunciaciones incompletas

El artículo 1.287 inciso 2º. del Código Civil recoge los usos normativos como elemento integrador del contrato, al disponer que “*El uso o la costumbre del país se tendrán en cuenta*” para suplir en los contratos “*la omisión de cláusulas que de ordinario suelen establecerse*”.

PARKS<sup>291</sup> también destacó esta función de los usos, siempre que no sean incompatibles con los términos expresos de la póliza. Resaltaba este autor<sup>292</sup>, al exponer al criterio de «interpretación comercial», la misión integradora que corresponde a los Tribunales en el Derecho americano, entendiéndolo que, “con el fin de dar al contrato una interpretación comercial correcta, el Tribunal debería incluir en esencia un término si es necesario para dar eficacia negocial al contrato. Es decir, el Tribunal debería añadir un término, no para explicar lo que las partes quisieron decir, sino lo que como hombres razonables deberían haber querido decir”.

Refiriéndonos al contrato de seguro marítimo, y teniendo en cuenta el artículo 2º. del Código de Comercio, se debía acudir primero a los usos “*observados generalmente en cada plaza*”<sup>293</sup>, aunque entendemos que

---

<sup>291</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 119.

<sup>292</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 117, citando como ejemplo de lo dicho “the incorporation into the insurance contract of an implied warranty which, although not expressed by the parties, must certainly have been intended by them had their minds focused on the question”.

<sup>293</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 121, ha sostenido en el Derecho americano del seguro marítimo que “los usos locales generalmente prevalecen sobre los usos generales”, apoyando su aserto en tres resoluciones

éstos tanto podían ser locales como regionales, nacionales o internacionales, lo que puede mantenerse bajo el régimen de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014) –que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014–, pues su artículo 2 se refiere “a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima”, sin especificar su ámbito.

## **E.2. La unidad contractual**

### **E.2.1. Cláusulas dudosas**

#### **E.2.1.1. Criterio lógico–sistemático**

Veámos como la primera forma de utilizar este criterio es indagar la intención de los contratantes, atendiendo a los actos de éstos. En segundo lugar, deberá buscarse dicha intención a través del contexto del contrato, conforme a las siguientes reglas.

#### **a. Artículo 1.285 del Código Civil, que dispone que:**

*“Las cláusulas de los contratos deberán interpretarse las unas por las otras, atribuyendo a las dudosas el sentido que resulte del conjunto de todas.”*

---

jurisprudenciales: *Baltimore Merchants' Ins. Co. v. Wilson*, 2 Md. 217 (St. Md., 1852); *British & Foreign Mar Ins. Co. v. Gaunt*, (1921) 2 A. C. 41; y *Da Costa v. Edmunds*, (1985) 171 E. R. 46. Pero el uso aplicable en un lugar también podría ser general.

**b. Artículo 1.284 del Código Civil, con arreglo al cual:**

*“Si alguna cláusula de los contratos admitiere diversos sentidos, deberá entenderse en el más adecuado para que produzca efecto”.*  
Principio de conservación del negocio jurídico.

**c. Artículo 1.286 del Código Civil, según el que:**

*“Las palabras que puedan tener distintas acepciones serán entendidas en aquélla que sea más conforme a la naturaleza y objeto del contrato.”*

En este sentido se manifestaba PARKS<sup>294</sup>, en ocasión del comentario del criterio de «interpretación comercial» al que hicimos referencia con anterioridad, señalando que “no se dará efecto a las cláusulas de una póliza de seguro marítimo cuando sean incompatibles con el verdadero propósito del seguro”.

---

<sup>294</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 115–117, donde a continuación de la afirmación anterior citaba cuatro casos a modo de ejemplo. En *Cunart S. S. Co. v. Marten* [(1903) 2 K. B. 511], el Tribunal señaló que “It is obviously necessary in every case to consider carefully the description of the risk or special kind of indemnity expressed in the written words of the policy in order to ascertain whether any particular clause of the printed form applies to the insurance effected by the policy. It is most unusual to find that the superfluous or inapplicable words have been struck out of the printed form”.

**d. Artículo 57 del Código de Comercio, que establece que:**

*“Los contratos de comercio se ejecutarán y cumplirán de buena fe”, sin “restringir los efectos que naturalmente se deriven del modo con que los contratantes hubieren explicado su voluntad y contraído sus obligaciones.”*

Se trata de una norma integradora, que complementa lo dispuesto en el artículo 1.284 del Código Civil (y lo que establece el artículo 1.258 de dicho Texto Legal, en cuanto a la buena fe).

**E.2.1.2. Criterio consuetudinario: usos interpretativos**

**Artículo 1.287 inciso primero del Código Civil, conforme al que:**

*“El uso o la costumbre del país se tendrán en cuenta para interpretar las ambigüedades de los contratos [...].”*

Esta función de los usos también se reconoce en el Derecho americano del seguro marítimo<sup>295</sup>.

---

<sup>295</sup> Conferir PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 119–120, quien manifestaba que “el uso no puede contradecir un término expreso de la póliza pero permite la introducción de evidencias extrínsecas para explicar las ambigüedades [...]”, siempre que sea “general y notorio”. Sobre los requisitos de los usos volveremos al tratar de esta fuente del Derecho.

Como ya expusimos al referirnos al inciso segundo de este precepto, se trata de una regla integradora, próxima al artículo 1.258 del Código Civil, según el cual los contratos “*obligan, no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la Ley*”.

### **E.3. Equidad y función del contrato**

#### **E.3.1. Cláusulas dudosas**

##### **E.3.1.1. Criterios técnico–jurídicos y de equidad contractual**

###### **a. Artículo 1.288 del Código Civil, en cuya virtud:**

*“La interpretación de las cláusulas oscuras de un contrato no deberá favorecer a la parte que hubiese ocasionado la oscuridad”.* Principio «*in ambiguis contra stipulatorem, o proferentem*», basado en la equidad.

Partiendo de la calificación del contrato de seguro marítimo como de adhesión, el Tribunal Supremo le aplica este precepto.

Esta regla se utiliza de igual modo en el Derecho americano, como pone de manifiesto la Doctrina de ese país<sup>296</sup>, y en Derecho inglés<sup>297</sup>.

**b. Artículo 1.289 párrafo primero del Código Civil, según el cual:**

*“Cuando absolutamente fuere imposible resolver las dudas por las reglas establecidas en los artículos precedentes, si aquéllas recaen sobre circunstancias accidentales del contrato, y éste fuere gratuito, se resolverán en favor de la menor transmisión de derechos e intereses. Si el contrato fuere oneroso, la duda se resolverá en favor de la mayor reciprocidad de intereses”*. Se tiene en cuenta la función del contrato.

---

<sup>296</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 122–124, aclaraba que “la máxima («*verba chartarum fortius accipiuntur contra proferentem*») se aplica generalmente donde hay una ambigüedad que no puede resolverse mediante ninguna otra regla de interpretación”. Continuaba diciendo que si bien en un principio, en los casos americanos, dicha regla se aplicó contra los aseguradores, posteriormente se analizó cuidadosamente “cuál de las partes fue, de hecho, primariamente responsable de las palabras usadas en la póliza”. De igual modo, si se comprueba que ambos contratantes seleccionaron los términos de dicha póliza durante el proceso de negociación, la máxima «*contra proferentem*» no se aplica.

Concluía citando el caso *BLACK ett v. Royal Exchange Assur. Co.* [(1832) 149 E. R. 106, at. 109], en el que el Tribunal dijo que “The rule of construction as to exceptions is that they are to be taken most strongly against the party for whose benefit they are introduced. The words in which they are expressed are considered as his words; and if he do not use words clearly to express his meaning, he is the person who ought to be the sufferer”.

<sup>297</sup> Así se explica en ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. II, p. 23, citando sobre este tema a IVAMY: *Marine Insurance*, 3rd Edition, pp. 358–359, “que recoge diversas Sentencias en las que se aplica la regla”.

**c. Artículo 1.289 párrafo segundo del Código Civil, que dispone que:**

*“Si las dudas de cuya resolución se trata en este artículo recayesen sobre el objeto principal del contrato, de suerte que no pueda venirse en conocimiento de cuál fue la intención o voluntad de los contratantes, el contrato será nulo.”*

#### **E.4. «Favor debitoris»**

El artículo 59 «*in fine*» del Código de Comercio dispone que, “*Si se originaren dudas que no puedan resolverse con arreglo a lo establecido en el artículo 2º. de este Código (sistema de fuentes), se decidirá la cuestión a favor del deudor*”. Principio del «*favor debitoris*», que resultará de aplicación si la cuestión no puede resolverse mediante las reglas de interpretación del Código Civil –conferir el artículo 50 del Código de Comercio, que se remite al Código Civil en materia de interpretación–, ni del artículo 57 Código de Comercio.

## **F. La Jurisprudencia del Tribunal Supremo y la interpretación de las Condiciones Generales**

Una vez expuestas las reglas de interpretación de los contratos, refiriéndonos ya a las Condiciones Generales, y teniendo en cuenta su finalidad de regular contratos realizados en masa, algunas de dichas reglas tienen más virtualidad que otras.

En efecto, si bien la Sala Primera del Tribunal Supremo, en Sentencia de 18 de febrero de 1983 (RJ 1983/1043), refiriéndose a un contrato de seguro de automóviles, señala incidentalmente en su fundamento de Derecho segundo –tras rechazar los dos motivos en que se funda el recurso–, que sería cuestión distinta “la que puede ofrecer las circunstancias de que una cláusula contractual [...] no haya sido interpretada atendiendo a las normas sobre hermenéutica de los negocios jurídicos al efecto consignadas en la preceptiva contenida en los artículos 1.281 a 1.289 del Código Civil [...]”, lo cierto es que no todos estos preceptos se aplican con la misma frecuencia con el fin de interpretar el clausulado de las citadas Condiciones Generales de los diferentes contratos de seguro. A tal efecto, son fundamentales las reglas contenidas en los artículos 1.281, 1.282, 1.284, 1.285 y 1.288 del mencionado Código Civil, según se desprende de la propia Jurisprudencia del Tribunal Supremo.

En la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 1 de abril de 1987 (RJ 1987/2482), referida a un supuesto de seguro marítimo, se indica que el recurrente invoca como motivo de casación la infracción



del artículo 1.281 párrafo primero del Código Civil. Dicho Tribunal, después de manifestar que “la interpretación de los contratos constituye facultad exclusiva de los Tribunales de instancia, que ha de ser mantenida en casación salvo que conduzca a exégesis desorbitadas, erróneas, ilógicas o que conculquen preceptos legales, y que ha de ser respetada incluso en aquellos supuestos en que quepa alguna duda acerca de la absoluta exactitud de la interpretación del Juzgador”<sup>298</sup> –citando a continuación una larga lista de Sentencias de la Sala Primera del Tribunal Supremo: de 1 de marzo de 1984 (RJ 1984/1195), 11 y 14 de diciembre de 1984 (RJ 1984/6056 y 6112), 29 de enero de 1985 (RJ 1985/170), 8 de diciembre de 1985 (RJ 1985/6430) y 9 de diciembre de 1985 (RJ 1985/6595), entre otras muchas–, añade que “las normas de interpretación establecidas en el Código Civil tienen carácter de subsidiariedad en su aplicación, de forma que cuando la literalidad de sus cláusulas sean claras no son de aplicar otras diferentes que la que corresponde al sentido gramatical”.

En el fundamento de Derecho tercero de la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de febrero de 1983 (RJ 1983/1042), se rechaza el motivo segundo de la parte recurrente en el que se denuncia la infracción de los artículos 1.281 párrafo segundo y 1.288 del Código Civil, por inaplicación de los mismos. En concreto, se dice que “ya esta Sala –Sentencia de 13 de febrero de 1964 (RJ 1964/741)– declaró que la primera norma interpretativa es atenerse al sentido literal y sólo se justifica

---

<sup>298</sup> Conferir GARCÍA GIL, Francisco Javier y GARCÍA GIL, José Luis: *Los contratos mercantiles y su jurisprudencia*, Aranzadi Editorial, 1993, pp. 382–384, citando la Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de junio de 1985 (RJ 1985/3317), en la que se sostiene que la interpretación de las cláusulas contractuales es facultad del Tribunal de Instancia.

una investigación cuando de las palabras utilizadas y de las circunstancias atendibles aparezca que el propósito que las inspira es contrario a su manifestación, supuesto que no concurre en el caso ahora debatido”. Añade que “siendo claro el texto a interpretar se está asimismo fuera del ámbito del artículo 1.288 [...] que parte de la existencia de cláusulas oscuras, cualidad que no concurre en las interpretadas”.

En el fundamento de Derecho cuarto de la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de abril de 1988 (RJ 1988/3328), en un caso de póliza adicional a una póliza de seguro contra incendios, pactada –entre otros motivos– para ampliar la cobertura al riesgo de inundación, se afirma la necesidad de analizar en su conjunto la literalidad de las cláusulas de dicho contrato. Basándose en este criterio, la Sala estima el recurso de casación interpuesto, por entender que se ha producido una infracción de los artículos 1.281 párrafo primero, 1.282 y 1.288 del Código Civil.

En el fundamento de Derecho tercero de la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de diciembre de 1988 (RJ 1988/9429), se sostiene que el seguro agrario también queda sometido al ámbito interpretativo previsto en el Ordenamiento Civil y Mercantil, “siendo reiterada la doctrina mantenida por esta Sala (de lo Civil) acerca de que «en caso de duda sobre la significación de las cláusulas generales de las pólizas, habrá de adoptarse la interpretación más favorable al asegurado»”; y se entiende aplicable al caso lo dispuesto en los artículos 1.288 y 1.284 del Código Civil.

Y en el fundamento de Derecho segundo de la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 4 de julio de 1997 (EDJ 1997/6076), se dice que “Bastaría para desestimar el motivo recordar la doctrina reiterada de esta Sala de no ser admisible la cita del artículo 1.281 del C. c. sin especificar cuál de sus dos párrafos es el que se considera conculcado por la Sentencia recurrida, ya que, dado el criterio interpretativo que en cada uno de ellos se sienta, es claro que no pueden ser infringidos ambos en el mismo sentido (Sentencias de 1 y 23 de marzo de 1993), de tal manera que si la claridad de los términos de un contrato no deja duda sobre la intención de las partes, no cabe la posibilidad de que entren en juego ni su párrafo segundo ni las reglas de los artículos siguientes, que funcionan con carácter subsidiario respecto a la interpretación literal que preconiza su párrafo primero; por el contrario, en los llamados contratos de adhesión, entre los que destaca el de seguro, la jurisprudencia de este Tribunal Supremo tiene establecido que las dudas que puedan surgir sobre la significación de sus cláusulas deberán ser interpretadas, de acuerdo con el artículo 1.288 del C. c., en el sentido más favorable para el asegurado (Sentencias de 31 de marzo de 1973 y 3 de febrero de 1989 o, si se quieren más antiguas, las de 18 de febrero y 16 de junio de 1966), pues, redactadas las cláusulas por uno de los contratantes, su oscuridad no puede favorecer al que la ocasionó, sino al no causante de la indeterminación o ambigüedad (Sentencias de 18 de mayo de 1954, 23 de febrero de 1970, 12 de abril de 1984 y 7 de octubre de 1985). Y es el último criterio el que mantiene la Audiencia, con cita acertada de las Sentencias de 27 de noviembre y 20 de marzo de 1991, 3 y 22 de febrero de 1989, porque, sin desconocer la limitación de cobertura establecida en el apartado 1.8.1 de

las condiciones generales (que sitúa a los folios 127 y siguientes –ocho hojas escritas por ambas caras–), señala que no se destaca de modo especial dicha limitación, ni aparece aceptada específicamente por escrito, infringiéndose así el mandato del artículo 3 de la Ley de Contrato de Seguro, y a ella ha de contraponerse el condicionado particular (obrante al folio 57) que sí está firmado por ambas contratantes”.

El principio «*contra proferentem*» ha sido aplicado en reiteradas ocasiones por la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, precisamente sobre la base de considerar el contrato de seguro como de adhesión<sup>299</sup>. Así, en el fundamento de Derecho tercero de la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de julio de 1992 (EDJ 1992/8263), se manifiesta que “Tal criterio cuenta en su apoyo con una generalizada doctrina de esta Sala representada entre otras y por lo que a los contratos de seguro se refiere, por las Sentencias de 20 de marzo, 11 de abril y 25 de octubre de 1991 y 7 de febrero de 1992, que marcan con claridad la idea de que en dichos contratos y por su cualidad de pertenecer al tipo de los de adhesión, cualquiera cláusula oscura sólo es reprochable a quien la estableció, no

---

<sup>299</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 507, nota n.º. 7.

DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I, p. 318, quien sostenía que las Condiciones Generales deben interpretarse de manera uniforme, según el sentido común (así VON GIERKE) y en contra del empresario que ha establecido las citadas Condiciones, por ser el causante de la oscuridad (cita las Sentencias del Tribunal Supremo de 13 de diciembre de 1934 y de 27 de febrero de 1942). VON GIERKE discrepa de esta última afirmación.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1.º, en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*, T. XXIV, pp. 62–63.

pudiendo perjudicar al mero suscriptor del mismo que en estos casos es el asegurado”.

Y el seguro marítimo no ha sido una excepción desde la óptica de dicho Tribunal<sup>300</sup>.

Opinaba SÁNCHEZ CALERO<sup>301</sup> que este principio no debe aplicarse contra el asegurador cuando no es el autor de las Condiciones

---

<sup>300</sup> **Recogían esta línea jurisprudencial:**

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 309; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 51, citando – entre otras– las Sentencias del Tribunal Supremo de 18 de febrero de 1966 (RJ 1966/805), 16 de junio de 1966 (RJ 1966/3179), 23 de febrero de 1970 (RJ 1970/973) y 31 de marzo de 1973 (RJ 1973/1136). Ahora bien, para este autor (*op. cit.*, *Estudios...*, p. 51, nota nº. 110) “la inclusión de Condiciones Particulares o Especiales en las pólizas de seguro marítimo, aparta este contrato de los calificados de adhesión, pese a encontrarse las Condiciones Generales redactadas por la entidad aseguradora e impuestas al asegurado ya que mediante las citadas Condiciones Particulares puede quedar modificado o derogado lo previsto en dichas Condiciones Generales”. En esta línea, *vide* también RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 16, 19, 22 y 49, en las que RUIZ SOROA explicaba que, aunque el seguro marítimo no es un contrato de adhesión, sí le resulta aplicable el artículo 1.288 del Código Civil en materia de interpretación. No obstante, en *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 28 y 48, RODRÍGUEZ CARRIÓN pasó a calificar el seguro marítimo como contrato de adhesión.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, pp. 58–59, añadiendo a las anteriormente citadas, la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de febrero de 1985.

Conferir GARCÍA GIL y GARCÍA GIL, *Los contratos mercantiles...*, *op. cit.*, pp. 381–382 y 392–393, en las que recogen, respectivamente, las Sentencias del Tribunal Supremo de 22 de febrero de 1985 (RJ 1985/742) y de 22 de febrero de 1989 (RJ 1989/1246), que declaran aplicable al contrato de seguro marítimo el artículo 1.288 del Código Civil.

<sup>301</sup> 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. 67–68; e Ídem, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, p. 48.

Generales, bien por haberlas realizado el conjunto de los aseguradores asociados, por haberlas aprobado la Administración con carácter general para un sector, o cuando hay una remisión a cláusulas extranjeras (esto último es habitual en el seguro marítimo, respecto de las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres»). En cambio, el Tribunal Supremo también ha aplicado en estos casos el artículo 1.288 del Código Civil<sup>302</sup>.

DEL CAÑO ESCUDERO<sup>303</sup> discrepó de la opinión de SÁNCHEZ CALERO, y veía aplicable en todo caso el artículo 1.288 del Código Civil.

Entendemos –en línea con la Jurisprudencia del Tribunal Supremo y con lo expuesto por DEL CAÑO ESCUDERO– que, respecto de las

---

<sup>302</sup> ILLESCAS ORTIZ, Rafael: «El lenguaje de las pólizas de seguro», en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid 1982, p. 362.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 313–314; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 54, citaba la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de mayo de 1961 (RJ 1961/1858), que en un caso de seguro marítimo aplicaba el artículo 1.288 del Código Civil, a pesar de que tal criterio llevó a resolver la cuestión en forma totalmente distinta a la que habrían considerado los Tribunales ingleses si hubieran tenido que interpretar las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres», a las que se sometían los contratantes. La decisión del Tribunal Supremo –por lo demás perfecta desde el punto de vista de nuestras reglas interpretativas– se justifica porque “la oscuridad es imputable a la empresa aseguradora que debía haberse expresado más claramente”. Conferir, también, RUIZ SOROA, «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. 50; y RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 50.

Interesa reiterar aquí –*vide, supra*, el apartado E.3.1.1.a.– que en el ámbito del Derecho americano del seguro marítimo, donde la utilización de las Cláusulas inglesas es habitual, la Jurisprudencia de aquel país es unánime a la hora de aplicar la regla «*contra proferentem*». Conferir, a modo de ejemplo, PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 124 y nota n.º. 60.

<sup>303</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, Tomo I, p. 38.

Condiciones Generales de la Contratación elaboradas por los aseguradores mediante sus Asociaciones Profesionales, debe jugar con plena eficacia la norma del artículo 1.288 del Código Civil, pues aún resulta menos justificable la falta de claridad de las cláusulas contractuales, habida cuenta su discusión en profundidad por los citados empresarios. Tampoco es exacto afirmar que en este caso los aseguradores no son los autores de dichas Condiciones porque, a través de la Asociación en la que se integran, participan en su elaboración.

Por otra parte, teniendo en cuenta el principio de protección del asegurado como parte más débil en el contrato de seguro, nos parece más justa la postura del Tribunal Supremo (incluso en los casos en que el asegurador no haya redactado las Cláusulas, como ocurre en las elaboradas por la Dirección General de Seguros, o cuando se remite a Condiciones extranjeras).

Se puede objetar que en el contrato de seguro marítimo las partes pueden estar en pie de igualdad, pero eso no impediría que las Compañías de Seguro elaborasen unilateralmente los Clausulados, ofertando unas Condiciones determinadas a los clientes que quieran contratar con ellas.

El argumento que nos parece decisivo al efecto de aplicar el artículo 1.288 del Código Civil es el de la naturaleza contractual del condicionado general de las pólizas; carácter que obliga inexcusablemente a utilizar las normas de hermenéutica contenidas en el Código de Comercio (artículo 57) y en el Código Civil (artículos 1.281 a 1.288). Precisamente, el

artículo 50 del Código de Comercio dispone que “*Los contratos mercantiles, en todo lo relativo a [...] interpretación [...] se regirán en todo lo que no se halle expresamente establecido en este Código o en Leyes especiales, por las reglas generales del Derecho común*”.

En definitiva, la regla «*contra proferentem*» se aplicará teniendo siempre presente qué parte ha ocasionado la oscuridad contractual<sup>304</sup>, y

---

<sup>304</sup> De idéntica opinión –para el Derecho americano del seguro marítimo– era PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 112 y nota n.º. 1, sosteniendo que “Las pólizas de seguro se rigen por la mismas Leyes y principios de interpretación que otros contratos escritos”, fundamentando su criterio con la correspondiente cita jurisprudencial como es de rigor en aquel Derecho. Añadía que ya se tenía en cuenta qué contratante fue, de hecho, primariamente responsable de las palabras usadas en la póliza, con el fin de aplicar en consecuencia la máxima «*contra proferentem*».

En la Sentencia Tribunal Supremo de 9 de octubre de 2012 (EDJ 2012/221341), al resolver y desestimar el recurso de casación formulado por la Compañía Aseguradora de la empresa propietaria de un astillero, condenadas en la instancia a pagar a una Mutua de riesgo marítimo la cantidad que ésta había satisfecho a su asegurado por la pérdida del buque de su propiedad destruido por un incendio mientras se encontraba en dicho astillero para su reparación, manifestaba la Sala en el fundamento de Derecho quinto que “a los contratos de seguro les resulta aplicable la regla “*contra proferentem*”, contenida en el artículo 1.288 del Código Civil, en los supuestos de falta de claridad. Con dicha técnica se trata de evitar abusos derivados de la confusa redacción de las cláusulas del contrato, atribuible a la aseguradora –Sentencias 1.233/2006, de 11 de diciembre, 229/2007, de 7 de marzo, 711/2008, de 22 de julio, 1.108/2008, de 20 de noviembre, 248/2009, de 2 de abril, 883/2011, de 7 de enero, 375/2011, de 7 de junio, 543/2011, de 11 de julio–”; artículo 1.288 del Código Civil cuya aplicación en la instancia había confirmado la Audiencia Provincial, “aceptando como propios los argumentos del Juzgado de Primera Instancia”, al entender inaplicables al caso controvertido las exclusiones de cobertura “contenidas en el apartado III del contrato de responsabilidad civil” suscrito entre la Compañía recurrente y la empresa titular del astillero, “por ser contradictorias con las que, en las condiciones particulares, definían el riesgo en un contrato de seguro de responsabilidad civil de astilleros”. Añadía la Sala que “Dicho Tribunal entendió, con el Juzgado de Primera Instancia, que las mencionadas exclusiones, interpretadas sistemáticamente y en relación con la mencionada cláusula definitoria del riesgo cubierto, eran oscuras, por contradictorias, pues dejarían sin contenido el contrato desde el punto de vista de la cobertura. Razón por la que debían ser interpretadas “*contra proferentem*” –artículo 1.288 del Código Civil–”.



ello con independencia de que califiquemos o no el contrato como de adhesión.

El artículo 10º.2 párrafo segundo inciso primero de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, en su redacción original, establecía que “*Las dudas en la interpretación (de las cláusulas, condiciones o estipulaciones) se resolverán en contra de quien las haya redactado [...]*”: se trataba de una clara manifestación del principio «*contra stipulatorem*». Tras la reforma operada por la Ley de Condiciones Generales de la Contratación, el artículo 10º.2 de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios pasó a establecer que, “*En caso de duda sobre el sentido de una cláusula prevalecerá la interpretación más favorable para el consumidor*”. Y el artículo 6.2 inciso primero de la citada Ley de Condiciones Generales de la Contratación dispone que “*Las dudas en la interpretación de las condiciones generales oscuras se resolverán a favor del adherente*”.

El Tribunal Supremo aplica también el artículo 1.285 del Código Civil<sup>305</sup>, siendo preciso tener en cuenta el contexto del contrato para indagar la intención de los contratantes [Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de noviembre de 1964 (RJ 1964/5556)], ya que dicha intención no puede encontrarse en una cláusula aislada [Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de octubre de 1963 (RJ

---

<sup>305</sup> Conferir GARCÍA GIL y GARCÍA GIL, *op. cit.*, *Los contratos mercantiles...*, pp. 412 y 420–422, donde citan, respectivamente las Sentencias del Tribunal Supremo de 28 de julio de 1990 (RJ 1990/6185) y de 11 de abril de 1991 (RJ 1991/2684), en las que se considera aplicable al seguro marítimo el artículo 1.285 del Código Civil.

1963/4261)]. En definitiva, la interpretación conjunta de toda la póliza debe prevalecer sobre el tenor literal de una cláusula (Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de octubre de 1974).

Ahora bien, en la búsqueda de la intención de los contratantes – aparte de tener en cuenta el artículo 1.281 párrafo segundo del Código Civil, que la hace prevalecer sobre las “*palabras*” del contrato [Sentencias de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 24 de junio de 1964 (RJ 1964/3684) y de 9 de diciembre de 1965 (RJ 1965/5603)]–, la interpretación de las cláusulas debe realizarse considerando su significado igual para todo el sector de personas que han contratado con el asegurador.

En esta línea, en el fundamento de Derecho primero de la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de noviembre de 1991 (EDJ 1991/11259), se dice que “Una Jurisprudencia progresiva y en la línea del momento histórico presente (artículo 3.º del Código Civil), impone la necesidad de que en la interpretación de esta clase de contratos se marque en la decidida dirección de evitar abusos que puedan derivarse de la dinámica y efectividad de los mismos a la hora de su cumplimiento por las aseguradoras, lo que encuentra amparo legal en el artículo 3.º de la Ley de Contrato de Seguro, al disponer que las condiciones generales se redactarán en forma clara y precisa, destacándose de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, las que en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los mismos. Por ello la doctrina de esta Sala ha venido proclamando que en materia de dicha especial forma de contratación, los problemas interpretativos han de optarse por la más

favorable al asegurado, teniéndose en cuenta la totalidad del clausurado, conforme a los artículos 1.281 y 1.285 del Código Civil, sin olvido del elemento intencional, que no ha de coincidir precisamente con las voluntades íntimas y recónditas, de difícil acceso, sino que la (*sic*, con las) de matiz también interno, pero que puedan inferirse de lo exteriorizado en el documento que refleja el contrato y demás circunstancias de estimable consideración interpretativa y así lo expresa y prevé el artículo 2.º de la Ley de Contrato de Seguro, en relación al 1.288 y 1.289 del Código de Leyes Civiles”.

El artículo 10º.2 párrafo segundo inciso segundo de la Ley General de Defensa de los Consumidores y Usuarios establecía en su redacción inicial que, en caso de duda, prevalecerán “*las cláusulas particulares sobre las condiciones generales siempre que aquéllas sean más beneficiosas que éstas*”. Y el artículo 6.1. de la Ley de Condiciones generales de la Contratación dispone que, “*Cuando exista contradicción entre las condiciones generales y las condiciones particulares específicamente previstas para ese contrato, prevalecerán éstas sobre aquéllas, salvo que las condiciones generales resulten más beneficiosas para el adherente que las condiciones particulares*”. Lo mismo ocurrirá cuando sean incompatibles ambas clases de condiciones [*vide* las Sentencias de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de enero de 1908 y de 24 de febrero de 1944]<sup>306</sup>.

---

<sup>306</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, «El contenido mínimo de la póliza en la Ley de Contrato de Seguro», en VERDERA Y TUELLES y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 372–373, recogía esta última Sentencia, basándose en ella para diferenciar las Condiciones Particulares de las Especiales. La

La Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de diciembre de 1973, limita las anteriores afirmaciones al decir que las Condiciones Particulares no pueden prevalecer sobre las Generales cuando desvirtúan totalmente el contrato de seguro pretendidamente realizado, convirtiéndolo en pura entelequia.

Por último, teniendo el contrato de seguro marítimo naturaleza mercantil, resulta aplicable el artículo 57 del Código de Comercio, conforme al cual, “*Los contratos de comercio se ejecutarán y cumplirán de buena fe, según los términos en que fueren hechos y redactados [...]*”. Este principio –de especialísima relevancia en el ámbito del seguro<sup>307</sup>– deberá informar también la misión interpretativa de Jueces y Tribunales. Así, el Tribunal Supremo ha destacado en reiteradas ocasiones el carácter

---

Sentencia concluía diciendo que en caso de discrepancia entre estas últimas y las Condiciones Generales, habrá que atender a las citadas Condiciones Especiales.

<sup>307</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 28, manifestaba que “si la buena fe preside en general todas las relaciones contractuales y con mayor intensidad las mercantiles, reviste en el seguro marítimo mayor relieve y un carácter especial ya que el asegurador se encuentra, normalmente, a merced de la buena fe del asegurado, puesto que el asegurador no puede ejercer el menor control sobre los bienes asegurados”.

RUIZ SOROA mantiene una postura distinta, pues en RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 15, explica que “Suele añadirse, aunque sin demasiada precisión en buena técnica jurídica, que el contrato de seguro es uno de especial *buena fe* («uberrimae bona fidei»), por un lado y de *interpretación estricta*, por otro. En el primer aspecto, se dice que aunque todos los contratos son de buena fe en nuestro Derecho –artículo 1.258 C. C. en relación al artículo 57 C. Co.–, el seguro lo es especialmente en atención a que el asegurador se encuentra en buen número de casos a merced de la buena fe del asegurado (declaraciones sobre el riesgo, fundamentalmente). La calificación resulta de muy dudosa utilidad, como sucede en la relativa a la interpretación estricta [...]”.

de «*uberrimae bona fidei*» del contrato de seguro: *vide* las Sentencias de la Sala Primera de dicho Tribunal de 3 de abril de 1908, 4 de abril de 1988 (RJ 1988/2650), 9 de julio de 1994 (EDJ 1994/11875), 14 de junio de 2002 (EDJ 2002/22233), 16 de octubre de 2003 (EDJ 2003/130259) y 4 de mayo de 2007 (EDJ 2007/28971).

### **G. El artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro y la cuestión de su aplicabilidad al seguro marítimo**

Ya en un primer momento, señaló ARROYO MARTÍNEZ<sup>308</sup> que el artículo 3º. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, sería de gran trascendencia para la interpretación de las pólizas de seguro marítimo.

Este precepto se incluye dentro del marco de una política de protección del asegurado como parte débil de la relación negocial que, por lo que respecta al contrato de seguro marítimo, debe ser corregida con el fin de adecuarla a las particulares circunstancias que en el mismo concurren; en concreto, teniendo en cuenta que el asegurado – generalmente una Empresa Naviera– puede gozar de una situación

---

<sup>308</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Panorama del Derecho Marítimo español...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, p. 482. Más tarde, consideró aplicables a dicho seguro los artículos 1º. al 4º. de la Ley 50/1980 (conferir ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, pp. 238–239); Ídem, *op. cit.*, «El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 32, nota nº. 15; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo español», en *La Reforma de la Legislación Marítima*, 1999, p. 154, nota nº. 14.

económica equiparable a la de las Entidades Aseguradoras<sup>309</sup>. Esto motiva

---

<sup>309</sup> **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, manifestaba 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*, 2001, pp. 596, 599 y 601; y en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 796, 800 y 802.

BARRÓN DE BENITO, José Luis: *Condiciones Generales de la Contratación y contrato de seguro*, Dykinson, Madrid, 1999, pp. 53–54, distinguía –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 explicaban 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, pensaban 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, afirmaba 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 de Derecho Marítimo*, Vol. XIX, 2002, pp. 258–259, destacaba 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 añadía 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, creía que “se estipula normalmente entre empresarios, por lo que no suele existir una parte económicamente débil frente a otra económicamente poderosa, si no inclusive un predominio del asegurado frente al asegurador [...]”.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, p. 123, que, al ocuparse de la regla «*contra proferentem*», indicaba 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”.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 478, piensa que el seguro marítimo se configura como un seguro contra daños por grandes riesgos debido a la igualdad de las partes contratantes.

REIG FÀBREGA, *op. cit.*, «La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro...» en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVI, 1999, p. 456, decía 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, entendía 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 reiteró 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

el que la manifestación del consentimiento por parte de dicho asegurado no siempre se produzca conforme a la técnica de la adhesión<sup>310</sup>.

---

contratos [...]”. Y en *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 125, RUIZ SOROA precisó 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*, n<sup>os</sup>. 73 y 74, enero/junio, 1993, p. 80, sostenía que hay igualdad entre los contratantes.

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

**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*, n<sup>o</sup>. 81, enero/marzo, 1995, pp. 137–139, discrepando expresamente de URÍA y de la parte de Doctrina “representada por RUIZ SOROA”, creía “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; e Ídem, *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 5<sup>o</sup>, pp. 21–22, insistía 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 afirmaba que el contrato de seguro marítimo sí es de adhesión**.

<sup>310</sup> En este sentido, MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, «Preliminar...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 124–125, quien citaba, a su vez, a LINDE PANIAGUA.



De hecho, su configuración legal como seguro contra daños por grandes riesgos<sup>311</sup> presupone que la posición de ambas partes es equiparable<sup>312</sup>.

Y en el párrafo primero del apartado X de la Exposición de Motivos de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, se dice que “*La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida por el Derecho de la Unión Europea sobre «Seguros de Grandes Riesgos», obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes [...]*”<sup>313</sup>.

---

<sup>311</sup> Así resulta del artículo 107.2.a) LCS; y, desde el 1 de enero de 2016, fecha en que entrará en vigor la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), en virtud de lo establecido en el artículo 107.2 LCS en relación con el artículo 11.a) de dicha Ley 20/2015. Sobre el particular, conferir, *supra*, las notas n.º. 164 y n.º. 227.

<sup>312</sup> Como hemos visto, PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 478, piensa que el seguro marítimo se configura como un seguro contra daños por grandes riesgos debido a la igualdad de las partes contratantes.

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., n.º. 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”.

<sup>313</sup> Lo mismo se afirmaba en el párrafo primero del apartado X de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013; y casi idéntica afirmación se contenía 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, de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012 y del

Al efecto de realizar un estudio sistemático, y en la medida de lo posible detallado, de dicho artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro, nos referiremos por separado a cada una de las normas que contiene<sup>314</sup>.

### **G.1. El inciso segundo del párrafo primero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro**

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 jugaba respecto del seguro marítimo, pues el derogado artículo 738 del Código de Comercio –norma de aplicación preferente– no señalaba entre los extremos que debía contener la póliza la inclusión de las Condiciones

---

Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012. En la Memoria del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004 ya se decía 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 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*”.

<sup>314</sup> Sobre esta materia, 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; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 268–304, 563–569 y 780–807.

Generales (sin perjuicio, evidentemente, de que pudieran incluirse en la misma)<sup>315</sup>.

## **G.2. Los incisos primero y final del párrafo primero del artículo 3. de la Ley de Contrato de Seguro**

Según el artículo 3º. párrafo primero inciso primero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, las Condiciones Generales “*en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los asegurados*”; y en el párrafo primero *in fine* de este precepto se añade que “*Se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos*”.

---

<sup>315</sup> 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, decía 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, sostenía 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”. Como veremos en el siguiente apartado, al comentar la Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1995 (RAJ 1995, 883), explica que dicha Sentencia se refería de forma particular al artículo 3º. párrafo primero *in fine* de la Ley de Contrato de Seguro, aunque el Alto Tribunal también generalizaba a todo el precepto su inaplicabilidad al seguro marítimo. Acabamos de referirnos al artículo 738 del Código de Comercio y a su valor preferente respecto de lo establecido en el artículo 3º. párrafo primero inciso segundo de la Ley de Contrato de Seguro; y veremos que aquel precepto también condicionaba lo establecido en el párrafo primero inciso primero y en el párrafo primero *in fine* del referido artículo 3º. Además, el derogado artículo 755 párrafo último del Código de Comercio desplazaba, a su vez, al párrafo primero *in fine* del artículo 3º. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre. Sin embargo –como expondremos en los apartados G.3., G.4. y G.5.–, el inciso tercero del párrafo primero del mencionado artículo 3º. pensamos que sí era aplicable al contrato de seguro marítimo, como también los párrafos segundo y tercero, bajo el régimen que para dicho contrato establecía el Código de Comercio.

*de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito”.*

Las Condiciones Generales que, por conculcar lo dispuesto en un precepto imperativo de la Ley (en este caso, de la Sección Tercera del Título III del Libro III del Código de Comercio)<sup>316</sup>, fueran ilegales, causarían un menoscabo de los derechos del asegurado, y en tal medida serían lesivas para el mismo. También serían lesivas dichas Condiciones Generales cuando resultasen desproporcionadamente onerosas para el asegurado, pudiendo reputarse injustas.

En todo caso, cabían las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, por lo que la determinación de su especial onerosidad y consiguiente lesividad para estos últimos, constituía una cuestión interpretativa sometida a la valoración judicial o arbitral en cada supuesto concreto<sup>317</sup>.

---

<sup>316</sup> PAGADOR LÓPEZ, Javier: «Régimen jurídico de las condiciones generales y particulares del contrato de seguro (En torno a los conceptos de «cláusula limitativa de los derechos del asegurado», «cláusula de carácter lesivo para el asegurado» y «cláusula de delimitación del riesgo objeto de cobertura»», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 87, julio/septiembre, 1996, pp. 102–103, estima que “Las cláusulas lesivas pueden definirse, en principio, como las que, aun sin ser abiertamente ilegales, en el sentido de contrarias a las normas de carácter imperativo de la LCS (art. 2 de la LCS), no superan el control de contenido, esto es, son injustas, desproporcionadas o inicuas o, en suma, abusivas para el asegurado”.

<sup>317</sup> MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, «Preliminar... », en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 128, decía que la admisión de cláusulas limitativas determina que la referencia a la «lesividad» difícilmente ofrecerá una protección mayor que la proporcionada por la imperatividad establecida en el artículo 2.º de la Ley de Contrato de Seguro. Ahora bien, dicha

En cuanto a la obligación de aceptar por escrito las Cláusulas Generales que tuvieran la consideración de limitativas, en consonancia con lo expuesto en el apartado anterior, sólo regiría para el seguro marítimo en la medida en que los contratantes hubieran incluido voluntariamente en la póliza dichas cláusulas, puesto que su inclusión no era preceptiva<sup>318</sup>. Por

---

imperatividad no afectaba al seguro marítimo, a tenor de lo dispuesto en el artículo 738 del Código de Comercio y en los artículos 44 párrafo segundo en relación con el 107.2.a) de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, redactados inicialmente conforme a la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, cuyo texto se mantuvo en el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados; en este sentido se pronunció la Sala Primera del Tribunal Supremo en su Sentencia de 12 de marzo de 2013 (EDJ 2013/30533).

GUISASOLA PAREDES, Aitor: *Cláusulas limitativas de derechos y delimitadoras del riesgo en el contrato de seguro*, Cuadernos Mercantiles, 3, EDERSA, Madrid, 2000, p. 151, afirma que “Las cláusulas delimitadoras del riesgo cubierto son cláusulas que determinan o definen el riesgo en el contrato de seguro y, por tanto, no pueden confundirse con aquellas otras cláusulas que limitan derechos de los asegurados. Primero debe definirse el riesgo y una vez definido éste, podrán existir cláusulas limitativas que lo reduzcan, o recorten, pero dentro del riesgo objeto de cobertura”.

<sup>318</sup> RÍOS MORENO, *op. cit.*, «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*, T. 1991–4, p. 200, opinaba que “el carácter formal del contrato (*de seguro marítimo*) hace impensable que las condiciones generales y cualesquiera otras limitativas de los derechos del asegurado no estén específicamente incluidas en la póliza y aceptadas por escrito”.

**Es cierto que la Doctrina española mayoritaria, basándose en lo dispuesto en el derogado artículo 737 del Código de Comercio, se inclinaba por considerar que el contrato de seguro marítimo tenía carácter formal. En este sentido:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 828–831; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 226–228. Aunque anteriormente, en *op. cit.*, «Algunas reflexiones... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 237, nota nº. 5, hacía partícipe al contrato de seguro marítimo de la naturaleza consensual que predicaba respecto de todo contrato de seguro, al entender que la póliza “aunque importante no es requisito esencial del contrato”; citando en esta línea la Sentencia del Tribunal Supremo de 6 de octubre de 1964.

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 773–774.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M.: *Derecho Mercantil Castellano. Dos estudios Históricos. I. La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI. II. Los*

---

orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo, Colegio Universitario de León, Unidad de Investigación, León, 1979, pp. 171–224.

DE-CAL Y CORTINA, *op. cit.*, *Derecho del mar y de la navegación marítima*, p. 224.

DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA, Francisco: *Tratado de Derecho Marítimo Español*, Tomo Cuarto, *Seguros Marítimos – Préstamo a la gruesa*, Grijalbo, Bilbao, 1941, p. 82.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. II, p. 77.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de Seguro...* T. I, pp. 5 y 54–56, donde, no obstante, se ponía de manifiesto que este carácter formal era totalmente inadecuado a la realidad existente, en la cual no era raro “que los acuerdos para asegurar una mercancía, un buque en situación geográfica especial, etc., se celebren por medio telefónico o de teleimpresor, atribuyendo las partes carácter inmediato al inicio de la cobertura, aun sin emisión de póliza”.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, p. 746.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 746–747.

GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual de seguro marítimo*, Editorial Mapfre, S. A., Madrid, junio de 1980, 2ª. Edición, p. 17.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 28 y 38.

PELÁEZ, Manuel J.: *Cambios y seguros marítimos en Derecho catalán y balear*, *Studia Albornotiana*, XLII, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 1984, pp. 154–167, donde estudia las pólizas de seguros marítimos de los siglos XIII a XVIII en el ámbito del Mediterráneo y explica (p. 154) que, “Tanto en el Derecho catalán como mallorquín, conforme al examen de los textos de los documentos de aplicación del Derecho, contando además con las Ordenanzas de seguros, se constata que los contratos han de tener un carácter formal”; y ello hasta el punto de que, conforme a las Ordenanzas de Barcelona de 1452, 1458, y 1484, se deben hacer “en documento público con la presencia de un notario, quedando invalidados aquellos contratos que se efectuasen en pólizas, albaranes u otras escrituras privadas”.

PONS PONS, Jerònia: *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650–1715)*, EL TALL del temps / 24, EL TALL editorial, Mallorca, 1996, p. 33, que también subraya que “Tanto en el Derecho catalán como en el mallorquín es obligatorio realizar contratos públicos”, pues así lo exigen las Ordenanzas de Barcelona de 1452, 1458 y 1484 y las Ordenanzas mallorquinas de 1492, marco legislativo que subsistió durante el siglo XVII.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 28 y 53, que indicaba que el carácter formal resulta de lo establecido en el artículo 737.1º. del Código de Comercio.

ROMERO SERRANO, Rosa: *El transporte marítimo. Introducción a la gestión del transporte marítimo*, Cuadernos de Logística, Legis·Book, 2002, p. 145, que destacaba que “Para que sea válido, el contrato de seguro marítimo requiere la existencia de una póliza, por lo que la forma es totalmente necesaria. No obstante, la

práctica del negocio marítimo es en muchas ocasiones tan rápida que no permite la emisión de una póliza, en cuyo caso se admite un «certificado de seguro»”.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 47 y nota nº. 3, donde RUIZ SOROA sostenía el carácter *ad substantiam* de la forma en el contrato de seguro marítimo, a tenor del artículo 737 del Código de Comercio, y explicaba que “El Derecho Inglés mantiene también, en principio, la exigencia de póliza como presupuesto para la exigibilidad del contrato –art. 22 M. I. A.–, aunque en una forma algo atenuada o matizada. En efecto, la inscripción de la «nota de cobertura» permite al asegurado exigir la entrega de la póliza al asegurador, aunque se trata de una obligación «de honor», que, por ejemplo, no permitiría al liquidador de la Compañía de Seguros declarada en quiebra emitir tal póliza. Por otro lado el «slip» puede servir como elemento de prueba adicional”. El «slip» es el nombre por el que se conoce a la «nota de cobertura». En efecto, la Sección 22 de la Marine Insurance Act de 1906 establece que “*Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance with this Act. The policy may be executed and issued either at the time when the contract is concluded, or afterwards*”. Pero hay que decir que, con motivo de la elaboración de la Marine Insurance Act de 2015 –que entrará en vigor el 12 de agosto de 2016–, la *Law Commission* planteó la oportunidad de derogar la citada Sección 22, y configurar el contrato de seguro marítimo como consensual, y parece que no se descarta que así pueda llegar a hacerse más adelante.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, pp. 575 y 691; 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. 106.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 1.053–1.054.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 517.

**No obstante, en Derecho comparado lo habitual es la configuración de dicho contrato de seguro marítimo como consensual. Así, conferir:**

a) **Para el Derecho americano:**

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 52.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice ...*, Volume I, p. 40.

b) **Para el Derecho francés:**

CHAUVEAU, *op. cit.*, *Traité de Droit Maritime*, pp. 656–657.

RODIÈRE, *op. cit.*, *Droit Maritime*, pp. 546–564.

c) **Para el Derecho italiano:**

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni marittime*, p. 225, sosteniendo que “el contrato se concluye en el momento en que el proponente tiene noticia de la aceptación de la otra parte”. Además, resaltaba que en el seguro marítimo los tratos entre el asegurador y el asegurado se llevan a cabo, generalmente, de palabra o por télex.

LEFEBVRE D’OVIDIO α PESCATORE, *op. cit.*, *Manuale di Diritto della Navigazione*, p. 510 y nota nº. 6, afirmando que la exigencia de escritura lo es sólo «*ad probationem causam*».

**En este sentido, RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA**

lo que se refiere a las Condiciones Particulares, se aplicaba al seguro marítimo lo dispuesto en el derogado artículo 755 párrafo último del Código de Comercio, según el cual “*Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniente, mencionándolas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto*”, precepto que excluía la aplicación del artículo 3º. párrafo primero *in fine* de la Ley de Contrato de Seguro<sup>319</sup>.

---

SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 47 y nota nº. 3, RUIZ SOROA afirmaba que en los Derechos italiano, alemán y francés la forma del contrato de seguro sólo es *ad probationem causam*.

De una manera un tanto ambigua, para el Derecho mexicano, OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 200, que si bien decía que “es un contrato formal, pues para ser válido ha de constar por escrito, en póliza firmada por los contratantes”, afirmaba seguidamente, (p. 202) que la póliza sólo es un instrumento probatorio que “no se considera por la Doctrina como documento incorporativo de derechos”.

En nuestra Doctrina, GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, pp. 639 y 650–651, también mantenía el carácter consensual de este contrato. Tanto los Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1980 –en su artículo 20– y de 1992 –en el artículo 14–, como el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004 –en su artículo 474– y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006 –en su artículo 437– y de 18 de diciembre de 2008 –en su artículo 436–, siguieron este criterio. Lo mismo hicieron el artículo 436 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, y el artículo 386 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012. **También optó por la consensualidad el artículo 407.2 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013. Y así se mantiene en el artículo 407.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, según el cual “La válida celebración del contrato de seguro marítimo no exigirá la sujeción a forma determinada alguna, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 421”; y el artículo 421 añade que “El asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador”.**

<sup>319</sup> En este sentido se manifestó el Tribunal Supremo en la Sentencia de 22 de abril de 1991 (RJ 1991/3018), concretamente en su fundamento de Derecho tercero [conferir RÍOS MORENO, *op. cit.*, «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*, T. 1991–4, p. 200]. La Sentencia del Tribunal Supremo



No obstante, conforme a lo dispuesto en el Código Civil, se podía y se puede llegar a resultados similares de protección del asegurado que los que se consiguen mediante la aplicación de las normas contenidas en el artículo 3º. párrafo primero, incisos primero y final, de la Ley de Contrato de Seguro. En efecto, el artículo 7º.1 de dicho Código impone el ejercicio de los derechos “conforme a las exigencias de la buena fe”: principio que impregna el contrato de seguro en general y el de seguro marítimo en particular<sup>320</sup>. El artículo 7º.2 del Código Civil añade que “La ley no

---

de 20 de febrero de 1995 (RJ 1995/883) confirmó esta línea jurisprudencial, al desestimar el único motivo de la parte recurrente que –al amparo del artículo 1.692.5º. de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881– denunciaba infracción de la Jurisprudencia, respecto de la aplicación supletoria de la normativa contenida en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, así como del artículo 3º. en relación con el 2º. de esta Ley. En particular, el recurrente alegaba que “Ante la presencia de una cláusula contractual de carácter excluyente de derechos en materia de contratos de seguros y por tanto, excepcional, éstas han de interpretarse con carácter restrictivo y en su enjuiciamiento se ha de tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley de Contrato de Seguro, cuando ordena que esas cláusulas limitativas de los derechos del asegurado se habrán de resaltar y destacar de modo especial y tendrán que ser específicamente aceptadas por escrito”. El Tribunal Supremo, en el fundamento de Derecho segundo de esta Sentencia, manifestó que, en el caso que se sometía a su conocimiento, no se había incumplido dicho precepto, pues, “como consta en la Sentencia de primera instancia, «no existen apartados o letras pequeñas que induzcan a una mala o deficiente interpretación o conocimiento»”. No obstante añadía –y eso es lo que aquí nos interesa– que el artículo 3º. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, no era aplicable estrictamente al seguro marítimo, “aunque el principio de que parte, al hallarse inspirado por la buena fe contractual y tratar de evitar cualquier posible indefensión del asegurado, sí habrá de ser tenido en cuenta como tal”. En idéntico sentido se pronunció la Sala Primera del Tribunal Supremo en el fundamento de Derecho cuarto de la Sentencia de 18 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9560), al desestimar el primer motivo de la parte recurrente, en el que se denunciaba la infracción del citado artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro, alegando dicho recurrente que no había firmado las cláusulas generales de la póliza de seguro; y, en la misma línea, con cita de esta Sentencia y de las de 20 de febrero de 1995 (EDJ 1995/833) y 17 de marzo de 2006 (EDJ 2006/5639), se volvió a pronunciar dicha Sala en la Sentencia de 12 de marzo de 2013 (EDJ 2013/30533).

<sup>320</sup> Ya hemos visto como el Tribunal Supremo, en sus Sentencias de 20 de

*ampara el abuso del derecho o el ejercicio antisocial del mismo*". Por último, el artículo 6º.4 del referido Código prohíbe el fraude de Ley.

### **G.3. El inciso tercero párrafo primero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro**

El artículo 3º. párrafo primero inciso tercero de la Ley de Contrato de Seguro establece que *"Las condiciones generales y particulares se redactarán de forma clara y precisa"*.

En esta línea, el artículo 49.2 del Real Decreto 1.348/1985, de 1 de agosto, por el que se aprobó el Reglamento de Ordenación del Seguro Privado, disponía que *"La póliza de seguro será redactada de forma que sea de fácil comprensión para el asegurado"*.

Dicho Real Decreto fue derogado por el Real Decreto 2.486/1998, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, actualmente en vigor; pero su

---

febrero de 1995 (RJ 1995/883) y de 18 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9560), a pesar de mantener que el artículo 3º. de la Ley 50/1980 no era aplicable estrictamente al seguro marítimo, no dejaba de señalar que *"el principio de que parte, al hallarse inspirado por la buena fe contractual y tratar de evitar cualquier posible indefensión del asegurado, sí habrá de ser tenido en cuenta como tal"*. En definitiva, basándose en el Principio General del Derecho de la buena fe en la conclusión y ejecución de los contratos y en lo dispuesto con carácter general en los artículos 7º.1 y 2 y 6º.4 del Código Civil, era posible llegar a una protección del asegurado tanto o más eficaz que la pretendida por el artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro y, en particular, por lo dispuesto en su párrafo primero incisos primero, tercero –a él nos referiremos a continuación– y final.

artículo 76.2 inciso primero también establece que “*La póliza de seguro será redactada de forma que sea de fácil comprensión*”<sup>321</sup>.

Así, podemos decir que las Condiciones Generales y Particulares que integran la póliza deben redactarse de forma clara y precisa, con el fin de que sean de fácil comprensión para el asegurado, protegiendo de este modo sus intereses.

Estas exigencias legales determinan una tendencia a la normalización del contenido de las pólizas, sirviendo además de motivación para ello el hecho de que el Tribunal Supremo aplique el artículo 1.288 del Código Civil en materia de interpretación de las Condiciones Generales<sup>322</sup>.

---

<sup>321</sup> Facilidad de comprensión que, si bien se predica en abstracto, cobra su verdadera significación respecto del asegurado ya que –en principio– no interviene en la redacción de la póliza.

<sup>322</sup> **Respecto del seguro marítimo, así se ha manifestado el Tribunal Supremo en diversas Sentencias.**

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e Interpretación... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 309; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 51; e Ídem: *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo*, Cuadernos de Derecho Judicial, p. 59, recogía esta línea jurisprudencial, citando las Sentencias de 29 de octubre de 1964 (RJ 1964/111), 18 de febrero de 1966 (RJ 1966/805), 16 de junio de 1966 (RJ 1966/3179), 23 de febrero de 1970 (RJ 1970/973) y 31 de marzo de 1973 (RJ 1973/1136).

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 288–289, e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 32, entendía que el artículo 3º. párrafo primero de la Ley de Contrato de Seguro es aplicación del artículo 1.288 del Código Civil. En realidad –y a pesar de que el artículo 1.288 precede en el tiempo al artículo 3º. párrafo primero– lo dispuesto en aquél es «consecuencia», jurídicamente hablando, de lo establecido en este último: si las Condiciones Generales no son claras y precisas será necesaria su interpretación y ésta no podrá favorecer a la parte responsable de su falta de claridad y precisión, o lo que es lo mismo, de su oscuridad.

ILLESCAS ORTIZ<sup>323</sup> acudía al Derecho Comparado –y en particular al movimiento legislativo originado en el Estado de New York, conocido por el nombre de «Plan English»–, tratando de encontrar un sentido innovador para la regla contenida en el artículo 3º. párrafo primero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y manifestaba que las pólizas deben expresarse mediante un medio semántico de fácil comprensión para el asegurado profano, abandonando la utilización de

---

Posteriormente, el Tribunal Supremo volvió a aplicar el artículo 1.288 del Código Civil en materia de interpretación de unos contratos de seguro marítimo [conferir las Sentencias de 31 de octubre de 1996 (RJ 1996/7729) y de 31 de diciembre de 1996 (RJ 1966/9394)], como recuerdan GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, pp. 741–742.

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, pp. 676–677, también piensa que el principio «*contra proferentem*» es aplicable al contrato en cuestión.

Como indica GUIASOLA PAREDES, *op. cit.*, *Cláusulas limitativas de derechos y delimitadoras del riesgo en el contrato de seguro*, p. 98, “El Tribunal Supremo, en diferentes Sentencias, ha aplicado este artículo en el sentido de que en caso de existir oscuridad de las condiciones generales del contrato de seguro, han de interpretarse en contra del asegurador. Es la aplicación del principio *in dubio contra stipulatorem* al derecho de seguros”; pero añade (pp. 99–100) que “cuando el Legislador de 1980 exige que los contratos de seguro deben contener unas condiciones generales redactadas de forma clara y precisa, no se refiere sólo a esa claridad general que exigen nuestros códigos, sino que su pretensión es mayor. Se pretende que el contrato de seguro esté dotado de una claridad especial, que va desde el uso de expresiones y términos de fácil comprensión, hasta la no utilización de *la letra pequeña*, plasmada en caracteres de menor tamaño, pero no de menor importancia que la de tamaño normal. Las pólizas deben abandonar el empleo de palabras técnicas, sólo accesibles a los especialistas en la materia, para pasar a expresar las condiciones en las que son expedidas conforme a un medio semántico de fácil comprensión para quien no posee la preparación técnica ni el dominio conceptual que el dicho contacto con la materia de los seguros proporciona. Cuando este cambio no sea posible, la incorporación de un glosario inteligible por el profano se configura como el único medio de satisfacer el requisito legal: la protección o tutela del contratante débil o consumidor de seguros”.

<sup>323</sup> ILLESCAS ORTIZ, *op. cit.*, «El lenguaje de las pólizas de seguro», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 358–360.

palabras técnicas; sólo así se conseguirá el fin propuesto de tutelar al consumidor<sup>324</sup>.

En la Doctrina americana, PARKS<sup>325</sup> entendía que, “naturalmente, es obligación de las compañías de seguros elaborar las pólizas emitidas por ellas de acuerdo con los términos de su impreso de propuesta (*de seguro*) sin apartarse de los mismos y expresando ambos documentos en palabras claras y sin ambigüedades”.

Como se puede apreciar, el precepto en cuestión ha tenido y seguirá teniendo plena virtualidad en el ámbito del seguro marítimo, pues la utilización de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» – debido a su complejidad y oscuridad notorias<sup>326</sup>– choca con lo dispuesto en él, determinando su aplicación<sup>327</sup>.

---

<sup>324</sup> Así también, BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 507.

<sup>325</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 33, citando en apoyo de su aserto el caso *Braund v. Mutuak Life & Citizens Assur. Co., Ltd.* (1926) N. Z. L. R. 529 (N. Z.).

<sup>326</sup> **Sobre el particular, vide:**

SOTO ABELEDO, Javier: «Las Cláusulas del “Instituto de Aseguradores de Londres”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Dirección de Transportes y Obras Públicas, 2001, pp. 391–427; 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; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 315–386.

<sup>327</sup> Así lo hizo también el Tribunal Supremo en la Sentencia de 4 de mayo de 1961 (RJ 1961/1858), que recoge el caso Vicente E. S. A. contra *General de Seguros Lepanto*, en el que se discutía si la Compañía aseguradora tenía la obligación de prestar

Un problema añadido es la utilización del idioma inglés en la redacción de las Pólizas de este seguro<sup>328</sup>.

La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, introdujo un párrafo inicial nuevo en el artículo 8º. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, según el cual, “*La póliza del contrato debe estar redactada en todo caso en castellano y, si el tomador lo solicita, en otra lengua [...]*”<sup>329</sup>. A su vez, la

---

las garantías precisas para liberar un buque de un embargo originado por un salvamento previo. La solución en el Derecho inglés es negativa, pero el Tribunal Supremo, aplicando el principio «*contra proferentem*», resolvió la cuestión afirmativamente (*vide* MONFORT BELENGUER, Juan B.: *Revista Española de Derecho Marítimo*, 1968, pp. 186 y ss., donde se comenta dicha Sentencia).

<sup>328</sup> Opinaba ILLESCAS ORTIZ, *op. cit.*, «El lenguaje de las pólizas...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 361–362, que dicha lengua debería desaparecer de los contratos de seguro celebrados en España, si se diera cumplimiento a lo establecido en el artículo 2.6 de la Proposición de Directriz, de 10 de julio de 1979, de la Comunidad Económica Europea, sobre contrato de seguro (conferir JOCE, serie C, número 190, de 28 de julio de 1979), según el cual, “*El contrato será redactado en el idioma oficial del Estado cuyo Derecho sea aplicable*”. Como exponemos a continuación, la Ley 18/1997, de 13 de mayo, modificó el artículo 8º. de la Ley de Contrato de Seguro, señalando en su Exposición de Motivos que “*La nueva redacción, conforme con los principios constitucionales que reconocen la pluralidad lingüística, respeta igualmente la Directiva 92/96, del Consejo de la Unión Europea, la cual reconoce al tomador del seguro el derecho a que el contrato se redacte, además de en una lengua oficial del territorio del Estado miembro donde se formalice, en otra lengua que él elija*”.

<sup>329</sup> Antes de esta reforma, el idioma de la póliza también debía ser el castellano, pues el artículo 149 regla 6ª. de la Constitución Española atribuye competencia exclusiva al Estado sobre la “*Legislación mercantil*” y el artículo 3.1 de nuestra Norma Fundamental dispone que “*El castellano es la lengua oficial del Estado*”. No obstante, el artículo 2.6 de la Directriz de 10 de julio de 1979, de la Comunidad Económica Europea, antes citado, disponía que “*El tomador del seguro puede plantear como condición previa a la conclusión del contrato que todos los documentos relativos a la conclusión, modificación y ejecución del contrato de seguro sean traducidos en el idioma de su residencia habitual, siempre y cuando sea un idioma oficial de la*

Ley 18/1997, de 13 de mayo, de modificación del artículo 8º. de la Ley de Contrato de Seguro para garantizar la plena utilización de todas las lenguas oficiales en la redacción de los contratos, dio un nuevo contenido al referido párrafo inicial de dicho precepto, que pasó a disponer que “*La póliza del contrato deberá redactarse, a elección del tomador del seguro, en cualquiera de las lenguas españolas oficiales en el lugar donde aquélla se formalice. Si el tomador lo solicita, deberá redactarse en otra lengua distinta, de conformidad con la Directiva 92/96, del Consejo de la Unión Europea, de 10 de noviembre de 1992 [...]*”<sup>330</sup>.

Ya sabemos, por el estudio del sistema de fuentes del contrato de seguro marítimo<sup>331</sup>, que en el ámbito de dicho seguro la aplicación de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, sólo podía hacerse en el régimen del Código de Comercio –en su caso– sobre la base del principio dispositivo<sup>332</sup>, por lo que si las partes decidían redactar la Póliza

---

*Comunidad*”. Como hemos señalado, la Directiva 92/96, del Consejo de la Unión Europea, dio un paso más.

<sup>330</sup> Para un comentario de dicho precepto, *vide* RENEDO OMAECHEVARRÍA, Manuel: «La modificación del artículo 8 de la Ley de Contrato de Seguro para garantizar la plena utilización de todas las lenguas oficiales en la redacción de los contratos», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 92, octubre/diciembre, 1997, pp. 129–139.

<sup>331</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.

<sup>332</sup> **En esta línea, vide:**

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 21, en la que RUIZ SOROA decía que, en virtud de lo establecido en el artículo 44 párrafo segundo de la Ley de Contrato de Seguro, no cabía aplicar esta Ley con carácter imperativo al seguro marítimo; postura que reiteraba en RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 124–125.

en inglés, estaban en su derecho. De todas formas, entendemos que la redacción de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» en cualquiera de las lenguas cooficiales en el territorio del Estado español, no solucionaría en modo alguno los problemas hermenéuticos que plantean<sup>333</sup>.

---

SOTO ABELEDO, *op. cit.*, «Las fuentes del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XIII, 1996, pp. 328–329 y 339–340, **donde nos pronunciamos en este sentido, a tenor de lo dispuesto en el artículo 738 del Código de Comercio y en los artículos 44 párrafo segundo y 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro**; postura que hemos reiterado en SOTO ABELEDO, *op. cit.*, *El régimen jurídico del seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición., pp. 89–91 y 112–114; y en Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 118–119, 284–285, 484–485 y 814–815.

**Posteriormente, lo han indicado así:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El marco jurídico español...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, pp. 32–38; e ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, pp. 154–159.

BARRÓN DE BENITO, *op. cit.*, *Condiciones Generales de la Contratación y Contrato de Seguro*, pp. 54–56.

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, pp. 643–644.

MARTÍ SÁNCHEZ, *op. cit.*, «Actividad aseguradora...», en *Derecho de seguros II*, Cuadernos de Derecho Judicial, pp. 41–42.

REIG FÀBREGA, *op. cit.*, «La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVI, 1999, pp. 451–464.

<sup>333</sup> **Como afirmaba** CIGES PÉREZ, Miguel: *La relación de causalidad en el mar (Derecho anglosajón)*, Conferencia pronunciada el día 23 de abril de 1959, en el Salón del Consulado de la Lonja de Valencia, con motivo de la *V Semana Valenciana de Derecho Marítimo*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, Madrid, 1963, pp. 39–40, **la traducción de las Cláusulas al castellano** “es casi un imposible, puesto que a lo más que se llega en este orden es a traducir palabras pero no ideas, que habrían de ser buscadas en el Derecho inglés”. Así se pronunciaba RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 81, citando también a CIGES PÉREZ.

**En esta línea, vide** SOTO ABELEDO, *op. cit.*, «Las Cláusulas del “Instituto de Aseguradores de Londres”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVIII, 2001, pp. 414–417, donde expusimos que, “aunque en los supuestos en que así lo deseen los contratantes de un seguro marítimo se redacten las Cláusulas en otra lengua oficial distinta del inglés y por ellos escogida, esto no puede solucionar en modo alguno los



inconvenientes que origina la utilización e interpretación de dichas Cláusulas, pues las dificultades surgen del contenido y de los principios en que se basan, que, obviamente, son diferentes de aquéllos sobre los que descansan las Condiciones Generales españolas”; Ídem, *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, pp. 97–99; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 373–374.

**No obstante, para un texto en castellano de las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» para cargamentos, de 1 de enero de 1982 y de cascos, de 1 de enero de 1983, conferir:**

*ANUARIO DE DERECHO MARÍTIMO*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen II, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1982, pp. 712 y ss., donde se recoge la traducción y adaptación al castellano de las «Cláusulas del Instituto para Cargamentos» (A), (B) y (C), de las «Cláusulas de Guerra del Instituto» (Cargamentos) y de las «Cláusulas de Huelgas del Instituto» (Cargamentos), efectuada por RODRÍGUEZ CARRIÓN.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo. Algunas cláusulas inglesas de seguro de buques», en *Derecho Marítimo*, Cuadernos de Derecho Judicial, pp. 80–92, donde comenta 13 Cláusulas para buques; Ídem: «Cláusulas inglesas del seguro de buques», en *Revista Española de Seguros*, AIDA, Sección Española – Editorial Española de Seguros, S. A., n.º 77, enero/marzo, 1994, pp. 89–105, donde analiza las Cláusulas 1 a 3 de las «Institute Time Clauses–Hulls», de 1 de octubre de 1983, recogiendo el texto en inglés y efectuando su traducción al castellano; Ídem: «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (2)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA, Sección Española – Editorial Española de Seguros, S. A., n.º 79, julio/septiembre, 1994, pp. 95–109, artículo que continúa el análisis de las citadas Cláusulas y en concreto de la número 4 y de la número 5; Ídem: «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA, Sección Española – Editorial Española de Seguros, S. A., n.º 82, abril/junio, 1995, pp. 29–65, donde hace lo mismo con las Cláusulas 6 y 7; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º, donde traduce y comenta «Las Cláusulas Inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres, a término, para buques, de 1983» (pp. 127–320) y «Las Cláusulas Inglesas de Mercancías del Instituto de Aseguradores de Londres, de 1982» (pp. 359–421).

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, donde ARRANZ DE DIEGO dedica los temas 11 a 14 (pp. 201–234) al estudio de las «Cláusulas a Término del Instituto para Cascos», de las «Cláusulas a Término del Instituto para Cascos. Desembolsos y Aumento de Valor» y de las «Cláusulas a Término del Instituto. Flete», de 1983; y ZABALETA SARASUA los temas 16 a 20 (pp. 335–473) a hacer lo propio con las «Cláusulas del Instituto para Cargamentos», de 1982, en las mencionadas modalidades.

**Para un interesante y detallado estudio filológico de estas Cláusulas del**

---

**«Instituto de Aseguradores de Londres» para cargamentos, de 1 de enero de 1982, conferir** ORTS LLOPIS, María de los Ángeles: *Aproximación al discurso jurídico en inglés. Las pólizas de seguro marítimo de Lloyd's*, Edisofer, Madrid, 2006.

**Vide, también:**

ALBORS, Eduardo y ALBORS, Galiano: «Los seguros sobre buques y mercancías durante su estancia en Puerto», en *Ingeniería Naval*, julio/agosto, 2003, pp. 847–853, que analizan la cobertura bajo las cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» para carga, de 1 de enero de 1982 y de cascos, de 1 de octubre de 1983.

BASTERRETXEA IRIBAR, Imanol: *Práctica del seguro de buques*, Cuadernos Prácticos, 1, Gobierno Vasco, Departamento de Obras Públicas y Transportes, Vitoria, Enero de 1996, Primera Edición, obra dedicada al estudio de la póliza de buques suscrita bajo las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres», de 1 de octubre de 1983. Así, analiza las «Institute Time Clauses–Hulls» (pp. 55–126); las «Institute Additional Perils Clauses–Hulls» (pp. 129–130); las «Institute War and Strikes Clauses Hulls–Time» (pp. 133–138); las «Institute Time Clauses–Hulls. Disbursements and Increased Value» (pp. 141–150); y las «Institute Time Clauses–Freight» (pp. 153–162).

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA *Curso de Seguro Marítimo*, Tomo II, *Análisis de las pólizas*, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Vitoria, 1987, donde se analizaban las «Institute Time Clauses–Hulls» (pp. 4–164); las «Institute War and Strikes Clauses Hulls–Time» (pp. 169–175); las «Institute Time Clauses–Hulls. Disbursements and Increased Value» (pp. 182–186); las «Institute Time Clauses–Freight» (pp. 189–194); las «Institute Clauses for Builder's Risks» (pp. 201–205); las «Institute Time Clauses–Hulls. Port Risks» y las «Institute Time Clauses–Hulls. Port Risks, Including Limited Navigation» (pp. 206–207); las «Institute Cargo Clauses» (A), (B) y (C) (pp. 259–300); las «Institute Strikes Clauses (Cargo)» (pp. 301–305); y las «Institute War Clauses (Cargo)» (pp. 305–313).

FERRARINI, Sergio: «Le nuove condizioni inglesi di assicurazione marittima corpi», en *Assicurazioni*, Direttore Scientifico: Antigono DONATI, Anno LI, Fasc. 2, Marzo/Aprile, 1984, Edita dall'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, pp. 89–109.

GEORGE, Anthony: «The New Institute Cargo Clauses», en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part. 4, November, 1986, pp. 439–467.

**Interesa recordar aquí que el «Instituto de Aseguradores de Londres» publicó el 1 de noviembre de 1995 las nuevas «Institute Time Clauses–Hulls», que sustituyeron a las de 1 de octubre de 1983. Sobre el tema, vide:**

BENNETT, Howard N.: «The New Institute Time Clauses Hulls», en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 1, February, 1997, General Editor F. D. ROSE, Consultant Editor F. M. B. REYNOLDS, M. T. WILFORD, Clyde & Co., London, pp. 305–309.

FERRARINI, Sergio: «Le Istitute Time Clauses Hulls», 1–11–95, en *Assicurazioni*, Anno LXIII, Fasc. 1–2, Gennaio/Aprile, 1996, Direttori Scientifici: Antigono DONATI – Antonio LATORRE, Edita da INA – Istituto Nazionale delle Assicurazioni, pp. 17–27, donde explicaba que “las Cláusulas de 1995 no innovan las Cláusulas de 1983, sino que sólo las modifican y de una manera menos radical de lo que

#### **G.4. El párrafo segundo del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro**

Dispone el artículo 3º. párrafo segundo de la Ley de Contrato de Seguro que “*Las condiciones generales del contrato estarán sometidas a la vigilancia de la Administración Pública en los términos previstos por la Ley*”.

Vamos a estudiar en primer lugar el régimen de vigilancia que establecía la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado (LOSP) –y el Reglamento que la desarrollaba (ROSP), aprobado por el Real Decreto 1.348/1985, de 1 de agosto–, antes de la reforma de

---

pueda parecer en una primera lectura”. De ello se desprende que persistirán los problemas hermenéuticos expuestos.

HILL TAYLOR DICKINSON, International Law Firm, *Institute Time Clauses – Hulls, Comparing the ITC – Hulls 1/10/83 and the ITC – Hulls 1/11/95*, Insurance and Reinsurance ‘At A Glance’ Guide: 1, 2nd Edition, July 2003.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 321–358, donde traducía y comentaba «Las enmiendas de 1995 a las Cláusulas a término, para buques, del Instituto de Aseguradores de Londres, de 1983» y pp. 466–472, en las que estudiaba las «Institute Time Clauses, Freight», de 1 de noviembre de 1995.

**Y el 1 de enero de 2009, se publicaron las nuevas «Institute Cargo Clauses», que sustituyeron a las de 1 de enero de 1982. Para una comparación de ambos clausulados, vide RICHARDS HOGG LINDLEY, Average Adjusters & Marine Claims Consultants, *Institute Cargo Clauses 2009, A comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary.***

**Conferir, también:**

PERRELLA, Claudio y MORELLI, Alessandro: «La nuova edizione 2009 delle Institute Cargo Clauses per l’assicurazione delle merci trasportate», en *Ill Diritto Marittimo, Associazione Italiana di Diritto Marittimo*, Genova, Fasc. 4, 2009, pp. 1.081–1.094.

RODAS PAREDES, Paola: «El seguro marítimo de mercancías después de las Institute Cargo Clauses 2009 (A): nuevas propuestas y viejos problemas», en *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, Marcial Pons, nº. 8, 2011, pp. 81–97.

aquella Ley 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 a continuación el que instauró la citada reforma.

Por último, nos referiremos al régimen introducido por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados (LOSSP), y por el Real Decreto 2.486/1998, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados (ROSSP), mantenido por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados (TRLOSSP), no difiriendo del mismo el que establece la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015)<sup>334</sup>, que deroga dicho Real Decreto Legislativo 6/2004, y que, según el apartado 1 de su Disposición Final Vigésima Primera, “*entrará en vigor el 1 de enero de 2016*”.

---

<sup>334</sup> Concretamente, el citado apartado g) de la Disposición Derogatoria de la mencionada Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), deroga “*El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª, por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes*”.

El artículo 6º.1 inciso primero de la LOSP disponía que “*Las Entidades que se propongan realizar operaciones sometidas a esta Ley deberán obtener la correspondiente autorización del Ministerio de Economía y Hacienda como requisito previo e indispensable para ejercerlas, la cual se concederá siempre que se cumplan los requisitos establecidos en la presente Ley y en su Reglamento*”.

El artículo 8º. 1 del ROSP se expresaba en términos prácticamente idénticos, estableciendo que “*Las Entidades que se propongan realizar operaciones sometidas a la Legislación sobre seguros privados*<sup>335</sup> *deberán obtener la correspondiente autorización del Ministerio de Economía y Hacienda como requisito previo e indispensable para ejercerlas [...]*”.

Entre los documentos que el artículo 8º.3 del ROSP exigía que aportase toda Entidad aseguradora estaban los “*modelos de pólizas, bases técnicas y tarifas de prima que se proponga utilizar*”, relevándolas de esta obligación para los supuestos de “*seguros de vehículos ferroviarios; aeronaves; cascos de buques o embarcaciones marítimas, lacustres y fluviales; mercancías transportadas y responsabilidad civil por razón de aeronaves, buques o embarcaciones marítimas, lacustres y fluviales*” [artículo 8º.3.d) del ROSP].

La exigencia de aportación de los modelos de pólizas, bases técnicas y tarifas de primas, al solicitar “*la autorización inicial o la*

---

<sup>335</sup> Al respecto, conferir los artículos 1º. y 2º. de la LOSP y 1º. a 3º. del ROSP.

*necesaria para ampliar la actividad a nuevos ramos*”, tenía por finalidad someterlos a la aprobación administrativa previa exigida para los mismos tanto por la Ley sobre Ordenación del Seguro Privado (artículo 23.4 *in fine* de la LOSP), como por el Reglamento que la desarrollaba (artículo 48.1 *in fine* del ROSP). Con el fin de conseguir dicha aprobación, el contenido de las pólizas debía ajustarse a la Ley de Contrato de Seguro y a la Ley y al Reglamento citados (artículo 23.2 de la LOSP, en su redacción primitiva, y 49.1 del ROSP).

En el caso de los seguros marítimos, al no exigirse la presentación de los mencionados documentos, entendemos que tampoco era precisa la aprobación administrativa de los mismos. Nos parece lógica tal excepción, pues al regirse dichos seguros por el Código de Comercio –y en lo que respecta a la póliza, por el ahora derogado artículo 738 del citado Texto Legal–, no resultaba aplicable al efecto la Ley de Contrato de Seguro; y carecía de sentido para ellos el sistema de aprobación previa exigido por la Ley y el Reglamento de Ordenación del Seguro Privado, cuya finalidad última era comprobar la conformidad del contenido de las pólizas con lo dispuesto en la citada Ley de Contrato de Seguro.

De esta forma, el Reglamento de Ordenación del Seguro Privado venía a reconocer tácitamente que los seguros marítimos no se regían por dicha Ley, ni siquiera supletoriamente.

Tras la reforma operada en la Ley 33/1984, de 2 de agosto, por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, el artículo 6º. 1 de la LOSP quedó redactado del siguiente modo:

*“Las Entidades que se propongan realizar operaciones sometidas a esta Ley por medio de establecimiento situado en España deberán obtener la correspondiente autorización del Ministerio de Economía y Hacienda como requisito previo e indispensable para ejercerlas, la cual se concederá siempre que se cumplan los requisitos establecidos en la presente Ley y en su Reglamento.”*

Por lo tanto, se mantenía el requisito de la previa autorización del Ministerio de Economía y Hacienda exigida por el artículo 6º.1 en su redacción anterior, pero referida a los establecimientos ubicados en territorio español.

La mencionada reforma no afectó al artículo 23.4 párrafo primero *in fine* de la LOSP, que se expresaba en los mismos términos que lo hacía el artículo 23.4 *in fine* de la LOSP –redactado por la Ley 33/1984, de 2 de agosto–, reiterando la necesidad de aprobación administrativa previa de los modelos de pólizas, bases técnicas y tarifas de primas, “*cuando se solicite la autorización inicial o la necesaria para ampliar la actividad a nuevos ramos*”; exigencia que el artículo 60.3 de la LOSP hacía extensiva a los establecimientos situados en otros Estados miembros de la Comunidad Económica Europea (hoy, Unión Europea) que realizasen operaciones en España.

La Ley 21/1990, de 19 de diciembre, añadió un segundo párrafo al artículo 23.4 de la LOSP según el cual, *“Cuando se trate de grandes riesgos el Ministerio de Economía y Hacienda sólo podrá exigir la comunicación no sistemática de la documentación contractual y técnica empleada, salvo que la Entidad pretenda cubrir riesgos del ramo autorizado distintos a los definidos en el artículo 52º. de esta Ley en cuyo caso se estará a lo dispuesto en el primer párrafo”*. El artículo 60.4 de la LOSP también exceptuaba a los grandes riesgos de lo establecido en el número 3 de dicho artículo, *“sin perjuicio de que el Ministerio de Economía y Hacienda pueda exigir la comunicación no sistemática de la documentación contractual y técnica empleada”*.

El artículo 52.a), introducido igualmente por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, disponía que:

*“A los efectos de lo establecido en la presente Ley y disposiciones complementarias se entenderán por grandes riesgos los siguientes:*

a) *Los de vehículos ferroviarios, aeronaves, cascos de buques, mercancías transportadas, responsabilidad civil derivada del uso de aeronaves o de buques.”*

De este modo, se excluían las pólizas de los seguros marítimos de la necesidad de aprobación administrativa previa que exigía el artículo 23.4 párrafo primero *in fine* de la LOSP –redactado por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre–, cuando se solicitase la autorización inicial o la necesaria para ampliar la actividad a nuevos ramos: conclusión a la que, como se ha



expuesto, podía llegarse con anterioridad a la reforma de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, teniendo en cuenta lo dispuesto en el citado artículo 8º.3 d) del ROSP.

Ahora bien, según tuvimos ocasión de exponer en esta obra<sup>336</sup>, después de la reforma efectuada por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, el artículo 23.2 de la LOSP dispuso que “*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 52.º*”; y en idéntico sentido se manifestaba el artículo 60.1 de la LOSP respecto de los establecimientos situados en otros Estados de la Comunidad Europea que realizasen operaciones en España. Sin embargo, nos parece que podía resultar difícil comprobar si las pólizas que cubrían «*grandes riesgos*» se sujetaban a la Leyes citadas, en aquellos puntos en que no existiera pacto contractual, porque, como ya hemos indicado, el artículo 23.4 párrafo segundo de la LOSP disponía que “*el Ministerio de Economía y Hacienda sólo podrá exigir la comunicación no sistemática de la documentación contractual y técnica empleada [...]*”.

Como se expuso anteriormente, 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 mayor

---

<sup>336</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.

parte de los preceptos de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre<sup>337</sup> –incluido su artículo primero apartado trece, por el que se modificó la redacción del artículo 23.2 de la LOSP–; pero la Disposición Derogatoria de aquella Ley dejó en vigor el Real Decreto 1.348/1985, de 1 de agosto –en cuanto no se opusiera a lo establecido en ella<sup>338</sup>–, finalmente derogado por el Real Decreto 2.486/1998, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

El artículo 6.1 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, reiteraba lo que exigía –con una redacción algo distinta– el artículo 6.1 de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, redactado por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, disponiendo que “*El acceso a las actividades definidas en el artículo 33<sup>339</sup> por entidades aseguradoras españolas estará supeditado a la previa obtención de autorización administrativa del Ministro de Economía y Hacienda*”.

---

<sup>337</sup> Como ya indicamos, de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, no derogados por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, 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.

<sup>338</sup> De forma expresa, derogó el número 4 del artículo 51, la letra g) del artículo 52 y el inciso “...seguro de asistencia sanitaria. Asimismo se aplicará esta reducción para el...”, del número 5 del artículo 78 del Real Decreto 1.348/1985, de 1 de agosto.

<sup>339</sup> Este precepto se refiere al ámbito objetivo de la Ley sobre Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

En cambio, el artículo 24.5 párrafo primero de la citada Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados no exigía, en ningún caso, la aprobación administrativa de los modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas; a diferencia de los artículos 23.4 párrafo primero *in fine* de la LOSP y 48.1 *in fine* del Real Decreto 1.348/1985, de 1 de agosto, que –como se ha dicho– requerían dicha aprobación cuando se solicitase “*la autorización inicial o la necesaria para ampliar la actividad a nuevos ramos*”<sup>340</sup>.

No obstante, esto no suponía ninguna novedad respecto de los seguros marítimos, pues hemos visto como el artículo 23.4 párrafo segundo de la LOSP –redactado por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre– ya excepcionaba a esos seguros del mencionado requisito.

El artículo 137.3 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 (ROSSP), disponía en su redacción inicial –vigente desde el 1 de enero de 1999 hasta el 21 de febrero de 2004– que:

*“Los modelos de pólizas, bases técnicas y tarifas de primas no precisarán aprobación administrativa previa, pero deberán estar a disposición de la Dirección General de Seguros antes de su utilización.*

---

<sup>340</sup> Establecía el artículo 24.5 párrafo primero de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados que “*Los modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas no estarán sujetos a autorización administrativa ni deberán ser objeto de remisión sistemática a la Dirección General de Seguros [...]*”.

*Cuando se trate de grandes riesgos definidos en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, la documentación prevista en el apartado anterior no precisará estar a disposición de la Dirección General de Seguros antes de su utilización. No obstante, dicha Dirección General podrá requerir la presentación de los modelos de pólizas, bases técnicas y tarifas de primas siempre que lo entienda pertinente, al objeto de controlar si respetan las disposiciones técnicas y sobre contrato de seguro.”*

Tras la reforma operada por el Real Decreto 297/2004, de 20 de febrero, el artículo 137.3 del ROSSP generalizó el régimen previamente establecido para los seguros contra daños por grandes riesgos, al establecer que:

*“Los modelos de pólizas, bases técnicas y tarifas de primas no precisarán aprobación administrativa previa.*

*La Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones podrá requerir la presentación de los modelos de pólizas, bases técnicas y tarifas de primas siempre que lo entienda pertinente, al objeto de controlar si respetan las disposiciones técnicas y sobre contrato de seguro.”*

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), tampoco exigió en ningún caso la aprobación administrativa previa de los modelos de pólizas,

tarifas de primas y bases técnicas<sup>341</sup>.

### **G.5. El párrafo tercero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro**

Sin perjuicio de comentar con mayor amplitud este precepto al tratar del papel de la Jurisprudencia<sup>342</sup>, y de estudiar con mayor rigor la aplicabilidad de la Ley de Contrato de Seguro en general al seguro marítimo bajo el régimen del mismo, ahora derogado, que establecía el Código de Comercio, haremos aquí algunas indicaciones al respecto.

Antes de la promulgación de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, VICENT CHULIÁ<sup>343</sup>, al referirse al impacto de la

---

<sup>341</sup> Hay que reiterar que el apartado g) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), deroga “El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª., por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes”. Como hemos expuesto, según el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la mencionada Ley 20/2015, la misma “entrará en vigor el 1 de enero de 2016”; y su artículo 95.1 –de forma similar al citado artículo 25.6 del Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre– tampoco exige en ningún caso la aprobación administrativa previa para los modelos de pólizas, tarifas de primas y bases técnicas.

<sup>342</sup> Conferir, *infra*, el apartado 3.2.10.

<sup>343</sup> VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, pp. 49–50.

Constitución de 1978 en el Derecho Mercantil y, en concreto, al artículo 51 de la misma, que recoge el derecho a la defensa del consumidor y usuario, ya había señalado que esta exigencia constitucional hacía precisa la reforma de nuestra Legislación para hacerla efectiva. Dicha reforma debería afectar –entre otras materias– al Derecho Procesal, manifestándose en la simplificación de los procedimientos, en la concesión de acciones a las Asociaciones de Consumidores y, especialmente, “en la expansión de la fuerza de la cosa juzgada de las Sentencias, afectando la declaración de nulidad de las cláusulas contractuales a las similares a la del caso juzgado presentes en los formularios de las empresas”.

La Ley de Contrato de Seguro se hace eco de estas opiniones doctrinales, y el artículo 3º. párrafo tercero dispone que, “*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*”<sup>344</sup>.

Pensamos que la norma en estudio también era –y es– aplicable al contrato de seguro marítimo, en primer lugar, porque no existía en el régimen del Código de Comercio ningún precepto contrario a la misma

---

<sup>344</sup> Para un estudio más detallado de esta norma, conferir SOTO ABELEDO, Javier: *El artículo 3º. párrafo tercero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*, Colección de Derecho Mercantil, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición. Vide, también, SOTO ABELEDO, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 268–304, 563–568 y 780–807.

dentro de las fuentes que se aplicaban al referido contrato con prioridad a la Ley 50/1980, de 8 de octubre<sup>345</sup>. 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., que ya hemos analizado, y según el cual “*Las condiciones generales del contrato estarán sometidas a la vigilancia de la Administración Pública en los términos previstos por la Ley*”.

Del análisis conjunto de ambas normas resulta que el párrafo tercero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro le indica a dicha Administración –en particular a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones– un modo de hacer efectiva su función de vigilancia de las citadas Condiciones Generales<sup>346</sup>, fortaleciendo a un tiempo el sistema de

---

<sup>345</sup> De esta opinión era 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, consideraba censurable el valor que este precepto atribuye a una sola Sentencia del Tribunal Supremo.

<sup>346</sup> 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*

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.

---

*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”.*

Hay que reiterar que el apartado g) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), deroga “*El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª, por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes”.* Como hemos expuesto, según el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la mencionada Ley 20/2015, la misma “*entrará en vigor el 1 de enero de 2016”;* y su artículo 95.1 –de forma similar al citado artículo 25.6 del Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre– establece que:

*“1. Las condiciones contractuales y modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas no estarán sujetas a autorización administrativa ni deberán ser objeto de remisión sistemática a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.*

*No obstante, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones podrá requerir la presentación, siempre que lo entienda pertinente, de las condiciones contractuales, los modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas de las entidades aseguradoras, así como de los modelos de contratos, primas y cualquier otra documentación relacionada con la actividad reaseguradora, para controlar si respetan los principios actuariales, las disposiciones contenidas en esta Ley y sus normas de desarrollo y las reguladoras del contrato de seguro.*

*La exigencia contenida en el párrafo precedente no podrá constituir para la entidad aseguradora o reaseguradora condición previa para el ejercicio de su actividad.”*



En definitiva, se trata de un procedimiento conjunto de control que puede ser mucho más eficaz que el llevado a cabo por ambos Poderes separadamente<sup>347</sup>.

---

<sup>347</sup> **Han valorado positivamente esta norma:**

MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, «Preliminar...», en VERDERA Y TUELLES y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 133.

POLO SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La extensión de la eficacia del control judicial sobre las condiciones generales del contrato de seguro», en VERDERA Y TUELLES y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, 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; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 297–301, 566–569 y 803–807.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II., p. 504.

**Más reservas han mostrado:**

LINDE PANIAGUA, Enrique: «La Administración en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro», en VERDERA Y TUELLES, 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 TUELLES, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, pp. 218–219.

**En contra:**

ALFARO ÁGUILA-REAL, *op. cit.*, «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 citaba a SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal: «El control de las condiciones generales en Derecho comparado», en *Revista de Derecho Mercantil*, n<sup>os</sup>. 157–158, 1980, p. 417, nota n<sup>o</sup>. 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.

Entendemos que la declaración de nulidad de una cláusula de las Condiciones Generales de un contrato de seguro marítimo podía y 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<sup>348</sup>, se haya pactado para el mismo. Evidentemente, hay que atenerse en cada caso concreto a la normativa aplicable para ver si la cláusula en cuestión la vulnera.

## **G.6. Conclusiones sobre la aplicabilidad del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo**

A tenor del sistema de fuentes y su orden jerárquico que –bajo el derogado régimen del Código de Comercio– propusimos para el contrato de seguro marítimo, 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 podía predicar por igual de todas las normas que el mismo contiene, ya que:

1. El derogado artículo 738 del Código de Comercio excluía la aplicación del inciso segundo del párrafo primero del artículo 3º., de la mencionada Ley de Contrato de Seguro.

---

<sup>348</sup> Y, desde el 1 de enero de 2016, fecha en que entrará en vigor la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), en virtud de lo establecido en el artículo 107.2 LCS en relación con el artículo 11.a) de dicha Ley 20/2015. Sobre el particular, conferir, *supra*, las notas nº. 164 y nº. 227.

2. Lo dispuesto en el inciso primero del párrafo primero de dicho artículo 3°. sí resultaba aplicable al seguro marítimo, pero la determinación de la lesividad de una cláusula del contrato era una cuestión interpretativa que debía 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 3°. párrafo primero *in fine* de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro–, era posible pactar cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados.

3. La obligación establecida en el párrafo primero *in fine* del citado artículo 3°. 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, tenía una doble limitación en el ámbito del seguro marítimo:

3.1. No jugaba respecto de las Condiciones Generales, a menos que los interesados las hubieran incluido en la póliza de forma voluntaria, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 738 del Código de Comercio.

3.2. El derogado artículo 755 párrafo último del citado Código de Comercio era 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 debía 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 manifestación 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 exigió en ningún caso autorización administrativa previa para los modelos de pólizas, tarifas de primas y bases técnicas, sí estableció 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<sup>349</sup>. Estas normas no sólo eran aplicables al seguro marítimo

---

<sup>349</sup> En efecto, otras formas de control administrativo son las recogidas en 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) –coincidente con el artículo 24.5 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados–, 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*

cuando las partes hubiesen optado por aplicar la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, sino también cuando la Ley elegida fuese 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

---

*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"*.

Hay que reiterar que el apartado g) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), deroga *"El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª, por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes"*. Como hemos expuesto, según el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la mencionada Ley 20/2015, la misma *"entrará en vigor el 1 de enero de 2016"*; y su artículo 95.1 –de forma similar al citado artículo 25.6 del Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre– establece que:

*"1. Las condiciones contractuales y modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas no estarán sujetas a autorización administrativa ni deberán ser objeto de remisión sistemática a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.*

*No obstante, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones podrá requerir la presentación, siempre que lo entienda pertinente, de las condiciones contractuales, los modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas de las entidades aseguradoras, así como de los modelos de contratos, primas y cualquier otra documentación relacionada con la actividad reaseguradora, para controlar si respetan los principios actuariales, las disposiciones contenidas en esta Ley y sus normas de desarrollo y las reguladoras del contrato de seguro.*

*La exigencia contenida en el párrafo precedente no podrá constituir para la entidad aseguradora o reaseguradora condición previa para el ejercicio de su actividad."*

Privados, las actividades de seguro directo y de reaseguro quedaban igualmente comprendidas dentro de su ámbito objetivo, incumbiéndole a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones controlar si se han respetado las disposiciones sobre contrato de seguro elegidas en cada caso concreto<sup>350</sup>.

6. Es obvio que la nulidad puede afectar a cualquiera de las cláusulas de un contrato de seguro, con independencia de la Ley aplicable al mismo, y en este sentido lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 3º. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro –norma de orden público–, también resultaba aplicable al contrato de seguro marítimo, con la salvedad de que, por tratarse de un seguro contra daños por grandes riesgos, los contratantes podían escoger la Ley por la que habían de regirse, y dicha Ley era la que había que tener en cuenta a la hora de valorar los vicios que podían acarrear la mencionada sanción de nulidad.

Entendemos que las conclusiones precedentes se mantienen bajo el nuevo régimen de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, incluso con mayor motivo, pues, por una parte, el contrato de seguro marítimo se configura como consensual en su artículo 407.2, conforme al cual *“La válida celebración del contrato de seguro*

---

<sup>350</sup> El artículo 3.1 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), también establece que las actividades de seguro directo y de reaseguro quedan comprendidas dentro del ámbito objetivo de la misma.

*marítimo no exigirá la sujeción a forma determinada alguna, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 421*"; y el artículo 421 añade que *"El asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador"*. Y, por otra, como también hemos señalado, el párrafo segundo del artículo 406.1 (añadido sorpresivamente en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013) establece que, *"En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro"*, y el artículo 406.2 dispone 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"* (norma que se había introducido en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008).

#### **H. Finalidad de las Condiciones Generales.**

La existencia, permanencia en el tiempo y uniformidad de las Condiciones Generales<sup>351</sup>, se justifica con carácter general dentro del sector de seguros:

---

<sup>351</sup> Sobre la finalidad de las Condiciones Generales, conferir 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. 39–40.

1º.) Porque se realiza una contratación en masa<sup>352</sup> que, por razones de equidad, economía de tiempo y medios materiales, exige un trato igual para todos los clientes.

2º.) Porque, al calcularse la prima con relación al riesgo que se transfiere al asegurador, y ser necesaria la homogeneidad de los riesgos para que éste pueda asumirlos de forma plural, se hace precisa una exacta determinación de los mismos que sólo puede efectuarse mediante la utilización de un clausulado de aplicación general a todos los asegurados.

3º.) Por medio de las Condiciones Generales de la Contratación, establecidas por las Asociaciones de Aseguradores, se trata de evitar la competencia ilícita entre ellos.

En el ámbito del seguro marítimo, ya las Ordenanzas del Consulado Bilbao establecían dos modelos de póliza, con el fin de “*evitar ignorancia, y que todos sepan el modo de correr (el riesgo) en estos casos*”. Las Condiciones surgen debido al enorme volumen del tráfico de buques y de mercancías por vía marítima que, a causa de su ámbito internacional y de la tendencia a la uniformidad del Derecho que lo regula, exige también un tratamiento uniforme del contrato de seguro<sup>353</sup>.

---

<sup>352</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 65, indicaba que esta es una característica típica de los contratos de adhesión.

<sup>353</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 287; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 30.



## **I. Las Condiciones Generales de la «Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o a vapor» y de la «Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador», de 1934**

Como decía RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>354</sup>, estas Condiciones se originan en 1934 para buscar unas coberturas más acordes con los imperativos del mercado, si bien toman como punto de referencia la derogada regulación del Código de Comercio, y se basan en sus principios.

Contienen las normas fundamentales de las modalidades de seguro a que hacen referencia, como exponemos sucintamente, sin perjuicio de extendernos más al tratar de la liquidación del siniestro y el pago de la indemnización regulado en las mismas<sup>355</sup>.

La «Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o a vapor»<sup>356</sup>, de 1934, se compone de 42 artículos, seguidos de una

---

<sup>354</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 291; e ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 34. Vide, también, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 38–39.

<sup>355</sup> Conferir, *infra*, el apartado 3.2.7.5.A.2.

<sup>356</sup> Para un estudio en profundidad de esta Póliza, conferir HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo: la Póliza de buques*.

ALBORS y ALBORS, *op. cit.*, «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 afirman que “Prácticamente la totalidad de la marina mercante y la de pesca española(s) está(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.”.

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

La «Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador»<sup>357</sup>, de 1934, la integran 39 artículos, una Condición

---

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 631, también mantiene –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 [...]”, lo que reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 825.

<sup>357</sup> Para un comentario detallado de la misma, conferir ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de Seguro Marítimo*, Tomo II, *Análisis de las Pólizas*, pp. 237–258.

ALBORS y ALBORS, *op. cit.*, «Los seguros sobre buques y mercancías...», en

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: [...]”*.

---

*Ingeniería Naval*, pp. 848–849, exponen la cobertura bajo la «Póliza española para el seguro de mercancías y otros intereses de cargador», de 1934, si bien creen “que no resulta en la actualidad frecuente el aseguramiento de las mercancías exclusivamente bajo las Condiciones españolas”.

RUIZ SOROA<sup>358</sup> opinaba que estas Pólizas son defectuosas y poco adaptables a la realidad: exactamente igual que lo estaba la derogada regulación del seguro marítimo en el Código de Comercio. De hecho, la Doctrina ha sido unánime al manifestar que las referidas Pólizas estaban necesitadas de revisión, pudiéndose citar en este sentido a SÁNCHEZ CALERO<sup>359</sup>, y también al Profesor ARROYO MARTÍNEZ<sup>360</sup>, quien pensaba que su reforma era necesaria y sencilla: “Basta que las Compañías de Seguros constituyan un reducido grupo de expertos y pongan manos a la obra. El presupuesto sería ridículo, al alcance en todo caso de los interesados”<sup>361</sup>.

---

<sup>358</sup> 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. 49.

<sup>359</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 691.

<sup>360</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 242.

<sup>361</sup> El procedimiento que propone el Profesor ARROYO MARTÍNEZ para elaborar una Póliza-tipo ha sido el habitual en nuestro Derecho Mercantil ya en sus orígenes, como destaca AGUILERA-BARCHET, Bruno: «Un formulario de contrato de seguro de 1546. Contribución al estudio del Derecho Marítimo consular burgalés», en *Derecho Marítimo Europeo. Diritto Maritimo Europeo*, Volumen IV de los *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferrán Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987, pp. 1.135–1.142 y 1.146–1.147, nota nº. 21. En efecto, “El 30 de septiembre de 1545, algunos mercaderes de la ciudad de Burgos reunidos en «ayuntamiento general» en el Hospital de San Juan para elegir al Prior y Cónsules que durante el año siguiente abrían de dirigir la Universidad mercantil de la plaza burgalesa [...] plantearon la necesidad de modificar la legislación consular en materia de seguros [...] El remedio propuesto por el Prior y los Cónsules salientes fue el de modificar «la obligacion de poliça que hasta aqui se haze entre los contrayentes de los dichos seguros ansi cargadores como aseguradores». A tal fin [...] El Prior y Cónsules y los Diputados electos debían asesorarse necesariamente para el desempeño de su labor en el parecer de una comisión de siete mercaderes (Gómez de Quintana Dueñas, Juan de Castro, Juan de Lerma Polanco, Francisco de Maluenda, Lesmes de Astudillo, Juan de San Martín e Iñigo de

GONZÁLEZ HEVIA<sup>362</sup> también creía necesario que se adoptasen unas “Condiciones Generales nuevas adecuadas a los riesgos que han de garantizarse [...] que permitan a las partes interesadas [...] mantener una relaciones contractuales más libres de problemas de interpretación [...]”, añadiendo que “quizás lo más conveniente sería la preparación de unas pólizas nacionales de cascos, de mercancías, de responsabilidad de armador, de riesgos de construcción y de responsabilidad de reparadores, bien encajadas con el sistema inglés y lo más normalizadas que sea posible con las comúnmente utilizadas en todo el mundo, de modo que lleguemos a tener a mano un elemento interpretativo válido para cada contrato al que luego, si la práctica lo exige, ya se le añadirán las cláusulas extranjeras necesarias al caso”.

---

Hospital) [...]”. Como resultado de todo ello, se da forma a una Póliza confirmada por el Príncipe Felipe el 28 de mayo de 1546. Este procedimiento ya se había utilizado para elaborar las Ordenanzas de Burgos de 18 de septiembre de 1538 (conferir *op. cit.*, p. 1.139, nota nº. 6).

Parecido proceso de elaboración tuvo la Ordenanza del Consulado de Bilbao, de 17 de abril de 1520. En este caso, los mercaderes bilbaínos reunidos también en ayuntamiento general, acordaron “el nombramiento de una comisión de 8 personas para que, juntamente con el fiel y diputados elaborasen una ordenanza sobre seguros marítimos”.

<sup>362</sup> GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 23–24, donde también pensaba que eran tres las razones que podrían explicar el retraso en la preparación de un nuevo condicionado general:

1<sup>a</sup>.– La necesidad de esperar a la reforma del Código de Comercio, o a la publicación de una Ley de Seguros Marítimos.

2<sup>a</sup>.– La conveniencia de introducir un impreso oficial uniforme del tipo del utilizado en el mercado francés para estos contratos.

3<sup>a</sup>.– Que se haya preferido esperar a que se superen las crisis que actualmente atraviesan los postulados básicos del Derecho Marítimo.

Lo cierto es que, como pone de manifiesto HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>363</sup>, los aseguradores intentaron la confección de una Póliza–Tipo para buques, existiendo dos Proyectos: uno redactado en 1964, por Pascual SANAHUJA, y otro en 1968, por MONFORT BELENGUER<sup>364</sup>, pero no fueron aceptados en el tráfico.

En 1996, en el curso de las *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, RUIZ SOROA<sup>365</sup> presentó el Proyecto de un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo de buques, elaborado por él y por RODRÍGUEZ CARRIÓN.

Como explica el propio RUIZ SOROA<sup>366</sup>, en el artículo 1º. del referido Proyecto “*La cobertura se pacta y define de acuerdo con las Cláusulas inglesas, que se constituyen así, en principio, en la norma*

---

<sup>363</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 39 y nota nº. 30.

En idéntico sentido, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo...*, T. II, p. 15.

<sup>364</sup> Este autor ya en 1966, se había manifestado a favor de la propuesta de las Compañías Aseguradoras españolas de redactar una Póliza de cascos basada en las Condiciones inglesas. Conferir MONFORT BELENGUER, Juan B.: «Necesidad de una Ley especial de Seguro Marítimo», en *Revista Española de Derecho Marítimo*, Fascículo 1, 1966–1967, pp. 31 y ss., e Ídem: «Comentarios sobre un proyecto de Póliza nacional de cascos», en *Revista Española de Derecho Mercantil*, 1966/1967, Fascículo 5, pp. 45 y ss.

<sup>365</sup> Sobre el particular, *vide* RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 136–142, donde comenta dicha Póliza (de 16 artículos); y pp. 143–149, en las que figura su texto.

<sup>366</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 134, 135 y 143.

*contractual básica y única reguladora de la Póliza*”. Esto genera dos problemas fundamentales: la insuficiencia de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» para regular el contrato, y las dificultades que plantea su interpretación, puestas de manifiesto en el presente trabajo. Con el fin de colmar las lagunas de dichas Cláusulas, señala RUIZ SOROA<sup>367</sup> que “se las ha complementado con unas contadas y pocas cláusulas adicionales (una quincena), que responden a dos rasgos esenciales. El primero, el de ser complementarias, nunca previas o generales [...] Por otro lado, el contenido de las cláusulas adicionales se ha limitado estrictamente a aquellos puntos en que concurriesen dos notas acumulativas; primera, que las Cláusulas inglesas no lo tratasen (vacío contractual) y, segundo, que la solución que ofrecía el Derecho español aplicable en defecto de cláusula no fuera adecuado para el seguro marítimo actual, bien por imprecisión, por arcaísmo o por su carácter «terrestre»; a veces ello se debía a defectos del Código de Comercio, a veces a su silencio, que nos remitía a la Ley de 1980”.

Para obviar los problemas hermenéuticos que plantean las Cláusulas inglesas, se optó por disponer en el artículo 2 del Proyecto de Póliza que aquellas Cláusulas “*deberán ser interpretadas y aplicadas en la misma forma en que son interpretadas y aplicadas en Inglaterra*”, y ello no obstante establecer que “*Este contrato se regirá por la Ley española*”<sup>368</sup>.

---

<sup>367</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 135.

<sup>368</sup> Sobre la contradicción que esto supone, *vide* BORRÁS RODRÍGUEZ, Alegría: «Ley aplicable y jurisdicción competente. Posibilidades de elección», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997,

Conforme se expondrá<sup>369</sup>, esta remisión al Derecho inglés sólo era válida cuando se diese la “*conexión*” exigida por el artículo 10.5 párrafo primero del Código Civil, lo que no acontecía por la mera inclusión de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» en la póliza, si el negocio jurídico se desarrollaba en el ámbito interno español, sin ningún elemento que lo relacionase con aquel Derecho.

Como igualmente se explicará<sup>370</sup>, la situación cambió a partir de la entrada en vigor de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, pues el punto 7 de su Disposición Adicional Sexta de dio nueva redacción al artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro –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 según el párrafo primero del apartado 2 de dicho artículo, en los contratos de seguro por grandes riesgos, entre los que se encuentra el marítimo, “*las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”.

---

Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp.153–157, donde destaca (p. 156) que lo dispuesto en el artículo 2 de la Póliza es anómalo pues “elige como aplicable el Derecho español pero luego pretende obligar al Juez a interpretar la póliza no de acuerdo con el Derecho español, sino con el Derecho y la práctica inglesa, algo, sin duda, a lo que no puede llegar la autonomía de la voluntad”.

<sup>369</sup> Vide, *infra*, el apartado J.3.2.

<sup>370</sup> Conferir, *infra*, el apartado J.3.2.



En todo caso, hay que poner de manifiesto que ese último Proyecto de Póliza –como ya ocurriera en su día con los de PASCUAL SANAHUJA y MONFORT BELENGUER– tampoco ha gozado de aceptación<sup>371</sup>.

Y lo mismo cabe decir del Proyecto de un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo de mercancías, bajo las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», redactado igualmente por RUIZ SOROA y por RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>372</sup>. Sus dos primeros artículos coinciden con los del Proyecto de Póliza de seguro marítimo de buques, por lo que son válidas las consideraciones efectuadas respecto de éste<sup>373</sup>.

---

<sup>371</sup> Así lo ha indicado 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. 55, nota n.º 27; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 56, nota 28; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, p. 173, nota n.º 27, destacando como razones del rechazo –al margen de posibles deficiencias técnicas, sistemáticas y de redacción– “la falta de legitimidad o de representatividad de los autores de la iniciativa, que si bien meritoria, no ha contado con un grupo más amplio de redactores y ni tan siquiera se ha sometido a discusión en el sector asegurador español”.

<sup>372</sup> **Conferir:**

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 424–449, en las que comentaba las dos Pólizas mencionadas; pp. 450–453, donde figura el texto de la de seguro marítimo de buques (con 16 artículos); y pp. 454–462, en las que se recoge la de mercancías (de 39 artículos).

«Apéndice documental: Póliza española de seguro de mercancías por vía marítima en condiciones del *Institute of London Underwriters*», 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. 159–174, en las que se recoge esta Póliza de seguro marítimo de mercancías.

<sup>373</sup> GONZÁLEZ HEVIA, Raúl: «Visión interna del sector asegurador: necesidades de definición contractual, sus razones técnicas y la insatisfacción actualmente existente», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*,

En el párrafo primero del apartado X de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 se manifestaba que, “*En el tratamiento «Del seguro marítimo», por razones prácticas, se han seguido los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, pero bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica*”. Casi idéntica afirmación contenían el apartado VIII de la Exposición de Motivos del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, el apartado IX de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006, el apartado IX de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008, el apartado IX de la Exposición de Motivos de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, y el apartado IX de la Exposición de Motivos del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012.

Finalmente, en el párrafo primero del apartado X de la Exposición de Motivos de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, se dice también que “*En el tratamiento del seguro marítimo, que se recoge en el título VIII, se han seguido, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, pero bajo*

---

Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, p. 84, destaca que “Ambos textos han sido redactados de cara a superar las diferencias de las prestaciones de unos y otros clausulados [...]”.

*moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica”.*

## **J. Las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres»**

### **J.1. El «Lloyd's» de Londres y la Póliza «S. G.»**

A finales del siglo XVII no había Compañías de seguro marítimo en Inglaterra. Los aseguradores eran particulares que asumían personalmente la cobertura de los riesgos a que pudiera quedar expuesto un buque en relación con un viaje determinado. Con el fin de formalizar los contratos de seguro, comerciantes, armadores y aseguradores londinenses, acostumbraban a reunirse en las denominadas «coffee houses», de las que, con el paso del tiempo, la de Edward Lloyd –situada inicialmente en Tower Street, junto al Támesis– se convirtió en la más importante. El denominado «Lloyd's» comenzó siendo una Asociación, pero en 1871 un Acta del Parlamento autorizó su conversión en Sociedad. No obstante, el seguro se concertaba – por medio de un corredor– con un asegurador o con varios en concreto, y no con dicha Sociedad como tal<sup>374</sup>.

---

<sup>374</sup> **Por lo que respecta a la historia del «Lloyd's», conferir:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 598; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 797.

ECHEVARRÍA RIVERA, Luis Eduardo: *El transporte marítimo*, *Enciclopedia sucinta de las ramas del Derecho que lo regulan*, Editorial Aranzadi, Pamplona, 1983, 2ª Edición, pp. 120–122.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni maritime*, pp. 41–43.

GILMORE & BLACK, *The Law of Admiralty*, p. 50.

GONZÁLEZ–LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación*, p. 643; e Ídem, *op. cit.*, *Seguros aeronáuticos*, pp. 8–9.

GORES, Joseph N.: *Marine Salvage. The unforgiving business of no cure, no pay*,

El «Lloyd's» revisó y confirmó en 1779, adoptándola como formulario, una Póliza denominada «S. G. Form» («S. G.» parece significar «Ship and Goods»)<sup>375</sup>.

Según la Doctrina tradicional<sup>376</sup>, los orígenes de dicha Póliza «S. G.

---

Doubleday & Company, Inc., Garden City, New York, 1971, pp. 11–18.

GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, pp. 227–229.

PARKS, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 8–10.

PELÁEZ, *op. cit.*, *Cambios y seguros marítimos en Derecho catalán y balear*, pp. 109–111.

TAYLOR, *op. cit.*, *The Law of insurance*, pp. 1–2.

ROMERO SERRANO, *op. cit.*, *El transporte marítimo. Introducción a la gestión del transporte marítimo*, pp. 140–141.

<sup>375</sup> Así lo explicaban, citando ambos a WRIGHT & FAYLE, *A history of Lloyd's*, London, 1928, pp. 123–133:

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 14 y nota n.º 30.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios de seguro marítimo*, p. 14. Según este autor “El origen estaba en una póliza empleada para el seguro conjunto del buque y la carga, añadida mediante cláusula manuscrita a la Stamp Duties Act, 1795. Se la conocía también como «Lloyd's Policy», aunque era utilizada, no solo por los aseguradores del Lloyd's, sino por las demás entidades aseguradoras inglesas”.

<sup>376</sup> **En esta línea:**

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, pp. 13–14 y nota n.º 29, donde decía que “E interessante ricordare che le origini di questa polizza si fanno risalire al formulario prescritto da una ordinanza fiorentina de 1523, e che le prime polizze di assicurazione marittima emesse sul mercato inglese furono redatte in italiano” [citando en apoyo de esta afirmación a: WRIGHT & FAYLE: *A History of Lloyd's*, London, 1928, pp. 135 y ss.; RAYNES: *A History of British Insurance*, 2nd Edition, London, 1964, pp. 14 y ss.; y KIMURA: «Der Ursprung der Lloyd's Seeversicherungspolice e Die Entstehung der Lloyd's Seeversicherungspolice», in *Hitotsubashi Journal of Commerce and Management*, Vol. 3, n. 1, March 1965, y Vol. 7, n. 1, May 1972].

GORES, *op. cit.*, *Marine Salvage...*, p. 14, recordando que “Tradition is so strong at Lloyd's that its marine insurance form has roots in a Florentine policy of 1523 and wording from a common printed form evolved in the seventeenth century”.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 38, nota n.º 25.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 7, manifestando con seguridad que “The Italian origin of English marine insurance policies is amply demonstrated by comparing the old English form with the wording in the Ordinance of

Form» se remontan a una Ordenanza Florentina de 1523<sup>377</sup>.

De diferente opinión es RUIZ SOROA<sup>378</sup>, para quien la Póliza «S. G.» bien pudiera ser idéntica a la de Burgos de 1534 o a la de San Sebastián<sup>379</sup>.

---

Florence of 1523, and the term «policy» is clearly derived from the Italian *polizza*, meaning a promise or undertaking”.

<sup>377</sup> PELÁEZ, *op. cit.*, *Cambios y seguros marítimos en Derecho catalán y balear*, p. 107, afirma que “En Inglaterra continúa usándose una póliza que guarda parecido con la preceptuada en la Ley florentina de 1523, que imita algunos puntos de las Ordenanzas barcelonesas de seguros de 1484”.

Como expone AGUILERA–BARCHET, *op. cit.*, «Un formulario de contrato de seguro de 1546. Contribución al estudio del Derecho Marítimo consular burgalés», en *Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo*, Volumen IV de los *Estudios Interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, pp. 1.145–1.146, nota n.º 19, “La Legislación florentina sobre el seguro marítimo se inicia con un primer estatuto de 28 de enero de 1523, de 11 capítulos, entre los que destaca el primero de ellos por recoger una «póliza general de seguro marítimo» que debía ser suscrita por toda persona que pretendiese concertar una operación de esta índole en la plaza descrita, sin que pudiera añadirse ni quitarse nada, salvo expreso consentimiento de cinco diputados de la Universidad mercantil florentina”. En relación con la práctica aseguradora de Florencia, cita a: BONOLIS, Guido: «Contributo alla storia delle assicurazioni in Firenze», *Archivio Storico Italiano* (A. S. I.), n. 212, a. XXII, 1898, s. V, 4, pp. 312–321; y PIATTOLI, Livio: «Le leggi fiorentine sull'assicurazione nel Medioevo», en *Archivio Storico Italiano*, (A. S. I.), n. 344, a. XC, 1932, s. VII, v. XVIII, 2 pp. 205–258.

<sup>378</sup> 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 del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*. Posteriormente, se pronunció en idéntico sentido en *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 128–129.

<sup>379</sup> Siguiendo a AGUILERA–BARCHET, *op. cit.*, «Un formulario de contrato de seguro de 1546... », en *Derecho Marítimo Europeo...*, pp. 1.142–1.164, la primera regulación legislativa del Consulado de Burgos en materia de seguro marítimo es la “Declaración de póliza de seguros”, de 26 de enero de 1514, de carácter dispositivo. Posteriormente, en las Ordenanzas de 18 de septiembre de 1538, se recoge por primera vez, de manera oficial, un modelo de Póliza de uso obligatorio. Este proceso culmina con

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>380</sup> también discrepaba de la corriente doctrinal clásica, y creía que la Póliza «S. G.» se introdujo en Inglaterra “alrededor de 1450, en los últimos años del reinado de Enrique IV”.

En cambio, la Doctrina internacional<sup>381</sup> es unánime al valorar

---

la Póliza de 28 de mayo de 1546. Posteriormente, en las Ordenanzas de 1572, también se incluye un modelo de Póliza [vide sobre el tema, CORONAS GONZÁLEZ, *op. cit.*, *Derecho Mercantil Castellano. Dos estudios Históricos. I. La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI. II. Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo*, pp. 171–224].

Presumimos que la Póliza de 1534 a que se refería RUIZ SOROA es la recogida en las Ordenanzas de 1538 ya que la elaboración de éstas se inició con el «ayuntamiento general» de mercaderes burgaleses celebrado en el Hospital de San Juan, el 30 de septiembre de 1535, encomendándose a una comisión de 7 personas la redacción de dichas Ordenanzas en el plazo máximo de un año, siendo confirmadas por el Rey el 18 de septiembre de 1538.

<sup>380</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 13–14. En *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 127–128, manifestaba que la Póliza en cuestión “se cree data de 1450, aunque también hay quien afirma tener su origen en una Ordenanza Florentina de 1523. Dicha Póliza fue revisada y puesta al día en 1779, en la forma en que aparece en el Anexo I, de la *Marine insurance Act* de 1906”.

<sup>381</sup> **Vide, al respecto:**

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, pp. 13–14, explicando que “Il testo attuale è ancora redatto in termini arcaici, tanto che dalle Corti è stato talora definito quale «an absurd and incoherent instrument»”.

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 15 y nota nº. 46, donde criticaban el uso en las pólizas de seguro de un lenguaje “so archaic as hardly to be comprehensible to the normal literate person today”, aunque también cree que parte del carácter incomprensible de estos documentos “surge no del arcaísmo sino de una tendencia a la abreviatura”.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 38, nota nº. 25.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 40 y nota nº. 34, diciendo que “El lenguaje arcaico de la vieja póliza ha sido severamente criticado a lo largo de los años por los Tribunales. A veces, el lenguaje usado (*en las críticas*) ha sido también vituperante”, citando a modo de ejemplo lo manifestado en los casos: *Le Cheminant v. Pearson* (1812) 128 E. R. 372 (“a very strange instrument”), *Brought v. Whitmore* (1791) 100 E. R. 976 (“an absurd and incoherent instrument”); y *City Stores v. Sun Insurance*,

negativamente el lenguaje de la Póliza en cuestión por arcaico y de difícil comprensión<sup>382</sup>, recogiendo, además, las críticas de los Tribunales, entre las que destaca su calificación como “un instrumento absurdo e incoherente”.

A pesar de lo expuesto, la Póliza «S. G.», junto con 17 Reglas de interpretación de la misma, se incorporó como anexo a la «Marine Insurance Act» de 1906, Ley que tiene el mérito de codificar el Derecho inglés del seguro marítimo, desarrollado a través de los siglos conforme a la Jurisprudencia de los Tribunales, por lo que, junto a los usos del comercio, recoge una prolija casuística jurisprudencial<sup>383</sup>.

---

357 F. Supp. 1113, 1973 A. M. C. 44 (S. D. N. Y.) (“so prolix, diffuse and confuse that it is a mystery how business can be conducted with such a verbal mishmash”).

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 13–15, donde después de calificar la terminología de la antigua Póliza como arcaica y “de muy difícil comprensión” citaba, al igual que PARKS, las críticas vertidas por el Juez Buller en el caso *Brought v. Whitmore* y por el Juez Mansfield en el caso *Le Cheminant v. Pearson*; añadiendo que el Juez Lawrence, en el caso *Marsden v. Reid* (1803), consideró que estaba “redactada con mucho descuido”. Concluía diciendo que “Douglas Owen afirmó en 1914 que «si este contrato fuese presentado ahora por vez primera, parecería la obra de un lunático dotado de un peculiar sentido del humor»”. Conferir, también, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 34–35.

<sup>382</sup> Para un estudio pormenorizado de la Póliza «S. G.», *vide* STEVENS & BORRIE'S: *Elements of Mercantile Law*, Edited by MacLeod, J. K. and Hudson, A. H., London–Butterworths, October, 1978, Seventeenth Edition, pp. 581–593.

<sup>383</sup> **Conferir al respecto:**

BROWN, R. H.: *Diccionario de términos marítimos en seguros*, Editorial Mapfre, S. A., Madrid, 1980, p. 325.

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 50–51.

GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, p. 230.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 15–17, donde después de afirmar que la «Marine Insurance Act» de 1906 “embodies most but not all the legal principles of marine insurance, its extremely concise yet general language can only be applied successfully in light of the cases from which it evolved”, sostenía que dicha Ley también es de gran autoridad en los Tribunales de los Estados Unidos.

## **J.2. «El Instituto de Aseguradores de Londres» y sus Cláusulas**

A finales del siglo XIX, se creó el «Institute of London Underwriters» («Instituto de Aseguradores de Londres»), para sistematizar las distintas cláusulas al uso en el mercado del seguro marítimo y elaborar un clausulado adicional a la Póliza «S. G.», adaptándola a las nuevas necesidades de la navegación marítima<sup>384</sup>.

---

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 12–13; e *Ídem, op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 35–36.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 129.

STEVENS & BORRIE'S, *op. cit.*, *Elements...*, p. 574.

Las Secciones 17 a 20 y 84 de la Marine Insurance Act de 1906 fueron modificadas por la Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act de 2012, que en esta materia entró en vigor el 6 de abril de 2013. Y también hay que tener presente la Marine Insurance Act de 2015, que entrará en vigor el 12 de agosto de 2016, y contiene fundamentalmente normas aplicables a quienes no son consumidores, de carácter dispositivo, y otras, imperativas, para los consumidores. Dicha Ley de 2015 modifica la Marine Insurance Act de 1906: en particular, podemos destacar que introduce cambios de forma expresa en sus Secciones 17, 33, 34 y 84, y suprime sus Secciones 18 a 20. Conferir, al respecto, HAYVARD BOSONI, Rodrigo: «Ley de Seguros 2015 del Reino Unido (The Insurance Act 2015)», en *Revista CILA (Comité Íbero-Latinoamericano de AIDA)*, Coordinador: Félix Benito Osma, 1/2015 (Enero–Marzo), pp. 36–38.

<sup>384</sup> El «Instituto de Aseguradores de Londres» es una Asociación de carácter profesional que representa a las Compañías que la forman –entre las que figura el «Lloyd's»– y defiende los intereses de sus miembros. A través del Comité Técnico y de Cláusulas y del Comité Conjunto de Cascos, ha ido creando Cláusulas para cargamentos y cascos, de amplia difusión en el mercado internacional.

### **Vide sobre la materia:**

BROWN, *op. cit.*, *Diccionario de términos...*, pp. 310–311, donde se explica que el Instituto también está integrado por una Oficina conjunta de extornos de cascos, una Oficina de firma de pólizas (*ibídem*, p. 376) y por un Servicio de pago de reclamaciones en el extranjero.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, pp. 14–15.

GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual de seguro marítimo*, pp. 65–80 y 93–96.

GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, p. 230.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 38–39 y



En opinión de SÁNCHEZ CALERO<sup>385</sup>, las «Cláusulas del Instituto» surgen “como desviaciones al régimen del Derecho del seguro marítimo inglés”, representado –como ya hemos expuesto– por la mencionada Póliza «S. G.», y por la «Marine Insurance Act» de 1906; de ahí el que tomen la forma de excepciones y matizaciones a su Póliza Marco, «sirviendo» de Condiciones «particulares» a la misma. Sin embargo, conviene indicar que su verdadera naturaleza jurídica es la de Condiciones Generales<sup>386</sup>, y no

---

nota nº. 28.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 289–291; Ídem: *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 16–18 y 32–34; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 34–38.

ROMERO SERRANO, *op. cit.*, *El transporte marítimo...*, pp. 141–142.

<sup>385</sup> SÁNCHEZ CALERO, Fernando: «Traducción de la 4ª. Edición inglesa y notas de Derecho español» a la obra de Lord CHORLEY y GILES, O. C.: *Derecho Marítimo*, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1962, p. 477.

<sup>386</sup> Así:

El Profesor D. Miguel COCA PAYERAS, en la Conferencia «Análisis del contrato de seguro marítimo desde la perspectiva de las condiciones generales de la contratación», impartida el 12 de marzo de 1991 en Palma de Mallorca, dentro del *Curso Monográfico del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 38.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...» en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 289–290; Ídem: *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 16 y 32–33; Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo. Algunas Cláusulas inglesas del seguro de buques», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, pp. 50–51; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 33, 36 y 38.

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 631, también parece ser de esta opinión, ya que afirma que “Las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, son condiciones generales, impuestas por los aseguradores a las que el asegurado se adhiere, sin intervención alguna en su elaboración [...] su generalización y aceptación en el mercado permite calificarlas de condiciones internacionales tipo”. No obstante, en la página 632 añade que “La Jurisprudencia del Tribunal Supremo se ha manifestado en reiteradas ocasiones sobre la validez de las cláusulas inglesas, reconociendo expresamente sus efectos modificativos en cuanto a

Particulares, como las Entidades Aseguradoras y algún sector de la Doctrina las han calificado<sup>387</sup>.

### **J.3. Las nuevas Cláusulas del «Instituto de aseguradores de Londres» para cargamentos –de 1982 (con su modificación de 2009)– y de cascos –de 1983 (con su modificación de 1995)– y los problemas hermenéuticos que plantean**

Como señaló el informe de la Secretaría de la *Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo* (UNCTAD) sobre

---

las inclusiones o exclusiones de riesgos respecto de las propias condiciones generales redactadas en español. Esa doctrina jurisprudencial permite considerarlas como verdaderas condiciones particulares del seguro marítimo”. Esto lo reitera en *Compendio de Derecho Marítimo*, *op. cit.*, 2009, p. 180; en *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 366; y en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 825–826. En *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 599–600, explica que “En la práctica, la fórmula seguida consiste en reservar la póliza tipo española de 1934 para las condiciones generales y redactar las condiciones particulares según las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, que se incorporan materialmente según el sistema de «grapado»”.

<sup>387</sup> **En este sentido:**

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 14.

**Inicialmente**, 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, pp. 49–50. **No obstante**, 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 del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*. afirmó que las Cláusulas inglesas redactadas por el «Instituto de Aseguradores de Londres» son auténticas Condiciones Generales: criterio que ha mantenido posteriormente (*vide* RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 18, donde RUIZ SOROA califica a las Cláusulas inglesas de “Condiciones Generales”; y, en el mismo sentido, RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 122, 127 y 130).

«Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo», de 27 de noviembre de 1978, aproximadamente las dos terceras partes de los países que practicaban en ese momento el seguro marítimo utilizaban las Cláusulas inglesas, bien de forma exclusiva, o conjuntamente con las pólizas locales<sup>388</sup>.

Esta situación generó innumerables dificultades de adaptación de las referidas Cláusulas a los diferentes Ordenamientos Jurídicos internos en que eran aplicadas, debido, sobre todo, a los problemas de interpretación que planteaba la Póliza «S. G.».

La UNCTAD destacó ambas circunstancias en el informe antes reseñado, manifestando que “la perpetuación de un documento anticuado y oscuramente redactado por creerlo inmune a toda mejora es excesiva e innecesaria [...] la inflexible resistencia a todo cambio de la Póliza S. G. es infundada”<sup>389</sup>. Concluyó diciendo que el “carácter nacional” del régimen legal del seguro marítimo constituido por las Condiciones inglesas le impide servir con éxito como un verdadero sistema internacional adaptable a todos los miembros de la Comunidad Mundial, por más que de hecho funcione como tal<sup>390</sup>.

---

<sup>388</sup> UNCTAD, Documento TD/B/C.4 ISL/27/Rev. 1, Naciones Unidas, New York, 1982, párrafo 112.

<sup>389</sup> UNCTAD, Documento TD/B/C.4 ISL/Rev. 1, Naciones Unidas, New York, 1982, párrafo 113.

<sup>390</sup> *Vide:*

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 83–84.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 18–20; e Ídem, *op. cit.*, *Los*

Finalmente, la UNCTAD recomendó que el Subgrupo de Transporte Marítimo redactase unas Cláusulas que sirvieran como modelo internacional de carácter dispositivo. A tal efecto, en el referido informe se sugerían una serie de cambios y mejoras respecto del seguro marítimo de cascos<sup>391</sup>.

La respuesta del «Instituto de Aseguradores de Londres» no se hizo esperar<sup>392</sup>, elaborando unas Cláusulas nuevas al margen de la Póliza «S. G.», que es sustituida el 1 de enero de 1982 por la «Marine Policy Form»<sup>393</sup>. En

---

*seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 129.

<sup>391</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 88–90, recogía un resumen de estas recomendaciones.

Respecto de los trabajos de la UNCTAD en este campo, conferir GABALDÓN GARCÍA, José Luis: «Acerca de las Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio ARROYO, Volumen X, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1993, pp. 257–266.

**Para un comentario de las «Cláusulas tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de la carga», vide:**

GABALDÓN GARCÍA, *op. cit.*, «Acerca de las Cláusulas Tipo...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. X, 1993, pp. 266–271.

VIGIL TOLEDO, Ricardo: «Las Cláusulas–Modelo de la UNCTAD para los seguros marítimos (casos y carga)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio ARROYO, Volumen VII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1989, pp. 543–547. Dichas Cláusulas fueron aprobadas por la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD el día 3 de abril de 1987 y publicadas por las Naciones Unidas en 1989 (UNCTAD, «Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga», Naciones Unidas, Nueva York, 1989, Doc. TD/B/C. 4/ISL/50/Rev. 1).

<sup>392</sup> **Así lo ponen también de manifiesto:**

GABALDÓN GARCÍA, *op. cit.*, «Acerca de las Cláusulas Tipo... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. X, 1993, pp. 269–271.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 737.

<sup>393</sup> Como explicaba RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 20 y notas

esa misma fecha aparecieron las Cláusulas para cargamentos –que anularon las de 1963–, y el 1 de octubre de 1983, las de cascos –que sustituyeron a las de 1 de octubre de 1970<sup>394</sup>–. Ambas se redactaron siguiendo el sistema

---

nº.18 y nº. 25, la «Marine Policy Form» engloba tanto la «New Lloyd's Marine Policy» como la «New Institute of London Underwriters (ILU) Companies Marine Policy»; y añadía que se trata “de un documento muy simple en el que sólo figuran los elementos personales y reales del contrato de seguro y cuya finalidad práctica es la de servir de portador de las nuevas cláusulas”. *Vide*, también, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 129.

<sup>394</sup> **Para el estudio de las Cláusulas para cargamentos y cascos, anteriores a 1982 y 1983, respectivamente, conferir:**

BROWN, *op. cit.*, *Diccionario de términos...*, pp. 82–142.

GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual de seguro marítimo*, pp. 65–80 y 93–96, realizando un estudio pormenorizado de las Cláusulas para cascos y mercancías.

**Para un estudio comparado de las viejas y de las nuevas Cláusulas para cargamentos y para cascos, así como de las Cláusulas para cascos del Instituto Americano, vide PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 83–111.**

**Las «Cláusulas para Cargamentos del Instituto de Aseguradores de Londres» de 1982 comprenden las siguientes modalidades:** «Institute Cargo Clauses» (A), (B), (C), que vinieron a sustituir a las Cláusulas «All Risks», «With Average» (W. A.) y «Free of Particular Average» (F. P. A.); «Institute War Clauses (Cargo)»; e «Institute Strikes Clauses (Cargo)». **Con ellas, como recordaba RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 18, se lograron tres objetivos: «Uniformidad», «simplicidad», e «identificación».**

***Vide*, también:**

ALBORS y ALBORS, *op. cit.*, «Los seguros sobre buques y mercancías durante su estancia en Puerto», en *Ingeniería Naval*, julio/agosto, 2003, pp. 847–853, que analizan la cobertura bajo las cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» para carga, de 1 de enero de 1982, y de cascos, de 1 de octubre de 1983.

BASTERRETxea IRIBAR, *op. cit.*, *Práctica del seguro de buques*, obra dedicada al estudio de la póliza de buques suscrita bajo las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres», de 1 de octubre de 1983. Así, analiza las «Institute Time Clauses–Hulls» (pp. 55–126); las «Institute Additional Perils Clauses–Hulls» (pp. 129–130); las «Institute War and Strikes Clauses–Hulls–Time» (pp. 133–138); las «Institute Time Clauses–Hulls. Disbursements and Increased Value» (pp. 141–150); y las «Institute Time Clauses–Freight» (pp. 153–162).

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Tomo II, *Análisis de las pólizas*, donde se analizan las «Institute Time Clauses–Hulls» (pp. 4–164), las «Institute War and Strikes Clauses Hulls–Time» (pp. 169–175); las «Institute Time Clauses–Hulls. Disbursements and Increased Value» (pp. 182–186); las

jurídico inglés –en particular la Ley de 1906 y los usos y prácticas ingleses– por lo que su interpretación fuera de ese contexto ha seguido resultando especialmente difícil<sup>395</sup>, dando lugar a los mismos problemas de oscuridad y

---

«Institute Time Clauses–Freight» (pp. 189–194); las «Institute Clauses for Builder's Risks» (pp. 201–205); las «Institute Time Clauses–Hulls. Port Risks» y las «Institute Time Clauses–Hulls. Port Risks, Including Limited Navigation» (pp. 206–207); las «Institute Cargo Clauses» (A), (B) y (C) (pp. 259–300); las «Institute Strikes Clauses (Cargo)» (pp. 301–305); y las «Institute War Clauses (Cargo)» (pp. 305–313).

FERRARINI, *op. cit.*, «Le nuove condizioni inglesi di assicurazione marittima corpi», en *Assicurazioni*, Anno LI, Fasc. 2, Marzo/Aprile, 1984, pp. 89–109.

GEORGE, *op. cit.*, «The New Institute Cargo Clauses», en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part. 4, November, 1986, pp. 439–467.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo. Algunas cláusulas inglesas de seguro de buques», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, pp. 80–92, donde comentaba 13 Cláusulas para buques; Ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro de buques», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 77, enero/marzo, 1994, pp. 89–105, donde analizaba las Cláusulas 1 a 3 de las «Institute Time Clauses–Hulls», de 1 de octubre de 1983, recogiendo el texto en inglés y efectuando su traducción al castellano; Ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (2)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 79, julio/septiembre, 1994, pp. 95–109, artículo que continuaba el análisis de las citadas Cláusulas y en concreto de la número 4 y de la número 5; Ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA, Sección Española – Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 82, abril/junio, 1995, pp. 29–65, donde hacía lo mismo con las Cláusulas 6 y 7; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º., donde traducía y comentaba «Las Cláusulas Inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres, a término, para buques, de 1983» (pp. 127–320), sus enmiendas, de 1995 (pp. 321–358), y «Las Cláusulas Inglesas de Mercancías, Instituto de Aseguradores de Londres, de 1982» (pp. 359–421).

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, donde ARRANZ DE DIEGO dedica los temas 11 a 14 (pp. 201–234) al estudio de las «Cláusulas a Término del Instituto para Cascos», de las «Cláusulas a Término del Instituto para Cascos. Desembolsos y Aumento de Valor» y de las «Cláusulas a Término del Instituto. Flete», de 1983; y ZABALETA SARASUA los temas 16 a 20 (pp. 335–473) a hacer lo propio con las «Cláusulas del Instituto para Cargamentos» de 1982, en las modalidades mencionadas anteriormente.

<sup>395</sup> Así:

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: *Estudios de Derecho Marítimo*, Tomo II, Editorial Bosch, Barcelona, 1995, p. 54.

ambigüedades, que ya había puesto de manifiesto la Doctrina<sup>396</sup> respecto de

---

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, *Parte General*, pp. 24–25; y T. II, pp. 21–23.

BROSETA PONT, Manuel: *Manual de Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1990, 8ª. Edición, p. 774, nota nº. 2.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, p. 741.

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, p. 645.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 289; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 33. No obstante, en *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 130, manifestaba que, “Soslayando la anormalidad que representa la adopción de unas cláusulas inglesas, creadas para ser interpretadas a la luz de la Marine Insurance Act, de 1906, en un sistema jurídico tan diferente como el de nuestro Código de Comercio y Condiciones Generales españolas de 1934, podemos concluir afirmando que las cláusulas inglesas merecen ser calificadas de perfectas, por su pragmatismo y realismo, siendo sumamente prácticas, como propias del derecho inglés”.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 132–133.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones de Derecho Mercantil*, EDERSA, p. 691; e Ídem, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, nº. 73 y 74, enero/junio, 1993, p. 76.

SOLER SEGARRA, Salvador y MORÉ INGLÉS, Joan: *Tratado General de Seguros*, T. III, Volumen I, editado por el Consejo General de Agentes y Corredores de Seguros de España, Mayo, 1988, pp. 247–248.

**En contra**, HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, Librería Bosch, Barcelona, 1984, pp. 282–283, donde decía que “las condiciones del Instituto son claras, tanto más cuando se las contempla proyectadas sobre el telón de fondo de la Póliza S. G. (o su modelo actualizado) y que no pierden esa claridad aunque se incorporen a una carpeta de condiciones generales de compañía española”; manteniendo, así, una postura opuesta a la práctica totalidad de la Doctrina y Jurisprudencia españolas y extranjeras, que estimamos desacertada, por cuanto, precisamente, si algo puede afirmarse con rotundidad es que la Póliza «S. G.» es incapaz de aportar claridad a ningún Clausulado ya que adolece de la falta de dicha virtud, debiendo ser interpretada, a su vez, mediante las Reglas de la «Marine Insurance Act» de 1906.

**Para un interesante y detallado estudio filológico de las «Cláusulas para Cargamentos del Instituto de Aseguradores de Londres» de 1982**, vide ORTS LLOPIS, María de los Ángeles: *Aproximación al discurso jurídico en inglés. Las pólizas de seguro marítimo de Lloyd's*, Edisofer, Madrid, 2006.

<sup>396</sup> **Entre otros:**

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 15, nota nº. 46 y p. 50.

GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 24.

las Cláusulas anteriores, y que motivaron su reforma.

Seguidamente vamos a justificar estas afirmaciones, no sin recordar que, desde el 1 de noviembre de 1995, existen una nuevas «Institute Time Clauses–Hulls», que modifican las de 1 de octubre de 1983, con la intención de hacer frente al aumento del número de Entidades Aseguradoras<sup>397</sup>; y

---

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 39.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, p. 50.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho del Seguro Privado*, Vol.1, pp. 64–65.

<sup>397</sup> **Se pueden encontrar comentarios de estas Cláusulas en:**

BENNET, *op. cit.*, «The New Institute Clauses Hulls », en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part. 3, August, 1996, pp. 305–309.

FERRARINI, *op. cit.*, «Le Institute Time Clauses Hulls» 1–11–95, en *Assicurazioni*, Anno LXIII, Fasc. 1–2, Gennaio/Aprile, 1996, pp. 17–27, donde explicaba que “las Cláusulas de 1995 no innovan las Cláusulas de 1983, sino que sólo las modifican y de una manera menos radical de lo que pueda parecer en una primera lectura”. De ello se desprende que persistirán los problemas hermenéuticos expuestos.

HILL TAYLOR DICKINSON, *op. cit.*, *Institute Time Clauses – Hulls, Comparing the ITC – Hulls 1/10/83 and the ITC – Hulls 1/11/95, Insurance and Reinsurance ‘At A Glance’ Guide: 1*, 2nd Edition, July 2003.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 321–358, donde traducía y comentaba «Las enmiendas de 1995 a las Cláusulas a término, para buques, del Instituto de Aseguradores de Londres, de 1983».

**Han seguido destacando las dificultades de interpretación que ocasionan las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres»:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «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*, 1998, pp. 20–21; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XV, 1998, pp. 20–21; Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo español», en *La Reforma de la Legislación Marítima*, p. 149; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 600; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 800.

DE LA VEGA GARCÍA, *op. cit.*, «El seguro marítimo. Aspectos generales », en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 232, abril–junio, 1999, pp. 707–708.

MARTÍN OSANTE, *op. cit.*, «Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones», en *Revista Española*



desde el 1 de enero de 2009, hay unas nuevas «Institute Cargo Clauses», que cambian las de 1 de enero de 1982, intentando conseguir una mayor claridad<sup>398</sup>.

Parecidas dificultades hermenéuticas plantean las «International Hull Clauses» de 1 de noviembre de 2002 y de 1 de noviembre de 2003<sup>399</sup>,

---

*de Seguros*, nº. 123 y nº. 124, julio/diciembre, 2005, pp. 470–472; Ídem, *op. cit.*, «Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2006, pp. 26–29; e Ídem, *op. cit.*, «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros*, nº. 126, abril/junio, 2006, pp. 275–277.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis: «La definición de los riesgos asegurados», 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. 89–91.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XXIV, 2007, pp. 19–41.

**Conferir, igualmente**, SOTO ABELEDO, *op. cit.*, «Las Cláusulas del “Instituto de Aseguradores de Londres”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XVIII, 2001, pp. 396–417; Ídem, *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; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 315–386.

<sup>398</sup> **Para una comparación entre las Cláusulas de 1982 y de 2009, vide** RICHARDS HOGG LINDLEY, *op. cit.*, Average Adjusters & Marine Claims Consultants: *Institute Cargo Clauses 2009, A comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary*.

**Conferir, también:**

PERRELLA y MORELLI, *op. cit.*, «La nuova edizione 2009 delle Institute Cargo Clauses per l’assicurazione delle merci trasportate», en *Ill Diritto Marittimo*, Genova, Fasc. 4, 2009, pp. 1.081–1.094.

RODAS PAREDES, *op. cit.*, «El seguro marítimo de mercancías después de las Institute Cargo Clauses 2009 (A): nuevas propuestas y viejos problemas», en *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, nº. 8, 2011, pp. 81–97.

<sup>399</sup> **Vide** RUIZ SOROA, José María: «Las nuevas cláusulas inglesas para el

elaboradas por la «Asociación Internacional de Aseguradores» dentro del marco de la «Marine Policy Form», de 1 de enero de 1982, y que también someten el contrato de seguro marítimo la «Marine Insurance Act» de 1906<sup>400</sup>, y a la práctica inglesa.

### **J.3.1. La cobertura del riesgo en el seguro marítimo**

En opinión de RUIZ SOROA<sup>401</sup>, el punto más dispar entre el Derecho continental del seguro marítimo y el inglés, a que nos conduce la

---

seguro de buques (IHC 01–11–03) y las Reglas de York y Amberes», 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. 71–91.

<sup>400</sup> Ya hemos señalado que las Secciones 17 a 20 y 84 de la Marine Insurance Act de 1906 fueron modificadas por la Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act de 2012, que en esta materia entró en vigor el 6 de abril de 2013. Y que también hay que tener presente la Marine Insurance Act de 2015, que entrará en vigor el 12 de agosto de 2016, y contiene fundamentalmente normas aplicables a quienes no son consumidores, de carácter dispositivo, y otras, imperativas, para los consumidores. Como dijimos, la Ley de 2015 modifica la Marine Insurance Act de 1906: en particular, podemos destacar que introduce cambios de forma expresa en sus Secciones 17, 33, 34 y 84, y suprime sus Secciones 18 a 20. *Vide*, sobre el particular, HAYVARD BOSONI, *op. cit.*, «Ley de Seguros 2015 del Reino Unido (The Insurance Act 2015)», en *Revista CILA (Comité Íbero–Latinoamericano de AIDA)*, 1/2015 (Enero–Marzo), pp. 36–38.

<sup>401</sup> 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 del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*; e Ídem, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 130.

En ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 107, tras afirmar que “es ya clásica la diferenciación entre el sistema del Derecho continental y el de los países anglosajones del «Common Law»”, se cita a RUIZ SOROA en el desarrollo de esta idea.

interpretación de este último, es el relativo a la cobertura de los riesgos.

En el Derecho Continental –a tenor del principio de «universalidad del riesgo»<sup>402</sup>–, el seguro marítimo se conceptúa como un seguro contra un

---

<sup>402</sup> **La Doctrina europea continental es unánime al sostener que el seguro marítimo se apoya en dicho principio. Cabe citar, entre otros, a:**

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*, pp. 59–60; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, pp. 59–60; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, pp. 175–176, donde mantiene que “El principio de universalidad del riesgo, esencial y genuino del seguro marítimo, debe respetarse, excluyendo por tanto la aplicación de la LCS en este punto”. En *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 607, al referirse a este principio, manifiesta que se cubren “[...] cualesquiera eventos que tengan relación con el mar o se produzcan con ocasión de la navegación marítima”. Pero dicho principio no puede entenderse de manera absoluta (el artículo 756 del Código de Comercio establecía una serie de exclusiones y cabía pactar otras), por lo que en las páginas 608 a 613 expone los riesgos incluidos y en las páginas 613 a 616 los habitualmente excluidos. En el mismo sentido, *vide*: ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 176–177; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 359–360; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 810–820.

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 744, para quien “En los seguros marítimos rige el principio de la *universalidad de riesgos*, en el sentido de que la cobertura no se presta por los daños mencionados cuando son producidos por un evento o riesgo determinado, sino por cualquier riesgo, a menos que esté excluido por la Ley o por la póliza (conferir artículos 755 y 756)”.

DE-CAL Y CORTINA, *op. cit.*, *Derecho del mar y de la navegación marítima*, p. 218.

DE LA VEGA GARCÍA, *op. cit.*, «El seguro marítimo. . .», en *Revista de Derecho Mercantil*, p. 715, en cuya opinión “En el ámbito del seguro marítimo rige el principio de la *universalidad de riesgos*, es decir, que el interés se asegura en relación con un conjunto de riesgos indeterminados, aunque todos ellos conexos a la navegación marítima”.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español de Seguros*, T. II, *Parte especial*, p. 70, según el cual “El seguro marítimo descansa sobre el principio de la universalidad del riesgo, sancionado por el artículo 755, en el sentido de que no cubre riesgos determinados de antemano, sino la posibilidad de cualquier evento dañoso para el interés asegurado, salvo los supuestos de exclusión señalados por la Ley o por la póliza [...]”.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 107–110, donde se dice, citando a RUIZ SOROA, “que no existe un riesgo determinado y concreto al que la póliza se refiere sino que se aseguran los intereses contra los riesgos de la navegación: riesgo éste complejo y no individualizable en unos determinados, sino que incluye todas las posibilidades de sufrir daño el interés asegurado durante su viaje por mar o en los momentos de quietud que le preceden, subsiguen o interrumpen [...] Principio de universalidad del riesgo que recogen asimismo las pólizas españolas de 1934 para buques y mercancías (artículo 1–a *in fine* y 1–1 respectivamente) y que no se desvirtúa por el hecho de que existan pólizas que cubran unos riesgos concretos e incluso un solo riesgo (por ejemplo, el de guerra)”.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 91, para quien “Si ha così che l'assicurazione marittima –a differenza della maggior parte delle assicurazioni contro i danni– è assicurazione contro una universalità di rischi”.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso de Derecho Mercantil*, T. II, pp. 753–754, que decía que, “Como seguro de transporte que es, el seguro marítimo está dominado por el principio de la «universalidad del riesgo»”.

OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual de Derecho Marítimo*, p. 201, quien estima que “en el seguro marítimo rige en general, el principio de la universalidad de riesgos, en el sentido de que la cobertura no se presta por los daños mencionados en la póliza, cuando son producidos por un evento o riesgo determinado, sino por cualquier riesgo, a menos que esté el mismo excluido por la Ley o por la voluntad de las partes, expresada en la póliza correspondiente”.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 484.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 138–139, que sostenía que “El principio de universalidad del riesgo que informa el seguro marítimo no debe entenderse en el sentido absoluto del término «universal». En primer lugar porque la Ley limita la amplitud de dicho principio cuando señala una serie de riesgos que quedan excluidos del seguro, si las partes no deciden otra cosa (artículo 756 Código de Comercio). De otra parte, porque junto a estas exclusiones legales pueden aparecer las convencionales que las partes incluyan en la póliza (art. 755, *in fine* Código de Comercio)”.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, p. 27 y p. 69, nota número 17 –citando a URÍA y FERRARINI–; e Ídem, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 130.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 83–85 (redactadas por RUIZ SOROA).

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, pp. 693–694, que consideraba que “En el seguro marítimo los intereses asegurados no son cubiertos contra un riesgo de una determinada naturaleza, sino contra una *universalidad* o conjunto de riesgos. La universalidad de riesgos –que existe también en otros seguros, en particular en los de transporte– se manifiesta tradicionalmente tanto en las Leyes, como en las pólizas, mediante una enumeración de casos que sirven simplemente de ejemplo [...] seguida de una fórmula general que quiere delimitar esos riesgos [...]”.

riesgo complejo<sup>403</sup>, constituido por los riesgos de la navegación marítima<sup>404</sup>,

---

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 1.049, quien explicaba que “el seguro marítimo descansa sobre el principio de la universalidad del riesgo, en el sentido de que no cubre riesgos determinados de antemano, sino que el asegurador soporta la posibilidad de cualquier evento dañoso para el interés asegurado y su responsabilidad sólo se detiene ante los supuestos de exclusión señalados por la Ley o por la póliza”.

<sup>403</sup> Así, el derogado artículo 755 del Código de Comercio, que tras enumerar una serie de riesgos concretos que los aseguradores deben cubrir, añadía en el número 14 la cláusula general “*Cualesquiera otros accidentes o riesgos de mar*”.

También destacaba este precepto RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 80.

<sup>404</sup> **La Doctrina española se inclina de forma prácticamente unánime a favor de la expresión «riesgos de la navegación marítima» frente a «riesgos de mar». Así:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 601–603 y 605–608; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, p. 178; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 362; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 802–804 y 807–810.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. II, p. 71, citando a URÍA.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 754.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 159, citando a DEL CAÑO ESCUDERO, GARRIGUES, SÁNCHEZ CALERO y URÍA.

MATILLA, Rafael: «Introducción al estudio del seguro marítimo», en *Estudios de Deusto*, Instituto Consulado de Bilbao, Volumen XXI/2, Fascículo 71, Bilbao, 1983, pp. 445–446.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 484.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, nº. 82, abril/junio, 1995, p. 35, citando a HERNÁNDEZ MARTÍ, MATILLA y URÍA.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, pp. 54–55.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 13 y 83–85 (redactadas por RUIZ SOROA).

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, pp. 693–694.

**Sobre el riesgo en el seguro marítimo, vide, también:**

DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Marítimo Español*, Tomo Cuarto, *Seguros Marítimos – Préstamo a la gruesa*, pp. 116–130, donde estudiaba las expresiones «riesgo marítimo», «fortuna de mar» y «perils of the

lo cual implica las siguientes consecuencias prácticas fundamentales que conviene destacar:

1<sup>a</sup>.) Que las pólizas están construidas por sustracción, no por adición, de modo que se cubren todos los riesgos no excluidos.

---

seas».

DONATI, Antigono: *Manual de Derecho de los Seguros Privados*, (traducción y notas por Arturo VIDAL SOLÁ), Librería Bosch, Barcelona, 1960, pp. 325–33.

ECHEVARRÍA RIVERA, *op. cit.*, *El transporte...*, p. 130.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, pp. 89–152. En las páginas 89–91, analiza el sentido de las expresiones «accidenti della navigazione» y «fortune de mer», como similares.

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 64–69, donde estudiaban la «perils clause» y la expresión «perils of the seas».

GREENE, Mark R.: *Riesgo y Seguro*, Editorial Mapfre, Madrid, 1979, 3<sup>a</sup>. Edición, pp. 390–401.

GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, pp. 243–250, documentando con numerosos casos los distintos riesgos asegurables.

GONZÁLEZ HEVIA, *Manual de seguro...*, pp. 35–38 y 80–86, aclarando que “las expresiones «perils of the sea» y «fortune de mer» vienen utilizándose, asimismo, en términos generales, en los sistemas anglosajón y francés, respectivamente, como similares a las de riesgos de mar o de navegación”.

OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 204–206.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 22–30, destacando el carácter fortuito de los riesgos asegurables, con énfasis en las cláusulas P. P. I., F. I. A., F. O. B., F. A. S., C. & F. y C. I. F.

PELÁEZ, *op. cit.*, *Cambios y seguros marítimos...*, pp. 189–204.

PONS PONS, *op. cit.*, *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650–1715)*, p. 1–33.

RODIÈRE, *op. cit.*, *Droit Maritime*, pp. 533–545, comenzando por explicar la expresión «fortune de mer», sobre la que vuelve después al tratar del carácter marítimo de los riesgos, concluyendo que “Le risque est donc le risque de la navigation. On l'appelle quelquefois risque de mer ou fortune de mer [...] La expression s'applique à tout risque qui peut se produire au cours de la navigation maritime, quelle que soit la cause du risque”.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 123–143; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5<sup>o</sup>., pp.75–83.

STEVENS & BORRIE'S, *op. cit.*, *Elements...*, pp. 581–593, en las que comentaban cada uno de los términos de la Póliza «S. G.», y pp. 594–595, donde recogen la «F. P. A. Clause» y la «Running Down Clause».

2ª.) Que al asegurado le basta probar el daño, mientras que el asegurador debe probar las causas excluyentes de la cobertura<sup>405</sup>.

---

<sup>405</sup> **En este sentido:**

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 82, abril/junio, 1995, p. 33, nota n.º. 14.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, p. 67 y p. 69, nota n.º. 17.

Muestra de ello en Derecho español eran los artículos 770 y 774 del Código de Comercio. La «Condición Adicional» de las Pólizas españolas para el seguro de buques y para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador, contiene una renuncia previa, por parte del asegurado, a los derechos que le conceden los artículos citados y, en particular, a utilizar el procedimiento de apremio del Título XVI del Libro Segundo de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881, con antelación al momento en que la deuda del asegurador resulte líquida: renuncia que, según han destacado distintos autores dentro de nuestra Doctrina, no podía aceptarse como válida.

Así, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 108–113 y 121, entendía nula dicha «Condición Adicional» ya que, en palabras de BONET NAVARRO, –a quien citaba– “«la renuncia anticipada, general e indirecta de la acción procesal, practicada por la vía de renuncia a las acciones futuras no tiene viabilidad porque conllevaría a una modificación del Derecho y del proceso»” (*vide* BONET NAVARRO, Ángel: «Las cláusulas de renuncia a la defensa, previas al juicio», *Revista de Derecho Privado*, 1978, p. 163). Añadía RODRÍGUEZ CARRIÓN que “esos argumentos inducen a MATILLA a considerar, en relación con la norma del Artículo 770 Código de Comercio, que llevar a cabo la prohibición de utilizar un determinado proceso, atenta contra la jurisdicción de los Tribunales de Justicia, que no es materia contractual [...]” (conferir, MATILLA ALEGRE, *op. cit.*, «Introducción al estudio del seguro marítimo», en *Estudios de Deusto*, Instituto Consulado de Bilbao, Volumen XXXI/2, Fascículo 71, 1983), citando en idéntico sentido a RUIZ SOROA, José María: «Los riesgos asegurados en el seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen III, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1984, p. 207. Posteriormente, RODRÍGUEZ CARRIÓN insistió en que la referida «Condición Adicional» “es nula de pleno derecho” (*vide op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, p. 68; e *Ídem, op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 101). En ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. II, p. 17, también se cita a MATILLA ALEGRE, para quien “Esta cláusula es probablemente nula [...]”. RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de póliza», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 126–127, manifestaba abiertamente su convencimiento de que la «Condición Adicional» incluida en las Pólizas españolas de 1934, era nula “Pues se trata de renunciaciones bilaterales a beneficios procesales no fundadas en contraprestación o mejora alguna”. *Vide*, también, RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del*

En el Derecho inglés la Póliza «S. G.» establecía un sistema similar al que acabamos de exponer, completando la enumeración detallada de los riesgos cubiertos con una declaración general de cobertura, dentro de la llamada «Perils Clause», que transcribimos a continuación:

*“Touching the adventures and **perils** which we the assurers are contented to bear and do take upon us in this voyage: they are **of the seas, men – of – war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detainments of all kings, princes, and people of what nation, condition, or quality soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses, and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods and merchandises and ship, etc., or any part thereof**”<sup>406</sup>.*

Sin embargo, la interpretación que los Tribunales ingleses hicieron de esta Cláusula motivó que se derivase hacia un régimen de cobertura contra riesgos determinados<sup>407</sup>, como explicamos seguidamente.

---

*Seguro Marítimo*, p. 172 (redactada por RUIZ SOROA).

<sup>406</sup> En términos prácticamente idénticos se expresa la «Perils clause» de las «American Institute Great Lake Hull Clauses», añadiendo al final el inciso “excepting, however, such of the foregoing perils as may be excluded by provisions elsewhere in the Policy or by endorsement thereon”. Para el texto completo de estas Cláusulas, *vide* COHEN-CHASE: *Benedict on Admiralty*, Volume 7, *Marine Insurance Forms*, Contributing Editor Thomas Fennell, Frank B. Hall and Co. of New York, Inc., 1993, Seventh Edition (Revised), Chapter 1, «Hull Clauses», Section 1.17, «Great Lake Clauses», Form. No. 1.17.1, «Institute Great Lake Clauses» – «American Institute» (1978), pp. 278–288.

<sup>407</sup> Como indicaba PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 65, “In



### **J.3.1.1. La denominada «Perils Clause» y su interpretación en el Derecho anglosajón**

#### **a. “Perils... of the sea”**

Como exponían GILMORE y BLACK<sup>408</sup>, la mayor parte de las demandas por siniestro se suscitaban en relación con esta expresión. No se cubría cualquier siniestro que pudiera ocurrir en el mar, sino sólo aquéllos de carácter fortuito<sup>409</sup> que fuesen debidos a la acción extraordinaria de los elementos –como el viento y las olas–, o a un contratiempo de la navegación –como, por ejemplo, si el buque embarranca, o choca contra unas rocas–.

En el mismo sentido se pronunciaban STEVENS y BORRIE’S<sup>410</sup>, GRIME<sup>411</sup> y DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA<sup>412</sup>.

---

*Bertie Kay*, [106 F. Supp. 244, 1952 A. M. C. 1812 (E. D. N. C.)], it was held that a hull policy covering «perils of the seas» and «all other perils, losses and misfortunes» did not convert the policy into an all risks policy”.

<sup>408</sup> GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 65–66, citando numerosa Jurisprudencia en apoyo de estas afirmaciones.

<sup>409</sup> Como se indica en ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 111–112, “cuando la norma se refiere a lo «fortuito» está excluyendo los casos de inevitabilidad del daño [...] y amparando el riesgo como «posibilidad» del daño”.

<sup>410</sup> STEVENS & BORRIE'S, *op. cit.*, *Elements of Mercantile Law*, pp. 586–587, añadían que un accidente debido a negligencia en la navegación quedará cubierto si la causa inmediata o próxima del siniestro fue un «peligro del mar».

<sup>411</sup> GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, p. 244.

<sup>412</sup> DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA, *op. cit.*, *Tratado...*, T. Cuarto, pp. 118–119.

La regla de interpretación que permitía delimitar la cobertura de la Póliza, y consiguientemente la responsabilidad del asegurador –tanto bajo la Cláusula en estudio como respecto de cualquier otra–, era la de la «causa próxima»<sup>413</sup>. En virtud de la misma, y para el caso que nos ocupa, sólo quedaban cubiertos los peligros inmediatamente causados por el mar (o cuya causa inmediata o próxima fuese el mar)<sup>414</sup>.

#### **b. “... and of all other perils, losses and misfortunes”**

Según exponía PARKS<sup>415</sup>, la aparente amplitud de esta expresión estaba limitada de las siguientes maneras:

1<sup>a</sup>.) Esta declaración general sólo se aplicaba a los peligros de la Póliza «S. G.», y no a los riesgos adicionales cubiertos por otras Cláusulas, como la «Inchmaree».

2<sup>a</sup>.) El asegurado, obviamente, no podía reclamar respecto de un riesgo excluido expresamente de la Póliza.

---

<sup>413</sup> La «Marine Insurance Act» dispone en la Sección 55 (1) que: “*Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against*”.

<sup>414</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 124, explicaba que las pólizas sólo cubren los siniestros en que un peligro asegurado es la causa inmediata o dominante, pero no si es la causa remota o indirecta.

<sup>415</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 94.

3ª.) Por las «Rules of Construction of Policy» de la «Marine Insurance Act» de 1906. En concreto, la «Rule 12, Schedule 1», establece que “*El término «todos los otros peligros» incluye solamente los peligros de similar naturaleza a los mencionados específicamente en la póliza*” (Regla «*eiusdem generis*»)<sup>416</sup>. Poniendo en relación esta Regla con la doctrina de la «causa próxima», dichos peligros también debían tener por causa inmediata o próxima el mar.

Ya pusimos de manifiesto que tanto la Doctrina como la Secretaría de la UNCTAD criticaron duramente la Póliza «S. G.», y particularmente la «Perils Clause». La consecuencia inmediata de las recomendaciones del mencionado Organismo<sup>417</sup> fue la supresión del inciso “and of all other perils, losses and misfortunes, etc.”, y la nueva «Perils Clause» –la número 6– relaciona en dos párrafos sucesivos los riesgos cubiertos, precedidos por la frase “*Este seguro cubre la pérdida o el daño del objeto asegurado causado por [...]*”. Esta expresión –para la Doctrina inglesa y americana– era una manifestación de la teoría de la «causa próxima» recogida en la Sección 55 (1) de la «Marine Insurance Act» de 1906, que, por otra parte, sigue en vigor.

---

<sup>416</sup> GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, pp. 244–245, pensaba que “esta cláusula puede ser de utilidad en casos difíciles en los que la conexión entre la acción del mar y la pérdida es un tanto indirecta”.

<sup>417</sup> Una de las recomendaciones de la UNCTAD, recogida por PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 88–89, fue la de revisar la «Perils Clause» para hacerla más inteligible, así como eliminar la terminología de «riesgos de guerra», combinando dicha Cláusula con otra adecuada, de manera que los citados riesgos constasen en una «Cláusula de Riesgos» unificada. Se propuso también sustituir el sistema de cobertura contra riesgos determinados por un sistema de «todo riesgo», con excepciones concretas y facilitar el método de otorgamiento del seguro contra riesgos de guerra, con el fin de que la cobertura fuese más fácil de comprender e interpretar.

Por lo tanto, podemos concluir afirmando que las modificaciones introducidas no alteraban el modo en que –a la luz del Derecho anglosajón– debía interpretarse la Póliza<sup>418</sup>; con la agravante de que la supresión de la mencionada Cláusula podía dar lugar a una cobertura más restringida, en perjuicio de los asegurados<sup>419</sup>.

Así pues, subsistían las diferencias entre el Derecho anglosajón y el continental en lo que se refiere a la forma y extensión en que hay que entender cubiertos los riesgos en el contrato de seguro marítimo, ya que la manera de analizar la relación de causalidad entre el evento dañoso y el perjuicio producido –al objeto de dilucidar si éste último debe resarcirlo el

---

<sup>418</sup> De esta opinión era PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 97, para quien la expresión «causado por» debe entenderse como «causado directa o inmediatamente por», siendo equivalentes ambos adjetivos.

<sup>419</sup> Así lo creía PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice ...*, Volume I, p. 96, donde manifestaba esta predicción, no obstante la autorizada opinión de los comentaristas que cita y que recogemos a continuación:

Para DONALD O'MAY, que en calidad de miembro de *Ince and Co.*, London, asistió a las distintas juntas del «Lloyd's» referentes a las Nuevas Cláusulas y también a las reuniones con la UNCTAD, “The deletion of the general words was in the interest of clarity and to remove ambiguity which the antiquated terminology produced. It was not intended by Underwriters to diminish cover, and it is to be expected that the English Courts will approach the matter on this basis. Analysis of the cases shows that the old instances would be recoverable under the new Clauses without the need for general words. It is to be hoped that this may lay the ghost of any contention that there has been a significant diminution of cover by their deletion”.

J. K. GOODACRE, Presidente de la *Sociedad de Comisarios de Averías del Reino Unido*, en su discurso a los socios, el 27 de octubre de 1983, dijo que: “I think the true position was that Underwriters were able to accept many claims which came very near, but not precisely, within the specified perils, and thus the real benefit was in the disputes avoided, particularly in the case of «perils of the seas». Many practitioners felt this would be a rather limited term without the general words, and it will be seen that in the end Underwriters were prevailed upon to add the words «rivers, lakes, or other navigable waters» so as to avoid any arguments about which waters were intended to be covered”.

asegurador– es muy distinta en ambos Derechos, como exponemos a continuación con algún detalle.

### **J.3.1.2. La relación de causalidad en el contrato de seguro marítimo desde la perspectiva de los Derechos anglosajón y continental, con particular referencia al Derecho español**

Vimos que de las diferentes teorías acerca de la causalidad<sup>420</sup>, el Derecho anglosajón optó por utilizar la de la «causa próxima»<sup>421</sup>, entendiéndolo por tal –en un primer momento– “la última en el tiempo”<sup>422</sup>, o lo que es lo mismo, “la más próxima a la realización del siniestro”<sup>423</sup>, la inmediata a éste. Posteriormente, Doctrina y Jurisprudencia parecían modificar un tanto este criterio tan rígido, y la «causa próxima» pasa a equipararse con la causa «dominante», «directa», «determinante», «efectiva», o «predominante»<sup>424</sup>. Esta asimilación podía hacerse, a su vez,

---

<sup>420</sup> Para un estudio de las mismas desde la óptica del seguro marítimo, conferir RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 59–76, donde este autor analizaba la teoría de la «equivalencia de las condiciones», la de la «causa adecuada», la de la «causa eficiente» y la de la «causa próxima».

<sup>421</sup> Al respecto *vide, in extenso*, PARKS, Alex L.: «Marine Insurance: Proximate Cause», en *The Journal of Maritime Law and Commerce*, (1978–1979), pp. 519–538; e *Ídem*, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, Capítulo XV «Proximate Cause».

<sup>422</sup> **Así:**  
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 144.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 200.

<sup>423</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 73.

<sup>424</sup> **Vide:**  
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro*

en uno de dos sentidos: o en el de considerar que, en realidad, la causa «directa», «efectiva», «dominante», etc., tenía que ser necesariamente la «inmediata» o «próxima» (o lo que es lo mismo, la más próxima cronológicamente, en contraposición a la «remota» o «indirecta»)<sup>425</sup>, o bien admitiendo que podía no ser “la más cercana en el tiempo”<sup>426</sup>.

El problema de interpretación se agrava cuando ésta trata de efectuarse desde el punto de vista del Derecho continental –y más concretamente, desde la perspectiva del Derecho español–, pues, como bien

---

*marítimo*, T. I, p. 145, citando a ARNOULD.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 74–76, con la bibliografía que allí se cita.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 99–100 (redactadas por RUIZ SOROA).

<sup>425</sup> Así, PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 97 y 125, de cuya lectura correlativa se desprende la afirmación hecha, ya que, por un lado, manifestaba que los términos «directamente» y «próximamente» son de idéntico significado cuando se usan para calificar a la causa, y después, al analizar la «causa próxima» como regla de interpretación del contrato del seguro marítimo, identificaba ésta con la «próxima» o «dominante», frente a la «remota» o «indirecta». Nos parece que esta es la línea que en realidad han seguido tanto la Doctrina como la Jurisprudencia anglosajonas.

<sup>426</sup> **En este sentido:**

Lord SWAN, en el caso *Leyland Shipping Co. Ltd. v. Norwich Union Fire Insurance Society, Ltd.*, (1917) 1 K. B. 873, (1918) A. C. 350.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 138, que recoge la nueva orientación jurisprudencial inglesa que, en su opinión, equipara la teoría de la «causa próxima» con la de la «causa adecuada».

Desde una postura que nos parece confusa, BROWN, *op. cit.*, *Diccionario de términos...*, p. 71, exponía que la «causa próxima» es “la causa más directa de la pérdida o daño de la propiedad o interés asegurado. No es necesariamente la causa más cercana en el tiempo, pero sí, de hecho, la más próxima o inmediata. La causa más lejana se denomina causa remota”. Entendemos que si la «causa próxima» es, necesariamente, la más próxima o inmediata, tiene que ser también la más cercana en el tiempo.

explicaba RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>427</sup>, “Para un Juez continental, lógica e inevitablemente, la «causa próxima» debe ser la última, cronológicamente considerada, si es que ha de aplicar adecuadamente las normas legales de hermenéutica”. Con lo cual, la segunda postura apuntada queda descartada; y la primera tampoco puede aceptarse, porque entender por causa –siempre y únicamente– la última en el tiempo, va en contra de las más elementales reglas de la lógica jurídica<sup>428</sup>.

Por otra parte, entre las distintas teorías de la causalidad utilizadas por nuestro Tribunal Supremo, no figura la de la «causa próxima», debiendo valorarse en cada supuesto particular, según dicho Tribunal, si el riesgo “antecedente que se presenta como causa, tiene virtualidad suficiente para que del mismo se derive, como consecuencia necesaria, el efecto lesivo producido”<sup>429</sup>.

---

<sup>427</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 75. En *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, p. 73, sostenía, refiriéndose al Derecho español, que “La expresión «cuya causa próxima sea» indica que el Juzgador, de entre dos o más causas, habrá de escoger la más inmediata al siniestro, pero no convertir en *causa* lo que sólo es *efecto* de la misma y aplicar dicho *efecto* como *causa próxima*, como haría el Juzgador anglosajón”.

<sup>428</sup> Según afirmaba BRUNETTI, Antonio: *Derecho Marítimo Privado*, Tomo III, *Las obligaciones*, 2ª. Parte, *De los siniestros marítimos y de los seguros*, Editorial Bosch, Barcelona, 1951, p. 444, “[...] como la sucesión cronológica de acontecimientos es puramente accidental, ocurre con frecuencia que el último no ha influido sobre el siniestro con la misma fuerza que los anteriores y por tanto, una distinción basada en esa sucesión no resulta muy propia para dar solución a un problema de causalidad”.

<sup>429</sup> Conferir la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de octubre de 1990 (RJ 1990/8053).

En este sentido, también se pronunció RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 76–78 y 88; Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo*, pp. 70–71; Ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguro*, nº. 82, pp. 31–32; e Ídem, «La definición de los

Finalmente, resulta oportuno tener en cuenta que en el Derecho anglosajón no se distingue entre «causa» y «efecto», y se eleva a la categoría de «condición» del resultado lo que para un Juez español no puede ser sino una consecuencia más de aquella «causa»<sup>430</sup>.

Los resultados que de todo lo expuesto se derivan en cuanto a la cuestión de la cobertura del riesgo, son de capital importancia, como ilustra magistralmente RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>431</sup> con el caso que seguidamente recogemos en forma resumida.

---

riesgos asegurados», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, pp. 93–94; no sin destacar que el Tribunal Supremo, “en ocasiones ha dejado ver su preferencias por las teorías de la «causa adecuada» y «causa eficiente», a las que a veces parece confundir, optando también por una relación de causalidad directa y eficaz, aunque prefiere, desde la STS 25–01–33, no adscribirse a teoría alguna en concreto, llegando a la conclusión de que los Tribunales no deben tomar parte en discusiones filosóficas acerca de la relación causal, no teniendo que sujetarse a doctrinas determinadas, sino atentos a resolver en justicia los casos litigiosos”. De entre las numerosas Sentencias del Tribunal Supremo que citaba, en relación con esta cuestión, destacaba como fundamental la de 27 de noviembre de 1981 (RJ 1981/4632).

<sup>430</sup> De esta opinión era RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 60–61, 76, 78–81 y 87–88; Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, p. 73; e Ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 82, abril/junio, 1995, p. 32.

<sup>431</sup> Vide RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 78–81, donde exponía también el caso *Cory v. Burr*, de 1883, a partir del cual la Jurisprudencia inglesa pasó a entender que en los supuestos de captura de un buque por las autoridades de un país, debido a la baratería del Capitán, aquélla y no ésta, es la «causa» de la pérdida del mismo. Añade que, a partir de esta Sentencia, los Tribunales norteamericanos también abandonaron “la línea común con el Derecho continental que, hasta entonces, habían observado”, poniendo como ejemplo contemporáneo el caso del buque norteamericano *Texas Pride*, capturado por la autoridades jamaicanas en abril de 1983, por un acto de baratería del patrón.



El buque español *Castillo de Montearagón* tuvo un abordaje con el buque griego *Patmos*, en el estrecho de Mesina, el día 21 de marzo de 1985, y las autoridades italianas detuvieron a los dos buques con el fin de investigar las circunstancias de dicho abordaje. La inmovilización ocasionó una pérdida de flete reclamada por los Armadores del navío español a la Compañía aseguradora, en virtud de una póliza suscrita –como es lo habitual– con arreglo a las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», de 1983, superpuestas a las Condiciones Generales españolas, de 1934.

Si aplicamos el Derecho español, la «causa próxima» de la pérdida del alquiler fue el abordaje –riesgo cubierto por la póliza–, mientras que la detención del barco es sólo un «efecto» de aquél.

Conforme al Derecho inglés, tanto el referido abordaje como la posterior detención, son «causas» de la mencionada pérdida de flete, “y siendo la última señalada la más cercana en el tiempo, resulta evidente que ésta fue la «causa próxima» de la pérdida de alquiler, por lo que al no quedar dicho riesgo cubierto por la póliza de seguro suscrita, no habría de ser indemnizado”.

Insistimos en que la disparidad de ambos resultados era fruto de la necesidad de interpretar las Cláusulas inglesas a la luz de los principios hermenéuticos del Derecho español; aserto que esperamos justificar debidamente a continuación.

### **J.3.2. La interpretación de las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» con arreglo al Derecho español: la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de mayo de 1961**

Las consecuencias que se derivan de la interpretación de las «Institute Clauses» conforme a criterios que le son ajenos –concretamente, las reglas de los artículos 1.281 a 1.289 del Código Civil, y en particular el artículo 1.288– se ponen de manifiesto en la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de mayo de 1961 (RJ 1961/1858)<sup>432</sup>, que recoge el caso *Vicente E. S. A. contra General de Seguros Lepanto*, en el que se trataba de determinar si el asegurador tenía la obligación de prestar las garantías precisas para liberar el buque de un embargo originado por un salvamento previo. La solución en el Derecho inglés es negativa, pero el Tribunal Supremo, aplicando el principio «*contra proferentem*», resolvió la cuestión afirmativamente<sup>433</sup>. Como decía RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>434</sup>, “no podemos esperar que a nuestros Jueces les

---

<sup>432</sup> Resultan de sumo interés los comentarios a dicha Sentencia, hechos por MONFORT BELENGUER, Juan B., en *Revista Española de Derecho Marítimo*, 1968, pp. 186 y ss.

<sup>433</sup> Así lo recoge también RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 132–133, añadiendo que el Tribunal Supremo, en su Sentencia de 17 de mayo de 1984 (EDJ 1984/9774), “interpreta en forma absolutamente contraria a la internacionalmente admitida la cláusula de «paralización de aparatos frigoríficos» del seguro de mercancías”, y en la de 30 de abril de 1988, “interpreta en forma incorrecta la Cláusula de Duración de la cobertura de las Institute Cargo Clauses [...] haciendo responsable al asegurador de unos gastos de reexpedición desde puerto intermedio de arribada que en ningún caso están asegurados en aquellas cláusulas”. *Vide*, también, RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 50 (redactada por RUIZ SOROA).

<sup>434</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 313–314; e *Ídem*, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 54 y 83–84.

parezca adecuado que un contrato que se suscribe en España, entre españoles, sobre buques o cargamentos españoles, y para su ejecución en España, sea regulado por textos en inglés, redactados de acuerdo con la Legislación inglesa, lo que conlleva el que las citadas cláusulas inglesas les resulten, con toda lógica, oscuras, no quedándoles otra solución que aplicar las normas jurídicas vigentes en España al caso concreto, por imperativo de las disposiciones de Derecho Internacional Privado”.

De igual opinión eran MONFORT BELENGUER<sup>435</sup> y GONZÁLEZ HEVIA<sup>436</sup>, manifestando este último que las normas de interpretación de las Condiciones inglesas “no podrán ser otras que las vigentes en España”.

Ciertamente, las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» sometían –y someten– el contrato de seguro marítimo concertado conforme a ellas a la Ley y prácticas inglesas<sup>437</sup>, aunque RODRÍGUEZ

---

<sup>435</sup> MONFORT BELENGUER, *op. cit.*, «Necesidad de una Ley especial de seguro marítimo», en *Revista Española de Derecho Marítimo*, 1966–1967, Fascículo 1, pp. 37 y ss.

<sup>436</sup> GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 24, donde también decía que: “la incorporación de cláusulas inglesas a las condiciones particulares del contrato plantea, sin embargo, serios problemas, en lo que se refiere a dotarlas de elementos que permitan acoplarlas a nuestro sistema y facilitar su interpretación, tal y como vino a poner de manifiesto, en su día, la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de mayo de 1961.

Sobre este tema, autores como Monfort Belenguer, Pascual Sanahuja y Libroero Granados [...] coinciden en que las condiciones inglesas no son sino meros pactos cuya única fuerza nace del propio contrato y Monfort, refiriéndose concretamente al seguro marítimo, indica que nuestro Código de Comercio y el Código Civil, como derecho supletorio, son los únicos que determinan las directrices o pautas que han de seguirse en materia de interpretación, en tanto estas cláusulas están incluidas en un contrato nacional”.

<sup>437</sup> En ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 60, se mantiene que la «regla práctica» en cuya virtud se

CARRIÓN<sup>438</sup> sostenía que “la remisión a la Ley o usos ingleses sólo podrá llevarse a cabo cuando exista un elemento inglés en el contrato”; en caso contrario, para este autor –en criterio que posteriormente compartió GONZÁLEZ-LEBRERO<sup>439</sup>– dicho contrato debía ser interpretado por nuestros Jueces y Tribunales de acuerdo con las reglas hermenéuticas del Derecho español.

---

considera que “el hecho de utilizar en el contrato las Cláusulas del Instituto supone una remisión global a todo el Derecho inglés [...] carece de base jurídica seria en que apoyarse, no existiendo en las Pólizas ninguna señal de tal remisión (que, de existir hipotéticamente, sería de dudosa validez)”.

Sin embargo, por ejemplo, las «Institute Cargo Clauses» (A), (B) y (C) de 1982, establecen en la Cláusula n.º 19 que “this insurance is subject to English law and practice”. Idéntica previsión recoge la Cláusula n.º 14 de las «Institute War Clauses (Cargo)» y de las «Institute Strikes Clauses (Cargo)».

De ahí que resultase necesaria la decisión de la *Unión Española de Aseguradores* (UNESPA), de incorporar a todas las pólizas de seguro que incluyesen las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» un Anexo que sustituya el sometimiento del contrato a la Ley y práctica inglesas, por el sometimiento “a la Ley, usos, costumbres y Jurisdicción españoles”.

**Así lo recogen también:**

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. II, pp. 22–23.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º, p. 419.

SOLER SEGARRA y MORÉ INGLÉS, *op. cit.*, *Tratado general...*, T. III, V. I, pp. 247–248.

<sup>438</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 310–312; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 52–54 y 81–82; Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, pp. 59–60; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º, p. 419.

<sup>439</sup> GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, pp. 645 y 677.

HERNÁNDEZ YZAL<sup>440</sup> era de opinión contraria, manifestándose de acuerdo con CONESA PRIETO<sup>441</sup>, para quien el sometimiento del contrato de seguro a la Ley inglesa era válido a tenor de lo dispuesto en los artículos 10.5 y 12 del Código Civil y 738 del Código de Comercio, “entendiendo que es suficiente la conexión que representa una póliza inglesa en su condición de póliza–tipo para que la Ley inglesa sea más idónea que la española para la interpretación del contrato habida cuenta de que el contrato no está hecho en el vacío, esto es que no se trata de un contrato sin Ley o a falta de apariencia de Ley y también habida cuenta de que el transporte marítimo tiene la suficiente carga de internacionalidad por causa de los elementos personales que intervienen en el mismo, para hacer al contrato apto para ser sometido a una Ley extranjera [...]”.

En efecto, el sometimiento a la Ley inglesa –o a cualquier otra, en su caso– era válido siempre que se cumpliera lo preceptuado en el artículo 10.5 del Código Civil<sup>442</sup>; es decir, en la medida en que dicha Ley tuviera “*alguna conexión con el negocio de que se trate*”. Sin embargo, es cuestionable que dicha conexión se diese por el mero hecho de que la póliza incluyese las

---

<sup>440</sup> HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, pp. 286–287, nota n.º. 121.

<sup>441</sup> CONESA PRIETO, G.: *Cuestiones de competencia y sometimiento*, Conferencia desarrollada el 21 de diciembre de 1983, en el *Comité de Derecho Marítimo de Barcelona*.

<sup>442</sup> **El párrafo primero del artículo 10.5 del Código Civil dispone 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*”.

«Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», aunque, efectivamente, el Derecho inglés fuese –y sea– el más idóneo para interpretarlas. Una cuestión es dicha «idoneidad» y otra muy diferente la «conexión», y si para apreciar ésta considerásemos suficiente el origen del Condicionado de la póliza, en realidad estaríamos aceptando la validez del «contrato sin Ley», regido únicamente por la intención de las partes. Precisamente porque esto no le había parecido conveniente a nuestro Legislador, se ponía como límite al principio de autonomía de la voluntad la exigencia de un vínculo cierto con el Derecho extranjero para que la remisión al mismo pudiera aceptarse.

Tampoco la mayor adecuación de la Ley inglesa para interpretar las Cláusulas del Instituto era, *per se*, razón suficiente para entender aplicable dicha Ley a tal efecto, en ausencia de un elemento inglés en el contrato, pues, como explicaba RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>443</sup> –citando, a su vez, a REMIRO BROTONS<sup>444</sup>–, “no se considerará válida la designación como aplicable de una Ley sobre la base exclusiva de que su normativa sobre el contrato en cuestión se encuentra muy desarrollada o es técnicamente más perfecta que la de cualesquiera Leyes con las que el negocio está jurídicamente conectado”.

En cuanto al último de los argumentos utilizados por CONESA PRIETO, hay que decir que una cosa es la «internacionalidad» del transporte

---

<sup>443</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 311; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 53 y 82.

<sup>444</sup> REMIRO BROTONS, Antonio: *Comentarios al Código Civil*, Edersa, Madrid, 1978, p. 296.

marítimo –que en última instancia puede aconsejar la utilización de unas Cláusulas uniformes, como ha sugerido la UNCTAD–, y otra distinta que el contrato tuviera un elemento personal extranjero –respecto del Ordenamiento Jurídico español, en este caso–, dando lugar a una relación jurídica privada de carácter internacional que sí permitiera a las partes someterse a una Legislación diferente de la nuestra, a tenor de lo establecido en el mencionado artículo 10.5 del Código Civil.

Para RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>445</sup>, en ausencia de un elemento inglés en el contrato, para que la remisión al Derecho anglosajón tuviera virtualidad práctica, “la única vía abierta a las partes será la de reproducir, como cláusulas negociales, las disposiciones del Ordenamiento Jurídico británico, dentro de los límites establecidos por las normas imperativas de la Ley que rige el contrato, disponiendo libremente el contenido del negocio, con el soporte del artículo 1.255 del Código Civil”<sup>446</sup>.

---

<sup>445</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 312; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 54–83; e Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, p. 60.

<sup>446</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 193, sostenía que “Como tal norma jurídica el Derecho Inglés es inaplicable al contrato entre españoles; no es norma de integración del contrato”; pero, contradictoriamente, también entendía que ese Derecho “puede utilizarse perfectamente como norma de interpretación de aquellas cláusulas que de él provienen”: idea recogida en el artículo 2 de los Proyectos de Pólizas de seguro marítimo de buques y de mercancías, bajo las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», en el que se establece que “*Las Cláusulas inglesas integradas en esta Póliza deberán ser interpretadas y aplicadas en la misma forma en que son interpretadas y aplicadas en Inglaterra*” (conferir *ibidem*, pp. 136, 137 y 143, respecto del Proyecto de Póliza de seguro marítimo de buques), lo que obviamente no resultaría aceptable para los Jueces y Tribunales españoles.

RUIZ SOROA señalaba –*ibidem* p. 133– que el referido Proyecto de Póliza, que

ARROYO MARTÍNEZ<sup>447</sup> manifestaba que no parecía que el seguro marítimo tuviera algún punto de conexión con Inglaterra “cuando las partes son españolas y el buque no tiene pabellón inglés, pudiendo ser español o de otra nacionalidad diferente de la inglesa. Que la póliza esté reasegurada en Londres tampoco parece un punto de conexión suficiente a los efectos del citado artículo 10.5”.

---

se acompañaba, “todavía en calidad de simple borrador” y “como documento de consulta”, a la Ponencia presentada en 1996 a las *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, había sido preparado por él y por RODRÍGUEZ CARRIÓN. Ahora bien, este último ha afirmado (*vide: op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 311–312; *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 82–83; *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, pp. 59–60; y *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 48) que “Sería un error considerar que habremos de recurrir al Derecho inglés para interpretar el significado de los términos que figuran en las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, tan difíciles de «descifrar» a la luz de otros Ordenamientos Jurídicos distintos, por incluir muchos términos anticuados, caídos en desuso”. Aclaraba el Profesor RODRÍGUEZ CARRIÓN –citando en idéntico sentido a MONFORT BELENGUER, *op. cit.*, «Necesidad de una Ley especial...», en *Revista Española de Derecho Marítimo*, p. 32– “que el párrafo 1º. del apartado 5º. del artículo 10 del Código Civil sólo nos permitiría la remisión al uso o la costumbre inglesas si es que se diesen los requisitos que figuran en dicho precepto, pero jamás en otro caso”, lo cual **era** así, evidentemente.

Conferir, también, RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 23, donde RUIZ SOROA ya afirmaba que si bien el contrato de seguro marítimo quedaba regulado por la Ley española, la interpretación de las Cláusulas inglesas podía efectuarse con arreglo a la Ley inglesa.

<sup>447</sup> 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*, 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. Añadía que “Más discutible sería el caso del coaseguro con participación de un coasegurador inglés, aunque también somos contrarios a la validez de la sumisión al Derecho inglés cuando el abridor y la mayoría del coaseguro sea español”.



El Convenio de Roma, de 19 de junio de 1980<sup>448</sup>, no supuso un cambio en esta materia, pues en los apartados 3 y 4 de su artículo 1 se establecía que:

*“3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicaran a los contratos de seguros que cubran riesgos situados en los territorios de los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea. Para determinar si un riesgo está situado en estos territorios, el Juez aplicará su Ley interna.*

*4. El apartado precedente no se refiere a los contratos de reaseguro.”*

Y en los supuestos de los contratos de seguros excluidos del ámbito de aplicación del referido Convenio de Roma de 1980, la norma de conflicto aplicable era el artículo 10.5 del Código Civil<sup>449</sup>.

---

<sup>448</sup> 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.

<sup>449</sup> **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.”*

Pero el punto 7 de 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 artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro –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 según el párrafo primero del apartado 2 de dicho artículo, “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”. En el párrafo segundo de ese apartado se estableció que:

“*Se considerarán grandes riesgos:*

2. *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).”*<sup>450</sup>

---

<sup>450</sup> Conviene recordar que, según el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), queda derogada “*la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro*”. El apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, establece que la misma “*entrará en vigor el 1 de enero de 2016*”; desde esa fecha, resultará aplicable el artículo 11 de dicha Ley, relativo a la definición de los “**Grandes riesgos**”, conforme al cual:

“*A efectos de lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones reguladoras de la supervisión y contratación de los seguros privados, se entenderá por contratos de seguro de grandes riesgos los siguientes:*

a) *Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipajes y demás*

Por lo tanto, como afirmaba EZQUERRA UBERO<sup>451</sup>, “Resulta claramente de la norma que las partes pueden elegir la Ley de cualquier

---

*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)*

*b) Los de crédito y de caución cuando el tomador y el asegurado ejerzan a título profesional una actividad industrial, comercial o liberal y el riesgo se refiera a dicha actividad.*

*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, siempre que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes:*

*Activo total del balance: 6.200.000 euros.*

*Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 euros.*

*Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados.*

*Si el tomador del seguro formara parte de un grupo de sociedades cuyas cuentas consolidadas se establezcan con arreglo a lo dispuesto en los artículos 42 a 49 del Código de Comercio, los criterios mencionados anteriormente se aplicarán sobre la base de las cuentas consolidadas.”*

Respecto de lo establecido en el artículo 107.2 párrafos segundo y tercero de la LCS, son pocos los cambios:

- En el apartado b) del párrafo segundo se añade la mención del “asegurado” junto al “tomador”.

- En el apartado c) del párrafo segundo se sustituyen las menciones a los “*ecus*” por “*euros*”. El artículo 2.1 del Reglamento (CE) Nº. 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro, ya establecía que “*Toda referencia al ecu, tal como se menciona en el artículo 109 G del Tratado y se define en el Reglamento (CE) nº. 3320/94, que figure en un instrumento jurídico se entenderá hecha al euro a un tipo de un euro por un ecu*”. Y también se cambia la expresión “*balance consolidado*” por “*cuentas consolidadas*”, más amplia.

Así pues, la sustitución de la definición de “*grandes riesgos*” no afecta a lo que planteamos en esta obra; y subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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*”, “*mandato*” que, como sabemos, es el relativo al “*carácter imperativo*” de los preceptos de dicha LCS.

<sup>451</sup> 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, p. 18.

Estado, sea o no miembro del espacio Económico europeo, exista o no vinculación entre el contrato y el Estado cuyo Derecho se elige”.

En la misma línea, FERNÁNDEZ ROZAS, FUENTES CAMACHO y CRESPO HERNÁNDEZ<sup>452</sup>, sostenían que “por lo que respecta a los contratantes tienen total libertad en la elección de la Ley aplicable”.

Refiriéndose concretamente al seguro marítimo, ARROYO MARTÍNEZ<sup>453</sup> decía 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, si se quiere evitar la exclusión sistemática y poco razonable del Derecho español en el ámbito del seguro marítimo, pues lo habitual es que

---

<sup>452</sup> 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.

<sup>453</sup> 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.

incluso las pólizas que se suscriben en España, entre españoles y para cubrir riesgos de buques y cargamentos nacionales situados en territorio español, incorporen las correspondientes Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» (las «Institute Time Clauses–Hulls», de 1 de octubre de 1983, y su modificación de 1 de noviembre de 1995; las «Institute Cargo Clauses», de 1 de enero de 1982, modificadas el 1 de enero de 2009; y las «Institute Yatch Clauses», de 1 de noviembre de 1985) y de la «Asociación Internacional de Aseguradores» (las «International Hull Clauses», de 1 de noviembre de 2002 y 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)<sup>454</sup> y práctica inglesas, lo que ocasiona no pocas dificultades hermenéuticas en caso de litigio.

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

---

<sup>454</sup> Ya hemos indicado que las Secciones 17 a 20 y 84 de la Marine Insurance Act de 1906 fueron modificadas por la Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act de 2012, que en esta materia entró en vigor el 6 de abril de 2013. Y que también hay que tener presente la Marine Insurance Act de 2015, que entrará en vigor el 12 de agosto de 2016, y contiene fundamentalmente normas aplicables a quienes no son consumidores, de carácter dispositivo, y otras, imperativas, para los consumidores. Como expusimos, la Ley de 2015 modifica la Marine Insurance Act de 1906: en particular, podemos destacar que introduce cambios de forma expresa en sus Secciones 17, 33, 34 y 84, y suprime sus Secciones 18 a 20. Conferir, al respecto, HAYVARD BOSONI, *op. cit.*, «Ley de Seguros 2015 del Reino Unido (The Insurance Act 2015)», en *Revista CILA (Comité Íbero–Latinoamericano de AIDA)*, 1/2015 (Enero–Marzo), pp. 36–38.

En primer lugar, si bien el Convenio de Roma de 1980 no se aplicaba<sup>455</sup>, obviamente, a los contratos concluidos antes de su entrada en

---

<sup>455</sup> **Reiteramos nuevamente que 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.

**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*

vigor, ni a los excluidos de su ámbito, entre los que, como hemos dicho, 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*”<sup>456</sup>, respecto de estos últimos no regía ya el artículo 10.5. del Código Civil, sino el artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro, que desplazaba 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 de 1980, 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. 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 se rija el contrato por una Ley distinta de la que lo regía con anterioridad bien sea en virtud de una elección anterior según el presente artículo, o bien en*

---

*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.”*

En relación con esta materia, conferir ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 86–89.

<sup>456</sup> 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).

*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 solo 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 señalar 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 contrato<sup>457</sup>, nos sitúa en un

---

<sup>457</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 599, al referirse a los seguros de «grandes riesgos» mencionados en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, señalaba 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



momento previo a la elección de la Ley que ha de regirlo, excluyendo aquella elección y manteniendo dicho contrato bajo el Derecho español

---

elemento extranjero (el artículo 107 está incluido en el Título IV «Normas de Derecho Internacional»)?».

BORRÁS RODRÍGUEZ, *op. cit.*, «Ley aplicable y jurisdicción competente. Posibilidades de elección», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, p. 158, afirmaba que “Sólo es posible la elección de una Ley que no sea la española cuando exista un elemento de extranjería [...]”.

MARTÍN OSANTE, *op. cit.*, «Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones», en *Revista Española de Seguros*, nº. 123 y nº. 124, julio/diciembre, 2005, p. 471; Ídem, *op. cit.*, «Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2006, 1ª. Edición, p. 28; e Ídem, *op. cit.*, «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros*, nº. 126, abril/junio, 2006, p. 276, entendía 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, estimaba que, “de tratarse de pólizas que regulan relaciones de carácter nacional únicamente, sin lugar a dudas, la Ley aplicable será la española, a tenor de lo previsto en el apartado 5 del artículo 10 CC”.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián* (23 y 24 de mayo de 1996), 1997, p. 134, decía 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, sostenía 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.

(concretamente, hasta su derogación por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima –publicada en el BOE de 25 de julio de 2014–, que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, 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; después, los artículos 406 a 467 de esa Ley y las demás normas aplicables al seguro marítimo, conforme al sistema de fuentes establecido en la misma). 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 aquella y el contrato que ha de regular, a diferencia del artículo 10.5 del Código Civil – sustituido por dicho artículo 107.2, en cuanto a los seguros contra daños por grandes riesgos, entre los que se encuentran los marítimos–, que sí requiere que dicha Ley *“tenga alguna conexión con el negocio de que se trate”*.

El artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro ni siquiera incorporó la norma contenida en el artículo 7.1.g) de la Directiva 88/357/CEE, del Consejo, de 22 de junio de 1988, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro distinto del seguro de vida, por la que se establecen las disposiciones destinadas a facilitar el ejercicio efectivo de la libre prestación de servicios, y por la que se modifica la Directiva 73/239/CEE (DOCE nº. L 172, de 4 de julio de 1988), según el cual:

*“La elección de una Ley por las partes en los casos contemplados en las letras a) o f), cuando los restantes elementos de la situación se*

*localicen en el momento de la elección en un único Estado miembro, no podrá contravenir lo dispuesto en las normas imperativas de dicho Estado, es decir, aquéllas que la Ley de dicho Estado impide que se modifiquen por contrato.”*

No obstante, aunque se entendiese aplicable esta norma, o la parecida del artículo 3.3. del Convenio de Roma de 1980<sup>458</sup>, antes citado, cabe hacer idéntica observación 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 otorgase el contrato. Así, EZQUERRA UBERO<sup>459</sup> pensaba 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

---

<sup>458</sup> 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, 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*]”.

<sup>459</sup> 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, p. 19.

medida prevista por las partes, y siempre que no supongan derogación de normas imperativas”.

También es preciso tener en cuenta lo que establece el artículo 107.6 inciso primero de la Ley de Contrato de Seguro, según el cual, “*Lo dispuesto en los números precedentes se entenderá sin perjuicio de las normas de orden público contenidas en la Ley española, cualquiera que sea la Ley aplicable al contrato de seguro contra daños*”.

Como indicaba EZQUERRA UBERO<sup>460</sup>, por normas de orden público hay que entender, en la teoría general del Derecho Internacional Privado, las normas imperativas de aplicación inmediata que tratan de alcanzar un objetivo de especial relevancia, como puede ser la protección del consumidor.

En consecuencia, de acreditarse que al asegurado que tenga la condición de «consumidor» o «usuario»<sup>461</sup> el sometimiento del contrato

---

<sup>460</sup> 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. 7–37. En las páginas 27 y 28 se ocupaba de las “Normas de aplicación inmediata” y explicaba (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”.

<sup>461</sup> El artículo 3 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el

que suscribe a la Ley inglesa –o a otra Ley, en su caso– le viene impuesto por la Compañía aseguradora de que se trate, conforme a la técnica de la adhesión, con menoscabo del principio de defensa del consumidor que informa nuestro Ordenamiento Jurídico, tal sumisión no sería válida.

No hay que olvidar que, de conformidad con el artículo 90.3 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes complementarias, “*La sumisión del contrato a un Derecho extranjero con respecto al lugar donde el consumidor y usuario emita su declaración negocial o donde el empresario desarrolle la actividad dirigida a la promoción de contratos de igual o similar naturaleza*”, tiene la consideración de cláusula abusiva.

Como ya hemos indicado, 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:

---

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*”.

*“1. El presente artículo se aplicará a los contratos a que se refiere el apartado 2, independientemente de que el riesgo que cubran se localice o no en un Estado miembro, y a todos los demás contratos de seguro que cubran riesgos localizados en el territorio de los Estados miembros. No se aplicará a los contratos de reaseguro.*

*2. Todo contrato de seguro que cubra un gran riesgo con arreglo al artículo 5, letra d), de la primera Directiva 73/239/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1973, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al acceso a la actividad del seguro directo distinto del seguro de vida, y a su ejercicio, se regirá por la Ley elegida por las partes de conformidad con el artículo 3 del presente Reglamento.*

*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 solo 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 aquél 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 siguieron y siguen teniendo libertad de elección de la Ley aplicable, con las salvedades contenidas en el apartado 3 del artículo 3, conforme al cual, si eligen la Ley de un país diferente de aquél en que se encuentren los demás elementos del contrato, esto no impedirá 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 al respecto anteriormente–, y en el apartado 4 de dicho artículo 3, con arreglo al que, si esta elección recae sobre la Ley de un Estado que no sea miembro de la Unión Europea, ello no evitará “*las disposiciones del Derecho comunitario, en su caso, tal como se apliquen en el Estado miembro del foro, que no puedan excluirse mediante acuerdo*”.

Por lo que respecta a los “*Contratos de consumo*”, y en cuanto aquí interesa, cabe añadir –como ya expusimos– 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.

Y todo este régimen no se ve afectado, obviamente, por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, y

que en el párrafo primero de su artículo 2.1. dispone que “*La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia*”; añadiendo respecto del seguro marítimo (regulado en los artículos 406 a 467), en el párrafo segundo del artículo 406.1, que, “*En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro*”, por lo que, tratándose de un seguro contra daños por grandes riesgos, las partes, con arreglo a lo establecido en el artículo 107.2 LCS, “*tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, como hemos expuesto.

En cuanto a las complicaciones interpretativas en los contratos de seguro marítimo, en opinión de ILLESCAS ORTIZ<sup>462</sup>, se producen, en parte, debido a la utilización en las Pólizas del idioma inglés. La Ley

---

<sup>462</sup> ILLESCAS ORTIZ, *op. cit.*, «El lenguaje de las pólizas de seguro», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 361–362. Consideraba este autor que el idioma inglés debía desaparecer de los contratos de seguro celebrados en España, cuando se llegase a dar cumplimiento a la Proposición de Directriz de 10 de julio de 1979, de la Comunidad Económica Europea, sobre contrato de seguro (para su texto íntegro, *vide* JOCE, serie C, número 190, de 28 de julio de 1979), cuyo artículo 2.6 establecía que “*El contrato será redactado en el idioma del Estado miembro cuyo Derecho sea aplicable*”. Tratándose del Derecho español, las cláusulas de dicho contrato tendrían que haberse redactado en castellano, porque el artículo 149 regla 6ª. de la Constitución Española atribuye competencia exclusiva al Estado sobre la “*Legislación mercantil*” y el artículo 3.1 de nuestra Norma Básica dispone que “*El castellano es la lengua española oficial del Estado*”. La citada Directriz añadía que “*El tomador del seguro puede plantear como condición previa a la conclusión del contrato que todos los documentos relativos a la conclusión, modificación y ejecución del contrato de seguro sean traducidos en el idioma de su residencia habitual, siempre y cuando sea un idioma oficial de la Comunidad*”. Esta norma habría permitido traducir los citados documentos al idioma oficial de la Comunidad Autónoma en que residiera el tomador del seguro. Como veremos a continuación, la Directiva 92/96, del Consejo de la Unión Europea de 10 de noviembre de 1992, dio un paso más en el reconocimiento de la cooficialidad lingüística.

30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, dio nueva redacción al párrafo inicial del artículo 8 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro, que pasó a disponer que “*La póliza del contrato debe estar redactada en todo caso en castellano y, si el tomador del seguro lo solicita, en otra lengua [...]*”. Posteriormente, la Ley 18/1997, de 13 de mayo, de modificación del artículo 8 de la Ley del Contrato de Seguro, para garantizar la plena utilización de todas las lenguas oficiales en la redacción de los contratos, dio el siguiente contenido al referido párrafo inicial del citado artículo 8 de la Ley de Contrato de Seguro<sup>463</sup>:

*“La póliza del contrato deberá redactarse, a elección del tomador del seguro, en cualquiera de las lenguas españolas oficiales en el lugar donde aquélla se formalice. Si el tomador lo solicita, deberá redactarse en otra lengua distinta, de conformidad con la Directiva 92/96, del Consejo de la Unión Europea, de 10 de noviembre de 1992 [...]”*<sup>464</sup>.

---

<sup>463</sup> Para un comentario de dicho precepto, vide RENEDO OMAECHEVARRÍA, *op. cit.*, «La modificación del artículo 8 de la Ley de Contrato de Seguro para garantizar la plena utilización de todas las lenguas oficiales en la redacción de los contratos», en *Revista Española de Seguros*, nº. 92, octubre/diciembre, 1997, pp. 129–139.

<sup>464</sup> Es oportuno recordar que, para los seguros contra daños por grandes riesgos – entre los que se encuentra el marítimo–, el artículo 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro –en la redacción dada por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre– permite a los contratantes elegir la Ley aplicable. Si los interesados se someten a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, su aplicación se hará teniendo en cuenta el principio dispositivo ya que el artículo 44 párrafo segundo de dicha Ley –texto introducido por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre– establece que “*No será de aplicación a los contratos de seguros por grandes riesgos, tal y como se delimitan en esta Ley, el mandato contenido en el artículo 2 de la misma*” (se refiere al mandato imperativo).

Por lo tanto, si así lo desean, los contratantes pueden obviar la aplicación de lo dispuesto en el artículo 8 párrafo inicial de la Ley de Contrato de Seguro; afirmación ésta que aún es más evidente tratándose del seguro marítimo, tanto bajo el derogado régimen de los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio (el artículo 738 de dicho Código

–norma de aplicación preferente respecto del artículo 8 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre– permitía a los interesados incluir en la póliza las condiciones que libremente consignan), como en el que se contiene en la vigente la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, cuyo artículo 407.1 dispone que, “*Salvo que expresamente se disponga de otra forma, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas*”.

Ahora bien, entendemos que la finalidad de la Directiva 92/96, del Consejo de la Unión Europea de 10 de diciembre de 1992, es desplegar su eficacia respecto de todos los Estados miembros y en relación con los distintos contratos de seguro, con independencia de cuál sea su objeto aplicable.

Como hemos indicado (conferir, *supra*, las notas nº. 164 y nº. 227), según el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), queda derogada “*la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro*”. El apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, establece que la misma “*entrará en vigor el 1 de enero de 2016*”; desde esa fecha, resultará aplicable el artículo 11 de dicha Ley, relativo a la definición de los “**Grandes riesgos**”, que no difiere gran cosa del precepto al que sustituye, por lo que no afecta a lo que planteamos en esta obra, aparte de que subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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*”, “*mandato*” que, como sabemos, es el relativo al “*carácter imperativo*” de los preceptos de dicha LCS.

Muy brevemente, señalamos que las Directivas –en principio– sólo tienen eficacia indirecta. Transcurrido el plazo para su ejecución sin que el Estado destinatario haya procedido a desarrollarlas, se les reconoce eficacia directa «vertical» –exteriorizándose en las relaciones de los Estados miembros con sus súbditos–, pero no «horizontal» –que es la que afecta a las relaciones entre los particulares–, como ponen de manifiesto las Sentencias de 26 de febrero de 1986, *aff.* 152/84 (*Marshall*), Rec. 1986.723; y de 11 de junio de 1987, *aff.* 14/86 (*Pretore de Salò*), Rec. 1987.2545, por más que sería deseable que se les atribuyera efecto directo en ambos sentidos.

**Sobre la eficacia directa de las Directivas, conferir, *supra*, el apartado 3.2.1.2.A., y *vide*:**

ALLUÉ BUIZA; CALONGE VELÁZQUEZ; LÓPEZ DE LOS MOZOS DÍAZ–MADROÑERO; y MARTÍNEZ PÉREZ, *op. cit.*, *Derecho básico de la Unión Europea*, pp. 186–189.

ALONSO GARCÍA, *op. cit.*, *Derecho Comunitario, Derechos nacionales y Derecho común europeo*, pp. 73, 80–82, 97–98 y 102–105.

DÍAZ–AMBRONA BARDAJÍ; HERNÁNDEZ DÍAZ–AMBRONA; y POUS DE LA FLOR, *op. cit.*, *Derecho Civil de la Unión Europea*, pp. 58–59.

MATA SIERRA, *op. cit.*, *El efecto directo de las Directivas en la Jurisprudencia comunitaria y española*.

SORIANO GARCÍA, *op. cit.*, *Reglamentos y Directivas en la Jurisprudencia comunitaria*, pp. 132, 135 y 139–141.

**Por lo que respecta a la responsabilidad del Estado incumplidor, conferir, también,** COBREROS MENDAZONA, *op. cit.*, *Incumplimiento del Derecho Comunitario y responsabilidad del Estado*, donde estudia el establecimiento del principio de responsabilidad del estado por incumplimiento del Derecho de la Unión Europea, en la Sentencia del Pleno del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 19 de noviembre de 1991, *Francovich*, *affs.* 6 y 9/90; su ratificación, en la Sentencia de la Sala Quinta del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 16 de diciembre de 1993, *Wagner Miret*, *aff.* 334/92; y su consagración, en la Sentencia del Pleno del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 14 de julio de 1994, *Faccini Dori*, *aff.* 91/92.

**En cuanto a la Directiva que nos ocupa, se puede argumentar que ya se le ha dado cumplimiento, incorporando su contenido al Derecho interno y más concretamente, a la Ley de Contrato de Seguro, pero el ámbito de esta Ley – conforme a lo establecido en su artículo 2º. y en su Disposición Final– no abarca todas las modalidades de contrato de seguro, quedando excluido de dicho ámbito el seguro marítimo, como, según veremos (conferir, *infra*, el apartado 2.2.7.4.), ha manifestado reiteradamente la Jurisprudencia del Tribunal Supremo [vide, entre otras, las Sentencias de 19 de octubre de 1987 (RJ 1987/7297), 10 de diciembre de 1988 (EDJ 1988/9694), 30 de abril de 1990 (RJ 1990/2807), 22 de abril de 1991 (RJ 1991/3018), 2 de diciembre de 1991 (RJ 1991/8901), 22 de junio de 1992 (RJ 1992/5463), 13 de octubre de 1993 (RJ 1993/7514), 16 de febrero de 1994 (RJ 1994/1617), 26 de abril de 1995 (RJ 1995/3550), 12 de febrero de 1996 (RJ 1996/1247), 21 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8282), 23 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8644), 31 de diciembre de 1996 (RJ 1996/9394), 29 de junio de 1998 (RJ 1998/5021), 23 de julio de 1998 (RJ 1998/6200), 7 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9619), 22 de febrero de 1999 (RJ 1999/1413), 23 de junio de 1999 (RJ 1999/4485), 22 de marzo de 2003 (RJ 2003/2916), 27 de febrero de 2004 (RJ 2004/1440) y 13 de marzo de 2006 (RJ 2006/5716)].**

**En cambio, como ya hemos adelantado (vide, *supra*, el apartado 3.2.) y según veremos (conferir, *infra*, el apartado 3.2.7.2.), no era unánime la Doctrina en cuanto a reconocer o no carácter supletorio a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, respecto de todos los contratos de seguro en general y del seguro marítimo en particular; y las discrepancias eran aún mayores en lo que se refería a la extensión de dicha supletoriedad.** Expresamos ya aquí nuestro acuerdo con la línea Jurisprudencial reseñada, y pensamos que no se puede deducir la pretendida supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro de su artículo 2º. ni de ningún otro de sus preceptos (así, MARTÍ SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La protección del asegurador en la Ley de 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).

**No obstante, hay otra línea jurisprudencial (vide, *infra*, el apartado 2.2.7.4.), inicialmente representada por la Sentencia de 19 de febrero de 1988 (RJ 1988/1118),**

No obstante, entendemos que aunque en los supuestos en que así lo deseen los contratantes de un seguro marítimo se redacten las Cláusulas en otra lengua oficial distinta del inglés y por ellos escogida, esto no puede solucionar en modo alguno los inconvenientes que origina la utilización e interpretación de dichas Cláusulas<sup>465</sup>, pues la dificultades surgen del

---

retomada esporádicamente por las Sentencias de 2 de diciembre de 1997 (RJ 1997/8773), 30 de julio de 1999 (RJ 1999/6358) y 22 de mayo de 2003 (RJ 2003/5303) y, más recientemente, por las Sentencias de 12 de enero de 2009 (RJ 2009/1743) y de 20 de abril de 2009 (RJ 2009/3340), que recogen el parecer de la Sentencia de 19 de febrero de 1988, **según la cual la Ley de Contrato de Seguro sí era aplicable supletoriamente al seguro marítimo**; línea jurisprudencial que no estimamos afortunada, como tampoco nos parece oportuno que el que el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014 (añadido sorpresivamente en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013), establezca que, “*En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro*”, ya que esto supone que, a pesar de lo dispuesto en el artículo 2.1. de dicha Ley, la aplicación de los usos y costumbres relativos al seguro marítimo y el recurso a la aplicación analógica de las normas de dicho seguro marítimo, quedarán pospuestas por la de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>465</sup> Como afirmaba CIGES PÉREZ, *op. cit.*, «La relación de causalidad en el mar (Derecho anglosajón)», Conferencia pronunciada el día 23 de abril de 1959, en el Salón del Consulado de la Lonja de Valencia, con motivo de la *V Semana Valenciana de Derecho Marítimo*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, Madrid, 1963, pp. 39–40 (así citado por RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 81), la traducción de las Cláusulas al castellano “es casi un imposible, puesto que a lo más que se llega en este orden es a traducir palabras pero no ideas, que habrían de ser buscadas en el Derecho inglés”.

No obstante, para el texto en castellano de las «Cláusulas del Instituto para Cargamentos» (A), (B), (C), de las «Cláusulas de Guerra del Instituto (Cargamentos)» y de las «Cláusulas de Huelgas del Instituto (Cargamentos)» –todas de 1 de enero de 1982–, *vide Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Ignacio Arroyo, Volumen II, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1982, pp. 712 y ss., donde aparece una traducción y adaptación de D. José Luis RODRÍGUEZ CARRIÓN, supervisada por el Profesor D. Ignacio ARROYO MARTÍNEZ.

Respecto de las «Cláusulas del Instituto para Cascos», de 1 de octubre de 1983, *vide* RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo. Algunas cláusulas inglesas del seguro de buques», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, pp. 80–92, donde comentaba 13 Cláusulas para buques; Ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro de buques», en *Revista Española de Seguros*, n.º 77,



contenido y de los principios jurídicos en que se basan que, obviamente, son diferentes de aquéllos sobre los que descansan las Condiciones Generales españolas<sup>466</sup>. En palabras de RUIZ SOROA<sup>467</sup>, la integración de ambos clausulados es imposible, pues “no se puede colocar a un vehículo las ruedas de otro distinto”<sup>468</sup>; de ahí que resulte necesario saber su orden de prelación.

---

enero/marzo, 1994, pp. 89–105, donde traducía y comentaba las Cláusulas 1 a 3; ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (2)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 79, julio/septiembre, 1994, pp. 95–109, donde hacía lo propio con las Cláusulas 4 y 5; ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 82, abril/junio, 1995, pp. 29–65, donde realizaba idéntico trabajo con las Cláusulas 6 y 7; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º, donde traducía y comentaba «Las Cláusulas Inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres, a término, para buques, de 1983» (pp. 127–320), sus enmiendas de 1995 (pp. 321–358), y «Las Cláusulas Inglesas de Mercancías del Instituto de Aseguradores de Londres, de 1982» (pp. 359–421).

Conferir, igualmente, RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, donde ARRANZ DE DIEGO dedica los temas 11 a 14 (pp. 201–234) al estudio de las «Cláusulas a Término del Instituto para Cascos», de las «Cláusulas a Término del Instituto para Cascos. Desembolsos y Aumento de Valor» y de las «Cláusulas a Término del Instituto. Flete», de 1983; y ZABALETA SARASUA los temas 16 a 20 (pp. 335–473) a hacer lo propio con las «Cláusulas del Instituto para Cargamentos», de 1982, en las modalidades mencionadas anteriormente.

Para un interesante y detallado estudio filológico de las «Cláusulas para Cargamentos del Instituto de Aseguradores de Londres» de 1982, *vide* ORTS LLOPIS, *op. cit.*, *Aproximación al discurso jurídico en inglés. Las pólizas de seguro marítimo de Lloyd's*.

*Vide*, también, las restantes citas bibliográficas de las notas n.º. 394 a n.º. 399 de la presente obra.

<sup>466</sup> Así, HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 39.

<sup>467</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, p. 50.

<sup>468</sup> De idéntica opinión era RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 280; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 12; e Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, p. 52; citando también a RUIZ SOROA.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, p. 741,

Como pone de manifiesto ARROYO MARTÍNEZ<sup>469</sup>, la incorporación del Derecho inglés a todas las pólizas de seguro suscritas en España para dar cobertura a buques y cargamentos españoles es intencionada<sup>470</sup>, grapándose a dichas pólizas las Condiciones inglesas para cascos o mercancías, según los casos. Y esta última circunstancia, en opinión de RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>471</sup>, es “clara expresión de su aplicación prioritaria y sustitutiva de las Condiciones Generales de la Póliza española”; postura que compartimos, ya que nos parece que, efectivamente, la

---

destacan que “se provoca una nueva yuxtaposición, que no fusión, de dos conjuntos de condiciones generales de inspiración diversa y de imposible coordinación, puesto que cada conjunto da por supuesto un marco jurídico general profundamente disímil, el Código en un caso y la MIA de 1906 en otro. Además, muchos años de evolución de la práctica del seguro marítimo separan a uno y otro conjunto, puesto que las condiciones inglesas son periódicamente revisadas y adaptadas, lo que no sucede con las españolas”.

<sup>469</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones sobre el seguro marítimo español», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol., 1987, pp. 240–241; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 599–600; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 800.

<sup>470</sup> Lo que, según HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, p. 283, “provoca usualmente la inserción mecanoscrita de una breve cláusula por la que se sienta que en caso de contradicción, prevalecerán las Condiciones añadidas del Instituto, aun sin contar con que obviamente esta preferencia ya resulta del mero hecho de insertar el impreso de las condiciones del Instituto, sin más”.

<sup>471</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 290–291; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 34, donde también mantenía que “la intención de las partes contratantes es el empleo de las Cláusulas del Instituto en sustitución de lo previsto con carácter incompatible en las Condiciones Generales españolas”. En *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, p. 52, añadía que “El mercado reasegurador no aceptaría que el contenido de las Cláusulas del Instituto fuese modificado y alterado por unas condiciones españolas, además de desconocidas en los mercados internacionales totalmente obsoletas”. En el mismo sentido, RODRÍGUEZ CARRIÓN *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 33.

incorporación de las Cláusulas inglesas a las pólizas implica la voluntad de los interesados de someter el contrato de seguro a las mismas con carácter preferente<sup>472</sup>.

#### **J.4. Razones que explican la amplia difusión de las Cláusulas inglesas en el mercado del seguro marítimo español**

A la vista de los inconvenientes apuntados, cabe preguntarse los motivos de la dependencia funcional del Derecho del seguro marítimo español respecto del Derecho inglés, dependencia que RUIZ SOROA<sup>473</sup> llega a calificar de auténtico “colonialismo jurídico”.

En principio, para evitar la situación actual sería suficiente con elaborar unas Cláusulas españolas nuevas que cubrieran las necesidades del mercado asegurativo<sup>474</sup>.

---

<sup>472</sup> Así también, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. II, p. 21.

<sup>473</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, pp. 50 y 53.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 736, también sostienen que la frecuente utilización de las Condiciones Generales del «Instituto de Aseguradores de Londres» en el seguro español provoca una suerte de «dependencia colonial» respecto de la práctica contractual anglosajona.

<sup>474</sup> **En la Doctrina han manifestado la necesidad ineludible de elaborar unas nuevas Condiciones Generales Españolas para Cascos y Mercancías:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 242; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 600; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 800.

Entretanto, la Doctrina española<sup>475</sup> ha señalado como causas de la

---

GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 23–24.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 38–39.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 313.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, pp. 49–50.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 691.

**Conferir, igualmente**, SOTO ABELEDO, *op. cit.*, «Las Cláusulas del “Instituto de Aseguradores de Londres”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XVIII, 2001, pp. 421–422; Ídem, *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, pp. 14–15; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 376 y 385–386.

<sup>475</sup> **Vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 239; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 596; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 796.

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 774, nota nº. 2.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, pp. 740–741.

GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 23–24.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 20 y 39–41.

HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, p. 280.

MARTÍN OSANTE, *op. cit.*, «Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones», en *Revista Española de Seguros*, nº. 123 y nº. 124, julio/diciembre, 2005, pp. 469–470; e Ídem, *op. cit.*, «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros*, nº. 126, abril/junio, 2006, pp. 274–275.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 290; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 33; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 37–38 y 425–426.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, p. 49 y nota nº. 2.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 19 (redactada por RUIZ SOROA).

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 691; e Ídem: *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, nº. 73 y nº. 74, enero/junio, 1993, p. 76. Conferir, igualmente, *op. cit.*, «Sobre la regulación del

habitual utilización por las Compañías aseguradoras españolas de las Condiciones Generales inglesas, las siguientes:

**1ª.) El hecho de que no se haya elaborado una Póliza-Tipo española que suponga una alternativa válida a las Cláusulas inglesas.**

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>476</sup> destacó a este respecto lo que denominaba –citando a FAJARDO REY<sup>477</sup>– como “atonía creadora de nuestro mercado asegurador”<sup>478</sup>.

---

contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXIV, 2007, pp. 19–41.

**Conferir, también,** SOTO ABELEDO, *op. cit.*, «Las Cláusulas del “Instituto de Aseguradores de Londres”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XVIII, 2001, pp. 417–421; Ídem, *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, pp. 102–111; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 376–386.

<sup>476</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 290; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 33.

<sup>477</sup> FAJARDO REY, Alfredo: «*Estudio actualizado de la Póliza de Transporte Marítimo de Mercancías*», *I Seminario Iberoamericano de Seguro Marítimo*, Madrid, octubre 1980.

<sup>478</sup> GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 23–24, daba tres razones que, en su opinión, podrían explicar el retraso en la preparación de un nuevo condicionado general:

1ª.– La necesidad de esperar a la reforma del Código de Comercio, o a la publicación de una Ley de Seguros Marítimos.

2ª.– La conveniencia de introducir un impreso oficial uniforme del tipo del utilizado en el mercado francés para estos contratos.

3ª.– Que se hubiese preferido esperar a que se superasen las crisis que atravesaban los postulados básicos del Derecho Marítimo.

En cuanto al primero de los motivos señalados, queremos significar que ha habido dos Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo: uno de 25 de abril de 1980

En realidad, según vimos<sup>479</sup>, como pone de manifiesto HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>480</sup>, los aseguradores intentaron la confección de una Póliza–Tipo para buques, existiendo dos Proyectos que no fueron aceptados en el tráfico: uno de PASCUAL SANAHUJA, redactado en 1964, y otro de MONFORT BELENGUER<sup>481</sup>, de 1968.

---

(para su texto, *vide Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, pp. 979 y ss. Un comentario al mismo se recoge en RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, pp. 52 y ss.); y otro de 1992 (*vide SÁNCHEZ CALERO, op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 73 y n.º. 74, enero/junio, 1993, pp. 79–88, donde lo comentaba, y pp. 89 y ss., en las que se recoge su texto, de septiembre de 1991, presentado al Excmo. Sr. Ministro de Justicia en 1992). Ambos recibieron un juicio muy favorable de la Doctrina y, sin perjuicio de haber perfeccionado aún más su contenido (como por ejemplo, en lo referente al seguro de responsabilidad civil), habrían podido dar lugar a una Ley adecuada para regular esa materia. Posteriormente, el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004 dedicó al seguro marítimo los artículos 473 a 574; el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006, los artículos 436 a 497; el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008, los artículos 435 a 496 –lo mismo que la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012–; el Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012, los artículos 385 a 446; el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, los artículos 406 a 467; y también esos artículos 406 a 467 ya de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014.

<sup>479</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.3.2.I.

<sup>480</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 39 y nota n.º. 30.

<sup>481</sup> MONFORT BELENGUER, *op. cit.*, «Comentarios sobre un proyecto de Póliza nacional de cascos», en *Revista Española de Derecho Mercantil*, 1966/1967, Fascículo 5, pp. 45 y ss.

En 1996, en el curso de las *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, RUIZ SOROA presentó el Proyecto de un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo de buques, elaborado por él y por RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>482</sup>.

Como dice el propio RUIZ SOROA<sup>483</sup>, en el artículo 1º. del referido Proyecto “*La cobertura se pacta y define de acuerdo con las Cláusulas inglesas, que se constituyen así, en principio, en la norma contractual básica y única reguladora de la Póliza*”. Esto genera dos problemas fundamentales: la insuficiencia de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» para regular el contrato, y las dificultades que plantea su interpretación, puestas de manifiesto en el presente trabajo.

Con el fin de colmar las lagunas de dichas Cláusulas, explica RUIZ SOROA<sup>484</sup> que “se las ha complementado con unas contadas y pocas cláusulas adicionales (una quincena), que responden a dos rasgos esenciales. El primero, el de ser complementarias, nunca previas o generales [...] Por otro lado, el contenido de las cláusulas adicionales se ha limitado estrictamente a aquellos puntos en que concurriesen dos notas acumulativas; primera, que las Cláusulas inglesas no lo tratasen (vacío contractual) y,

---

<sup>482</sup> Sobre el particular, *vide* RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 136–142, donde comenta dicha Póliza (de 16 artículos); y pp. 143–149, en las que figura su texto.

<sup>483</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 134, 135 y 143.

<sup>484</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 135.

segundo, que la solución que ofrecía el Derecho español aplicable en defecto de cláusula no fuera adecuado para el seguro marítimo actual, bien por imprecisión, por arcaísmo o por su carácter «terrestre»; a veces ello se debía a defectos del Código de Comercio, a veces a su silencio, que nos remitía a la Ley de 1980”.

Para obviar los problemas hermenéuticos que plantean las Cláusulas inglesas, se optó –como se ha indicado anteriormente<sup>485</sup>– por disponer en el artículo 2 del Proyecto de Póliza que aquellas Cláusulas “*deberán ser interpretadas y aplicadas en la misma forma en que son interpretadas y aplicadas en Inglaterra*”, y ello no obstante establecer al mismo tiempo, de forma contradictoria, que “*Este contrato se regirá por la Ley española*”<sup>486</sup>.

Conforme ya se expuso<sup>487</sup>, esta remisión al Derecho inglés sólo era válida cuando se diese la “*conexión*” exigida por el artículo 10.5 párrafo primero del Código Civil, lo que no parecía que aconteciese por la mera inclusión de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» en la póliza, si el negocio jurídico se desarrollaba en el ámbito interno español, sin ningún elemento que lo relacionase con aquel Derecho.

---

<sup>485</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.3.2.I.

<sup>486</sup> Sobre la contradicción que esto supone, *vide* BORRÁS RODRÍGUEZ, *op. cit.*, «Ley aplicable y jurisdicción competente. Posibilidades de elección», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, pp. 153–157, donde destaca (p. 156) que lo dispuesto en el artículo 2 de la Póliza es anómalo pues “elige como aplicable el Derecho español pero luego pretende obligar al Juez a interpretar la póliza no de acuerdo con el Derecho español, sino con el Derecho y la práctica inglesa, algo, sin duda, a lo que no puede llegar la autonomía de la voluntad”.

<sup>487</sup> *Vide, supra*, el apartado J.3.2.



Como igualmente se explicó<sup>488</sup>, la situación cambió a partir de la entrada en vigor de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, pues el punto 7 de su Disposición Adicional Sexta dio nueva redacción al artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro –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 según el párrafo primero del apartado 2 de dicho artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro, en los contratos de seguro por grandes riesgos, entre los que, como es sabido, se encuentra el seguro marítimo, “*las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”.

En todo caso, hay que reiterar que ese último Proyecto de Póliza – como ya ocurriera en su día con los de PASCUAL SANAHUJA y MONFORT BELENGUER– tampoco ha gozado de aceptación<sup>489</sup>.

---

<sup>488</sup> Conferir, *supra*, el apartado J.3.2.

<sup>489</sup> Así lo ha indicado 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. 55, nota n.º 27; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 56, nota 28; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, p. 173, nota n.º 27, destacando como razones del rechazo –al margen de posibles deficiencias técnicas, sistemáticas y de redacción– “la falta de legitimidad o de representatividad de los autores de la iniciativa, que si bien meritoria, no ha contado con un grupo más amplio de redactores y ni tan siquiera se ha sometido a discusión en el sector asegurador español”.

Y es oportuno insistir en que lo mismo cabe decir del Proyecto del nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo de mercancías, bajo las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», redactado igualmente por RUIZ SOROA y por RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>490</sup>. Sus dos primeros artículos coinciden con los de la Póliza de seguro marítimo de buques, por lo que son válidas las mismas consideraciones efectuadas respecto de ésta<sup>491</sup>.

**2ª.) La circunstancia de que el mercado de Londres monopoliza el seguro marítimo debido, a su vez, a los siguientes motivos:**

a) A la gran experiencia que puede encontrarse en dicho mercado sobre el particular.

---

<sup>490</sup> **Conferir:**

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 424–449, en las que comenta las dos Pólizas mencionadas; pp. 450–453, donde figura el texto de la de seguro marítimo de buques (con 16 artículos); y pp. 454–462, en las que se recoge la de mercancías (de 39 artículos).

«Apéndice documental: Póliza española de seguro de mercancías por vía marítima en condiciones del *Institute of London Underwriters*», 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. 159–174, en las que se recoge esta Póliza de seguro marítimo de mercancías.

<sup>491</sup> GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, «Visión interna del sector asegurador: necesidades de definición contractual, sus razones técnicas y la insatisfacción actualmente existente», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, p. 84, destacaba que “Ambos textos han sido redactados de cara a superar las diferencias de las prestaciones de unos y otros clausulados [...]”.

b) A la dependencia de los aseguradores respecto del mercado inglés del reaseguro; mercado que exige Condiciones inglesas.

c) Al interés de los asegurados en inscribir sus buques en los «Clubs de Protección e Indemnización» (P&I Clubs), que también exigen que dichos buques se hayan asegurado conforme a la cobertura prevista en las Condiciones del «Instituto de Aseguradores de Londres», lo cual lleva, sin más, a su utilización por las Compañías Aseguradoras, ante las presiones de los Navieros.

**3ª.) La intención de los asegurados de obtener la cobertura ofrecida por las Cláusulas inglesas, que es más amplia que la de las Condiciones Generales españolas.**

**4ª.) La mayor seguridad que proporcionan las «Institute Clauses», debido a la existencia de una amplia Jurisprudencia inglesa que interpreta cada extremo de las mismas: seguridad que beneficia tanto al asegurado como al asegurador<sup>492</sup>.**

---

<sup>492</sup> Así se ha manifestado también la Doctrina americana más caracterizada al referirse a la Póliza «S. G.» y a las «Cláusulas del Instituto» que se elaboraron en su día para complementarla. **En este sentido vide:**

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 15; “And the fact that judicial interpretations have accreted around these set clauses and phrases tends in turn to make doubly sure their continued use, for the maritime world grows to rely on continuance in settled interpretations, and to stabilize its documentary practice on that reliance”.

GORES, *op. cit.*, *Marine Salvage...*, p. 14; “Because every clause and phrase of the Standard Form has been judicially interpreted at one time or another, its cumbersome language is itself a bulwark against litigation”.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 40; “Although the language (in the old form) admittedly is archaic, the theory seemed to be that because nearly all the terms and phraseology had been discussed and construed over several

**5ª.) La propia Administración española, que requirió que los buques acogidos al crédito naval estuviesen asegurados conforme a las Cláusulas inglesas.**

Así, el artículo 12 de la Ley de 12 de mayo de 1956, de Protección y Renovación de la Flota Mercante<sup>493</sup>, facultó al Ministerio de Hacienda para determinar los requisitos y condiciones en que debían asegurarse los buques que disfrutasen del Crédito Naval. En uso de esa atribución, se dictó la Orden Ministerial de 27 de abril de 1965 –publicada en el BOE de 11 de mayo de 1965–, por la que se aprueban las normas para la contratación de pólizas de seguros de buques acogidos a los beneficios del Crédito Naval, que exigió el seguro conforme a las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», con el fin de obtener una mayor cobertura de riesgos –ya que los aseguradores españoles no ofrecían condiciones análogas–, y hasta que la Dirección General de Seguros aprobase unas Cláusulas especiales que prestasen garantías similares.

**6ª.) Una cierta inercia: circunstancia cuya significación real no es en modo alguno desdeñable.**

---

hundred years, uncertainty would be promoted if changes were made”.

<sup>493</sup> Ley derogada por el apartado 2.j) de la Disposición Derogatoria Única de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. A su vez, esta última Ley fue derogada por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011 y con corrección de errores publicada en el BOE de 26 de marzo de 2012), que entró en vigor el 21 de octubre de 2011.

Sea como fuere, y en virtud de lo expuesto, cabe concluir, en línea con la Doctrina más representativa, que sería conveniente la elaboración consensuada de unas Cláusulas o Condiciones Generales españolas, de buques y de mercancías, susceptibles de ser aceptadas por el mercado asegurador y capaces de ofrecer una cobertura adecuada a los asegurados, lo cual evitaría la dependencia de las pólizas inglesas y los problemas que su aplicación ocasiona en el seguro marítimo español. A tal efecto, ARROYO MARTÍNEZ<sup>494</sup> pensaba que podrían tomarse como referencia los últimos Proyectos existentes, modificando aquello que se estimase oportuno; y GABALDÓN GARCÍA<sup>495</sup> señalaba que, a tal fin, no hay que olvidar las «Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga».

Ahora bien, como también señalamos<sup>496</sup>, en el párrafo primero del apartado X de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 se manifestaba que, *“En el tratamiento «Del seguro marítimo», por razones prácticas, se han seguido los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, pero bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica”*. Casi

---

<sup>494</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El marco jurídico...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 56, nota n.º 28; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, p. 173, nota n.º. 27, considera que “el borrador propuesto es un buen punto de partida que debe completarse con una mayor difusión y debate más profundo entre los diversos grupos que componen el seguro marítimo español”.

<sup>495</sup> GABALDÓN GARCÍA, *op. cit.*, «Acerca de las Cláusulas Tipo de la UNCTAD...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. X, 1993, p. 271.

<sup>496</sup> *Vide, supra*, el apartado 3.2.3.2.I.

idéntica consideración contenían el apartado VIII de la Exposición de Motivos del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, el apartado IX de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006, el apartado IX de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008, el apartado IX de la Exposición de Motivos de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, y el apartado IX de la Exposición de Motivos del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012.

Y finalmente, en el párrafo primero del apartado X de la Exposición de Motivos de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, se dice también que *“En el tratamiento del seguro marítimo, que se recoge en el título VIII, se han seguido, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, pero bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica”*.

#### **3.2.4. LAS NORMAS DE DERECHO DISPOSITIVO DE LA DEROGADA SECCIÓN TERCERA DEL TÍTULO III DEL LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO (Artículos 737 a 805)**

El Código de Comercio vigente fue aprobado por Ley de 22 de agosto de 1885, y entró en vigor el 1 de enero de 1886. Sustituyó al Código de Comercio de 1829 –redactado íntegramente por Sainz de

Andino—, significando un considerable progreso respecto del mismo en cuanto a la regulación del contrato de seguro se refiere, ya que, además de introducir unos preceptos generales sobre dicho contrato, regulaba el seguro contra incendios y el seguro de vida, y contenía la cláusula general del artículo 438, que permitía cualquier otro ramo distinto. Sin embargo, ya en sus orígenes resultó insuficiente esta regulación, como también vimos que ocurría con la normativa referente al Derecho Marítimo.

Este desfase quizás obedezca al largo proceso de elaboración del Código vigente, proceso que se inició en 1834 y en el que participaron siete Comisiones distintas.

Lo cierto es que —como pone de manifiesto unánimemente nuestra Doctrina<sup>497</sup>—, si el Código surgió anacrónico, hoy su falta de adaptación a

---

<sup>497</sup> Conferir:

a) **Por lo que se refiere al Código de Comercio en general:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 61–62.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 31.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 20.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, pp. 38–39.

b) **En cuanto al Derecho de Seguros:**

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, p. 33.

c) **Por lo que respecta al Derecho Marítimo:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, pp. 237–238

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

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 552–553.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 292–293; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 35–36.

A su vez, cita a URÍA, GIRÓN TENA, Antonio POLO, Miguel CIGES y MONFORT.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», p. 49.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 73 y n.º. 74, enero/junio, 1993, pp. 73–75, con particular referencia al seguro marítimo.

las nuevas necesidades económicas y su insuficiencia de contenido es mucho más patente.

Tres son los procedimientos utilizados para solucionar este problema:

- La modificación del articulado del Código de Comercio.
- La promulgación de Leyes especiales que completan o derogan parte de su contenido.
- La regulación del contenido contractual por las partes contratantes basándose en el carácter dispositivo de la mayoría de los preceptos del Código.

En cuanto al Derecho Marítimo, aparecía regulado en el actualmente derogado Libro III del Código de Comercio (artículos 573 a 869), bajo la rúbrica “Del comercio marítimo”, y en esta materia seguía al Código de 1829, inspirado, a su vez, en el Código francés de 1807, en las Ordenanzas de Bilbao de 1737 y en las Ordenanzas de la Marina francesa de 1681<sup>498</sup>. Reflejaba la navegación a vela y, consiguientemente, el desfase de sus instituciones en esta materia era aún más acusado que en sus restantes Libros.

---

<sup>498</sup> Conferir OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 22–25.



A la espera de la necesaria reforma, fue surgiendo un «Derecho vivo» –como tuvimos ocasión de exponer–, integrado por Leyes especiales, por los usos convencionales y normativos<sup>499</sup>, y por las Condiciones Generales de la Contratación.

Esta situación era particularmente cierta en lo referente al contrato de seguro marítimo, regulado en la Sección Tercera del Título III del Libro III del Código de Comercio (artículos 737 a 805), bajo la rúbrica “De los seguros marítimos”. Vimos el relieve de las Condiciones Generales –especialmente las inglesas– en este contrato, facultado por el carácter dispositivo de la mayor parte de los preceptos contenidos en los citados artículos 737 a 805.

En virtud del principio de la autonomía de la voluntad en materia de contratación, consagrado por el artículo 1.255 del Código Civil –según el cual “*Los contratantes pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, siempre que no sean contrarios a las Leyes, a la moral, ni al orden público*”–, y de lo dispuesto para el contrato de seguro marítimo en particular en el artículo 738 del Código de Comercio –que recogía el principio de libertad de pactos en la póliza al permitir que los interesados consignasen en ella las condiciones que estimasen oportunas–, sólo en la medida en que los contratantes no pactasen en contra de las normas dispositivas del Código de Comercio al «convenir» las estipulaciones Generales y Particulares que deberían regir

---

<sup>499</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 553–556.

el contrato, o que en dichas Condiciones aceptasen expresamente la Ley dispositiva, dicha Ley integraría la norma negocial (presupuesto, claro está, que la norma imperativa tampoco regulase el extremo en cuestión).

Se justificaban estos principios partiendo del supuesto de que las partes contratantes están en pie de igualdad<sup>500</sup>, lo cual sigue siendo cierto en ocasiones por lo que se refiere al contrato de seguro marítimo, pues dentro del ámbito de la navegación en general y de la navegación marítima en particular, el Empresario asegurado puede gozar de una posición económica equiparable a la de las Entidades aseguradoras<sup>501</sup>.

---

<sup>500</sup> GARRIGUES, Joaquín: «Conferencia de Clausura», en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, p. 1.132, decía que esto no ocurre actualmente porque se ha producido la “masificación” del contrato.

<sup>501</sup> **Como ya hemos indicado** (conferir, *supra*, el apartado 3.2.3.2.G.), **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, afirmaba 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*, 2001, pp. 596, 599 y 601; y en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 796, 800 y 802.

BARRÓN DE BENITO, *op. cit.*, *Condiciones Generales de la Contratación...*, pp. 53–54, distinguía –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, *op. cit.*, *Derecho del Mar y de la Navegación Marítima*, 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 entendían 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, pensaba 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, sostenía 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, destacaba 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 añadía 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, mantenía que “se estipula normalmente entre empresarios, por lo que no suele existir una parte económicamente débil frente a otra económicamente poderosa, si no inclusive un predominio del asegurado frente al asegurador [...]”.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, p. 123, que, al ocuparse de la regla «*contra proferentem*», indicaba 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

No obstante, nos parece oportuno citar a RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>502</sup>, quien se manifestaba en contra de la Doctrina mayoritaria,

---

representada por un consejo legal del mismo nivel profesional que el consejo de los aseguradores”.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 478, pensaba que el seguro marítimo se configura como un seguro contra daños por grandes riesgos debido a la igualdad de las partes contratantes.

REIG FÀBREGA, *op. cit.*, «La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro...» en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVI, 1999, p. 456, decía 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, *op. cit.*, *Droit Maritime*, 1979, Huitième Edition, p. 547, creía 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 reiteró 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 de San Sebastián*, 1997, p. 125, RUIZ SOROA precisó 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, estimaba que hay igualdad entre los contratantes.

URÍA, *op. cit.*, *El seguro marítimo*, p. 17, sostenía que “las relaciones jurídico–contractuales surgen ordinariamente entre dos empresas de gran envergadura y potencia económica”.

<sup>502</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario*

opinando que, con limitadísimas excepciones referidas a algunas Empresas Navieras, el asegurado también está en una posición económico–contractual inferior a la del asegurador en el ámbito del seguro marítimo. Este autor justificaba el carácter dispositivo de las normas del Código de Comercio en esta materia, y la consiguiente ausencia de intención proteccionista del asegurado, por “la falta de equilibrio contractual que preside todo el ordenamiento jurídico marítimo”.

Pensamos que ambas justificaciones, lejos de contradecirse, se complementan.

---

*de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 295–296, nota nº. 30. Así lo reiteró en la citada Conferencia sobre «El seguro marítimo», impartida el 5 de septiembre de 1995, en Cartagena.

**Vide, también,** 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, en las que discrepaba expresamente de URÍA y de la parte de Doctrina “representada por RUIZ SOROA” y creía “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** –como vimos antes [conferir *supra* el apartado 3.2.3.2.A.]–, **este autor 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; e *Ídem, 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, insistía 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 afirmaba que el contrato de seguro marítimo sí es de adhesión.**

Por último, como venimos poniendo de manifiesto, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, derogó, entre otras normas, el Libro III y los artículos 19.3 y 951 a 954 del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, y regula el seguro marítimo en su Título VIII (artículos 406 a 467), dividido en tres Capítulos, el segundo de ellos con seis Secciones y el tercero con tres.

Y en el apartado X de su exposición de Motivos se manifiesta que “*La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida por el Derecho de la Unión Europea sobre «Seguros de Grandes Riesgos», obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes [...]»*”.

### **3.2.5. LOS USOS MERCANTILES MARÍTIMOS**

#### **3.2.5.1. Su valor como fuente del Derecho**

El Derecho Mercantil tiene un origen consuetudinario<sup>503</sup>, que se pone de manifiesto con mayor fuerza en la creación del Derecho Marítimo, cuyas primeras fuentes escritas son, precisamente, colecciones

---

<sup>503</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 63.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, p. 66.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 544.

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

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, p. 41.

de usos marítimos, siendo la más famosa el «Libre del Consolat de Mar»<sup>504</sup>. Por ello se puede sostener con GARRIGUES<sup>505</sup> que

---

<sup>504</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 72–74.

LEFEBVRE & PESCATORE, *op. cit.*, *Manuale di Diritto...*, p. 9, afirmaban que el «Libre del Consolat de Mar» es el principal texto consuetudinario del Alto Medioevo, constituyendo la Ley común del Mediterráneo.

Dentro de la Doctrina americana, GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 5; y NORRIS, *op. cit.*, *The Law of Seamen*, p. 2, también destacaban la importancia de las «Tablas de Amalfi», en Italia (próxima a Nápoles), junto al «Libre del Consolat de Mar».

OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 19, decía que “Las Tablas de Amalfi estuvieron vigentes en la Italia meridional hasta el siglo XVI; después fueron suplantadas por el «Consolat del Mar», que tuvo mayor influencia en el Mediterráneo”.

**Para un estudio del «Libre del Consolat de Mar», conferir:**

COLÓN DOMÈNECH, Germà y GARCÍA SANZ, Arcadi: *Llibre del Consolat de Mar*, Pagès editors, S. L., Col·lecció Textos i Documents, “Maior”–2, Barcelona, 2001. Se trata de una reedición –bajo los auspicios de la *Fundación Noguera* y de la *Cámara de Comercio de Barcelona*– de la obra de los autores, editada inicialmente por la *Fundación Vives Casajuana* en cuatro volúmenes los años 1981, 1982, 1984 y 1987, respectivamente. Se parte para el estudio del *Llibre del Consolat de Mar* del manuscrito más antiguo que se conserva del mismo, de 1385, que se encuentra en el Monasterio de San Bernat de la Reial, en Mallorca, copia del elaborado en 1345 por el Notario mallorquín del Consolat Huguet Borrás. Dicho manuscrito se compara con otras ocho versiones escritas del siglo XV y con el primer incunable impreso en 1484–1485. A esta segunda edición se incorpora como novedad la traducción italiana de 1479.

CHINER JIMENO, Jaime J. y GALIANA CHACÓN, Juan P.: «Del “Consolat de mar” al “Libro llamado Consulado de mar”: aproximación histórica», en *Libro llamado Consulado de mar (Valencia, 1539)*, Edición y estudio de Jaime J. Chiner Jimeno y Juan P. Galiana Chacón, *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia*, Valencia, 2003, pp. 7–42. Los autores sostienen que, “tal y como afirma Antoni Ferrando, si el origen barcelonés de una parte del *Llibre del Consolat de Mar* parece indudable –ya lo vio así el bibliógrafo valenciano José Ribelles Comín–, es en Valencia donde adquiere su formulación definitiva y será nuestro Consulado, en los decenios centrales del siglo catorce, el que aportará una estructura, un patrón y un modelo de funcionamiento a los Consulados que se irán creando en toda la Corona de Aragón, incluidos los de Barcelona y Mallorca”.

PIÑA HOMES, Román: «El libro robado del *Consolat*», en *El Día del Mundo*, Viernes 1 de mayo de 1998, donde explicaba que:

“Sébase, que el texto original es de un notario mallorquín del *Consolat*, llamado **Huguet Borrás**, que en 1345 envió una copia al *Consolat* de Barcelona y que el *Códice de la Reial* es la copia más antigua, fechada en 1385 y con toda seguridad el utilizado por el Consolat de Mallorca desde entonces hasta 1868. Frente a las informaciones que

“históricamente el uso ocupa el primer rango en las fuentes del Derecho Mercantil”; afirmación particularmente cierta por lo que se refiere al Derecho Marítimo, pues lo que hoy es Derecho legislado resulta de la

---

trato de rectificar, deben quedar fuera de duda dos extremos fundamentales: que el texto mallorquín no es una copia del «*Llibre*», sino su original, nacido del acierto de haber sabido recopilar, en una sola pieza, el «*Ordo Judicial*» del *Consolat* valenciano y las *Costums de la mar* barcelonesas; y que este original, llegado el año 1385, se transcribió, convirtiéndose en el bello Códice que hoy se conserva en *La Reial*. Dicho Códice – propiedad del *Consolat* mallorquín– aún permanecía en las salas del *Consolat* cuando las visitó **Ramón Medel** en 1849, habiéndonos dejado testimonio del mismo, cuando nos dice que en su salón de juntas se conserva «un magnífico libro en folio formado de hojas de pergamino [...] magníficamente trabajadas»

¿Por qué hoy pertenece a la Biblioteca de *La Reial*? Pues porque un religioso admirable, que fue el padre **Gaspar Munar**, lo adquirió –con ayudas varias– por la excepcional cantidad de dos mil pesetas, hacia los años 40, haciéndolo posteriormente restaurar por el famoso encuadernador **Emili Brugalla**. Fue todo un acierto, puesto que hubiese podido caer en otras manos y hoy no sabemos dónde estaría. El Códice, hallado en un almacén de ropa vieja de Santa Catalina, había sido materialmente robado del edificio del *Consolat* a finales del siglo pasado. Una guía de 1868 aún nos daba cuenta de su existencia, seguramente el robo coincidiría con los turbios años de la década posterior.”

«Santa Catalina» es un barrio de la Ciudad de Palma de Mallorca, próximo al mar.

SERRANO DAURA, Josep: «Llibre del Consolat de Mar», en *Revista de Dret Històric Català*, 2, 2002, pp. 309–314. Es una interesante recensión de la citada obra de COLÓN DOMÈNECH y GARCÍA SANZ, y se indica que en esta última “se intentan distinguir los diferentes núcleos del documento, fundamentalmente los anteriores a 1272. Así se afirma que el núcleo considerado más antiguo a partir de ciertas equivalencias con textos anteriores a aquella fecha, provendría de los antiguos prohombres de la Ribera de Barcelona; otros tendrían el origen en diversas disposiciones reales según todos los indicios; un tercer núcleo evidencia una indudable influencia valenciana, que se acredita comparando nuestro texto con los *Furs de Valencia*, un núcleo por otra parte escrito de una manera didáctica seguramente de origen jurisprudencial (del mismo Consulado valenciano); y un cuarto núcleo comprende capítulos que se definen como interpretativos y complementarios, los cuales constituyen la parte más moderna del *Llibre del Consolat de Mar*. En conclusión, Colón y García afirman que el texto conocido del *Llibre del Consolat de Mar* se elabora en diferentes momentos entre 1283 y 1345 mediante la incorporación de los distintos elementos que lo integran”.

<sup>505</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 553.



compilación de aquellos antiguos usos a los que antes hacíamos referencia<sup>506</sup>.

Por lo que respecta al seguro marítimo –que la Doctrina<sup>507</sup> coincide en considerar sin ningún género de dudas como el más antiguo de todos los contratos de seguros–, ya expusimos en el preámbulo de esta obra que, según PARKS<sup>508</sup>, parece que surge, tal y como ahora lo conocemos, en el norte de Italia, concretamente entre los comerciantes lombardos, hacia el siglo XII, pudiendo afirmarse con rotundidad su carácter consuetudinario; y cita a FLOWER y WYNN JONES<sup>509</sup>, que habrían documentado la existencia de 400 pólizas de seguro marítimo entre los papeles del

---

<sup>506</sup> Así también, BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 64.

<sup>507</sup> Así:

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 235.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 6.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 1.

<sup>508</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 4, **donde afirmaba que** “It seems undisputed that true marine insurance originated with the Lombard merchants in northern Italy in the twelfth century who regularly insured their maritime adventures”.

**Conferir, también,** TAYLOR, *op. cit.*, *The Law of Insurance*, p. 1, **quien manifestaba que** “Although there are traces of insurance among some of the ancient people, the insurance contract as we know it today had its real origin in the practices of the medieval Italian merchants who spread their commerce over most of Europe. It was these enterprising traders from the thriving commercial cities of Northern Italy who introduced into England their costume of insuring their marine ventures. Lombard Street in London, named after them, was where the energetic Lombards merchants established their international trading houses”.

<sup>509</sup> FLOWER, Raymond y WYNN JONES, Michael: *Lloyd's of London. An Illustrated History*, David & Charles, Newton Abbott, 1974, así citado en PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 4, notas n.º. 1 y 2.

importante mercader italiano Francesco di Marco Datini, nacido en Prato alrededor de 1335, y fallecido en esa misma ciudad el 16 de agosto de 1410<sup>510</sup>.

No obstante, según vimos, GONZÁLEZ-LEBRERO<sup>511</sup> explica que “Los estudios históricos sobre el contrato de seguro en general, revelan grandes dudas acerca de su punto de partida, si bien existe cierta uniformidad en sostener que apareció en algunas ciudades italianas, durante el siglo XIII, con el propósito de cubrir los riesgos del comercio marítimo [...]”; y dice que la primera póliza de seguro que se conoce, cuyo original se conserva en Florencia, es de “fecha 22 de abril de 1329”.

También indicamos que para TORTELLA CASARES, CARUANA DE LAS CAGIGAS, GARCÍA RUIZ, MANZANO MARTOS y PONS PONS<sup>512</sup>, “el seguro marítimo, «tuvo su cuna en el Mediterráneo, en el

---

<sup>510</sup> La ingente e interesantísima documentación mercantil y privada de este destacado comerciante puede consultarse en el *Archivio di Stato di Prato, Fondo Datini*: <http://datini.archiviodistato.prato.it/>.

**Vide, también:**

NIGRO y OTROS, *op. cit.*, *Francesco di Marco Datini. L'uomo il mercante*, Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica “F. Datini” Prato, Biblioteca di storia, 8, Firenze University Press, 2010.

ORIGO, *op. cit.*, *The Merchant of Prato: Francesco di Marco Datini, 1335-1410*, Alfred A. Knopf, New York, 1957.

<sup>511</sup> GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Seguros aeronáuticos*, pp. 7-8.

<sup>512</sup> TORTELLA CASARES (Director); CARUANA DE LAS CAGIGAS; GARCÍA RUIZ; MANZANO MARTOS; y PONS PONS, *op. cit.*, *Historia del seguro en España*, pp. 29-30; y añaden que “Estos contratos de seguro eran redactados por Notarios, y se sabe de un Notario de Barcelona (Bartolomé Masons) que entre julio de 1428 y diciembre de 1429 redactó nada menos que 380 pólizas que cubrían 104 navíos, lo cual indica que en España había una intensa actividad aseguradora. Se sabe además

siglo XIV», especialmente en Italia, aunque en España se encuentran también formas tempranas de seguro marítimo [...]; y mencionan como primera póliza conocida una firmada en Génova en 1347<sup>513</sup>, que aseguraba determinados riesgos de un viaje entre dicha ciudad y la Isla de Mallorca.

En cualquier caso, puede reiterarse que el seguro marítimo nace para cubrir los riesgos de la navegación en el Mediterráneo, y cabe añadir que las primeras Leyes conocidas sobre el seguro son las genovesas de la segunda mitad del mismo siglo<sup>514</sup>.

También es unánime la Doctrina<sup>515</sup> al entender que las Ordenanzas de Barcelona, de 21 de noviembre de 1435, constituyen la primera

---

que había Notarios redactando pólizas de aseguramiento en Marsella, Génova, Pisa, Florencia y Milán”.

**Conferir, también:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 235.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de Seguro Marítimo*, T. I, p. 6.

<sup>513</sup> Se trata de la que habitualmente se cita como de fecha 23 de octubre de 1347.

<sup>514</sup> Como señalaba FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 5, dichas Leyes no disciplinaban el contrato, sino sus aspectos publicísticos.

<sup>515</sup> **En este sentido:**

AGUILERA-BARCHET, *op. cit.*, «Un formulario...», p. 1.143, nota nº. 11.

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 236 y nota nº. 4.

ECHEVARRÍA RIVERA, *op. cit.*, *El Transporte Marítimo*, p. 120.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 6.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 5.

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 49.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 5.

compilación sistemática de usos relativos al contrato de seguro marítimo<sup>516</sup>.

La Doctrina, eso sí, ha venido discrepando acerca del valor de los usos en el ámbito de los Derechos Mercantil y Marítimo, y también respecto del Derecho de Seguros y del contrato de seguro marítimo, en el tráfico moderno.

Para URÍA, el uso ha conservado un importante papel como fuente del Derecho Mercantil moderno ante la imposibilidad de que el Derecho codificado llenase las exigencias del comercio, que están en constante evolución. En opinión de BROSETA PONT, el Legislador de 1885 era consciente de esta circunstancia y por eso atribuyó a los usos normativos el valor de fuente del Derecho en defecto de Ley aplicable al caso (artículo 2º. del Código de Comercio). A este respecto, decía SÁNCHEZ CALERO

---

<sup>516</sup> Posteriormente, se modificaron en 1436, existiendo otras Ordenanzas de Barcelona de 1458, reformadas en 1461, y unas de 1484.

**Merece la pena destacar también los siguientes Códigos y recopilaciones de usos sobre la materia:**

Las Ordenanzas de Florencia, de 28 de enero de 1523.

Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 17 de abril de 1520, seguidas por las de 1531, 1554, 1560 y 1737.

Las Ordenanzas del Consulado de Burgos de 18 de septiembre de 1538 – precedidas por la «Declaración de Póliza», de 26 de enero de 1514, y seguidas de la Póliza de 28 de mayo de 1546– y de 1776.

Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla, de 1556.

«Le Guidon de la Mer», de Rouen –entre 1556 y 1584–, publicado por Cleirac en 1671.

La Ordenanza de Middlebourg, de 1600.

Las Ordenanzas de Rotterdam de 1604, 1635 y 1655.

Los «Us et Coutumes de la Mer», de 1656, por Cleirac de Rouen.

Las Ordenanzas del Consulado de San Sebastián de 1662 y de 1766.

La «Ordonnance de la Marine», de 1681, de Luis XIV.

que “los Códigos mercantiles fueron respetuosos con el uso, hasta el punto que en nuestro Código de Comercio se le asigna primacía [...] sobre la Ley civil”.

En la misma línea de pensamiento se encontraba DE SOLÁ CAÑIZARES<sup>517</sup>, para quien “De una manera general puede decirse que la costumbre o más especialmente los usos de comercio continúan siendo fuente importante del Derecho comercial contemporáneo”.

FORNÍES BAIGORRI<sup>518</sup> creía que, “si bien las normas de Derecho consuetudinario no representan el papel tan importante que ofrecían en épocas anteriores, se reconoce a los usos un valor supletorio inmediato de carácter general”.

En la Doctrina francesa, RIPERT y ROBLOT<sup>519</sup> también señalaban que el Derecho Comercial ha sido durante mucho tiempo puramente consuetudinario, y una vez codificado, ha conservado un lugar muy amplio a los usos. Sin embargo, no dejaban de indicar que dichos usos tienden a desaparecer, porque la Ley escrita extiende su imperio a todas las cuestiones.

---

<sup>517</sup> DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I, p. 297.

<sup>518</sup> FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, p. 66.

<sup>519</sup> RIPER & ROBLOT, *op. cit.*, *Traité Élémentaire...*, p. 25.

En esta línea, VICENT CHULIÁ<sup>520</sup> ha entendido que los usos tienen en la actualidad un papel menor que el de la Ley –o incluso que el de la «*Lex privata*» elaborada por las partes contratantes–, como puede comprobarse en la «Recopilación de usos, costumbres y prácticas mercantiles» realizada por el *Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación*, de España, en la que figuran más Pólizas–Tipo que usos de comercio en sentido estricto; y resulta del incumplimiento por el *Consejo Superior Bancario* del deber que le imponen sus Estatutos, de recopilar los usos bancarios.

En relación con los usos marítimos, GARRIGUES destacaba su “alta significación”, fruto de “la inadaptación de los Códigos a las nuevas exigencias del tráfico marítimo”; inadaptación que ha determinado, a su vez, el nacimiento de un «Derecho vivo», formado por los usos de la contratación marítima. HERNÁNDEZ YZAL pensaba que “el uso cobra un especial interés como fuente formal en materia mercantil marítima, tanto por razones que entroncan directamente con la historia del Derecho del comercio, como por el carácter vitalizador y dinámico del uso en cuanto a constitutivo de *élan vital* de tal Derecho”, añadiendo que en el Derecho Marítimo son importantes la costumbre sectorial y los usos y prácticas extranjeras, siendo frecuente la referencia a la costumbre en el comercio marítimo<sup>521</sup>.

---

<sup>520</sup> VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, p. 41.

En el mismo sentido se pronunciaba SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 34.

<sup>521</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 554.

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

SÁNCHEZ CALERO<sup>522</sup> también consideraba que los usos normativos –junto con las Condiciones Generales de los Contratos– revestían especial importancia dentro de ese «Derecho vivo» al que nos hemos referido. BROSETA PONT<sup>523</sup> iba más allá y opinaba que el citado «Derecho» se exteriorizaba no sólo a través de las Leyes especiales, de las Pólizas–Tipo, y de los usos normativos invocados por el artículo 2º. del Código de Comercio, sino también por los usos convencionales. GARRIGUES<sup>524</sup> era de idéntica opinión y manifestaba que los usos convencionales –impuestos generalmente por la práctica inglesa– tenían una significación muy alta dentro del Derecho Marítimo, citando, a modo de ejemplo, la interpretación usual de las cláusulas «Cif», «Caf», «Fob», «Option», «Berth Terms», «Free Stevedore», «Ignoro peso y contenido» y «Lawful Merchandises».

Para HERNÁNDEZ YZAL<sup>525</sup>, “existen numerosos usos convencionales que han adquirido carta de naturaleza, como han sido: «ship, lost or not lost»; las cláusulas de negligencia; la reserva de desconocimiento de marcas y contenido de los bultos de mercancía; la opción del Capitán en diversas situaciones; la cláusula «free of address»; la mayor parte de las que figuran en las Pólizas–Tipo de fletamento y en los conocimientos de embarque, especialmente en el tráfico de línea

---

<sup>522</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, pp. 639–640.

<sup>523</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 706.

<sup>524</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 555.

<sup>525</sup> HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, pp. 268–269.

regular; y desde luego, la práctica totalidad de las abreviaturas que se dan en el tráfico marítimo de línea regular o en la navegación tramp [...] Hay que añadir, obviamente, todos los términos de embarque (shipping terms) [...]”.

En la Doctrina mexicana, OLVERA DE LUNA<sup>526</sup> ha mantenido que “En el Derecho Marítimo es notable la importancia de los usos, formados desde siempre en el tráfico marítimo con absoluta independencia de los usos mercantiles terrestres y como dice Joaquín GARRIGUES, a veces en contraposición a ellos”.

Dentro de la Doctrina extranjera continental, HAMEL, LAGARDE y JAUFFRET<sup>527</sup> sostenían que el papel de los usos convencionales es muy importante en materia contractual y portuaria; y VAN RYN y HEENEN<sup>528</sup> han destacado el valor de dichos usos en el ámbito comercial general.

NORRIS<sup>529</sup> manifestaba que el Derecho Marítimo americano está constituido por los antiguos usos, costumbres y reglas de la navegación – del Mediterráneo, fundamentalmente–, así como por los Códigos de la Edad Media que las recogen.

---

<sup>526</sup> OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 16.

<sup>527</sup> HAMEL; LAGARDE; y JAUFFRET, *op. cit.*, *Droit Commercial*, T. 1er Vol., pp. 91–92.

<sup>528</sup> VAN RYN & HEENEN, *op. cit.*, *Principes...*, T. 1er, p. 35.

<sup>529</sup> NORRIS, *op. cit.*, *The Law of Seamen*, pp. 1–4.



GARRIGUES y URÍA<sup>530</sup> señalaban que el uso normativo ha venido desempeñando una función especialmente importante en el Derecho de la Navegación Marítima, y en particular en materia de contratación –debido a la falta de disposiciones legales– donde los formularios (pólizas y conocimientos de embarque) se remiten expresamente a los usos; incluso a usos «*contra legem*», siempre que ésta tuviera carácter dispositivo<sup>531</sup>.

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>532</sup>, discrepando de GARRIGUES y de conformidad con FERRARINI<sup>533</sup>, estimaba que el uso «*contra legem*» sería válido siempre que se refiriese a preceptos de rango inferior, como el

---

<sup>530</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 946.

<sup>531</sup> Así:

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

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. I, p. 129.

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

<sup>532</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 297; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 39.

<sup>533</sup> En efecto, FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, pp. 9–10, tras recordar que el artículo 1 del «Codice della Navigazione», al establecer la jerarquía de las fuentes, coloca los usos relativos a la navegación inmediatamente después de las normas de la Ley especial (ya se encuentren contenidas en el propio «Codice», o en otras Leyes o Reglamentos) y antes de la analogía del Derecho especial y de la Ley civil o general, explicaba que los usos del Derecho de la Navegación, “mentre non possono essere *contra legem specialem*, cioè contrari a norme legali (anche dispositive) di diritto della navigazione, possono essere *contra legem generalem*, cioè, possono derogare alle norme di «diritto civile» (cosí indicate dal Codice per contrapporle a quelle di diritto speciale), salvo che si tratti di norme generali inderogabili o di ordine pubblico”, lo cual es para este autor una consecuencia necesaria del orden de prelación establecido en el artículo citado.

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

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

GARRIGUES<sup>534</sup> afirmaba que “en nuestro Ordenamiento Jurídico en materia de seguros hallamos más Derecho consuetudinario que legal”.

SÁNCHEZ CALERO<sup>535</sup> decía que normalmente se encuentran integrados en el clausulado de las pólizas [*vide* la Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de marzo de 1982 (RJ 1982/1371)], y resulta difícil diferenciar aquellas cláusulas que han adquirido el carácter de uso

---

<sup>534</sup> GARRIGUES, *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 105–106, p. 20; e Ídem, *op. cit.*, *Contrato de seguro terrestre*, p. 7, citado en ambos casos por VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 506.

<sup>535</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 34; e Ídem, *op. cit.*, *Curso del Derecho...*, Vol. 1, p. 38.

normativo de las que son únicamente cláusulas de estilo o usos interpretativos; lo que no es óbice para considerar que en el Derecho del Seguro Privado los usos normativos tienen una gran importancia, dada la insuficiente regulación legal del contrato de seguro.

BROSETA PONT<sup>536</sup>, después de haber manifestado, como hemos visto, que “los usos normativos o costumbres de los puertos invocados por el artículo 2º. del Código de Comercio y muy frecuentemente por su Libro III”, tienen gran importancia en el Derecho Marítimo, formando parte de lo que hemos denominado como «Derecho vivo», opinaba que los usos de comercio son de escasa utilidad en materia de seguros, pues éstos se rigen en gran medida por las Condiciones Generales de las pólizas. Quizás pueda salvarse la aparente contradicción de estas manifestaciones por el hecho de que BROSETA PONT se refería al Derecho Privado de seguros terrestres, regido en primer lugar por la Ley de Contrato de Seguro –de carácter imperativo–, y en segundo lugar por los usos de comercio; esto partiendo de que se trata de una Ley mercantil –postura que mantenemos–, regida por el artículo 2º. del Código de Comercio, cuestión ampliamente discutida por nuestra Doctrina<sup>537</sup>.

---

<sup>536</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 495–496.

<sup>537</sup> **Como ya expusimos** (conferir, *supra*, el apartado 3.2.), **han entendido que se trata de una Ley mercantil:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 58, nota nº. 2, y p. 495, que decía 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 calificaba 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 mostraba su satisfacción “por la claridad que aporta el hecho de dar al contrato de seguro un carácter netamente mercantil evitando las dificultades inherentes a las preexistentes regulaciones paralelas en Derecho Civil y Mercantil”.

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

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

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

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. 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, 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 [...]”, añadía 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.

**En distinto sentido:**

GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración del Contrato de Seguro», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 384–385, al plantearse la cuestión del carácter civil o mercantil del contrato del seguro terrestre, decía 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, *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, p. 4, explica que “La LCS regula un contrato único, sin solventar la cuestión y la Doctrina se ha enzarzado en la eterna e inacabable discusión acerca de qué define la mercantilidad de los contratos, si bien la consideración como mercantil está generalizada entre los autores y en la Jurisprudencia”, citando en este sentido a GÓMEZ SEGADE, VERDERA Y TUELLS, FONT RIBAS, URÍA, BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ, y a SÁNCHEZ CALERO.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio...*, T. II, pp. 491 y 493, pensaba que “la Ley 50/1980 contiene el régimen general del seguro terrestre (sin distinguir entre civil y

Una vez más, hay que tener en cuenta el diverso origen y desarrollo del Derecho Mercantil Terrestre y del Marítimo<sup>538</sup>.

Como hemos visto, el Derecho Marítimo conserva el carácter consuetudinario que le es propio y la naturaleza dispositiva de sus normas; hecho que respeta la Ley de Contrato de Seguro –Ley imperativa–, al no regular el seguro marítimo.

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

En cuanto al Derecho anglo–americano del seguro marítimo, como decían GILMORE y BLACK<sup>539</sup>, hunde sus raíces en la costumbre –al igual que el Derecho Mercantil–, razón por la cual, según TAYLOR<sup>540</sup>, los Tribunales dan gran valor a los usos y prácticas de los comerciantes a la

---

mercantil) [...]”. Anteriormente, en «Concepto y caracteres del contrato de seguro en la nueva Ley», en VERDERA Y TUELLES, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, p. 152, había afirmado 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”.

<sup>538</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 543–549, destacaba la formación separada del Derecho Marítimo respecto del Derecho Mercantil terrestre; su independencia con relación a éste; la importancia de los usos formados, también, al margen de los mercantiles terrestres y, a veces, en contraposición con ellos; y en definitiva, su peculiar fisonomía, que le hace manifestarse con propia sustantividad y autonomía.

<sup>539</sup> GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 50.

<sup>540</sup> TAYLOR, *op. cit.*, *The Law of Insurance*, p. 79.

hora de interpretar las pólizas de los contratos de seguro y de determinar los derechos de las partes.

Sin embargo, no faltan autores<sup>541</sup> que han entendido que los usos no tienen relevancia en esta materia.

La razón última de las discrepancias de la doctrina sobre el particular obedece a las diversas opiniones que hay en cuanto a los requisitos necesarios para la existencia del uso, como veremos en el apartado siguiente.

No obstante, queremos significar que los distintos Anteproyectos y Proyectos de Ley General de Navegación Marítima y de Ley de Navegación Marítima reconocieron en su artículo 2.1. la importancia de los usos como fuente del Derecho Marítimo, en defecto de normas escritas aplicables al caso.

---

<sup>541</sup> FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazione...*, p. 10.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo*, p. 30; Ídem, *op. cit.*, «La Ley del Contrato de Seguro...», p. 256, a la hora de establecer el sistema de fuentes aplicable al Derecho Marítimo y en particular al seguro marítimo, prescinde de los usos por entender que tienen escasa significación.

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

Así, el artículo 2.1 del Anteproyecto de febrero de 2004 establecía que, *“A falta de norma escrita aplicable a las materias que seguidamente se regulan, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de ambos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los del Derecho común”*.

El artículo 2.1 del Proyecto de 10 de noviembre de 2006 disponía que, *“A falta de norma escrita aplicable a las materias que se regulan en esta Ley (en la misma), en las normas de la Unión Europea y en los Tratados Internacionales vigentes en España, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de aquéllos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los del Derecho común”*.

El artículo 2.1 del Proyecto de 19 de diciembre de 2008 establecía que, *“A falta de norma escrita aplicable a las materias que se regulan en esta Ley (en la misma), en las normas de la Unión Europea y en los Tratados Internacionales vigentes en España, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de aquéllos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los de la Legislación mercantil”*.

Del mismo tenor era el artículo 1.2 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.

El artículo 2.1. del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 disponía que:

*“La presente Ley se aplicará en defecto de los Tratados Internacionales vigentes en España y de las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se atenderá a los usos y costumbres de la navegación marítima.”*

El artículo 2.1. del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 establecía que:

*“La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se estará a las Leyes y Reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.”*

Por último, como ya hemos indicado, esto mismo dispone el artículo 2.1. de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014.



Pero como en el párrafo segundo del artículo 406.1 de la misma (añadido sorprendentemente en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013) se establece que, “*En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro*”, a pesar de lo dispuesto en el mencionado artículo 2.1., la aplicación de los usos y costumbres relativos al seguro marítimo y el recurso a la aplicación analógica de las normas de dicho seguro marítimo han quedado pospuestas por la de la Ley de Contrato de Seguro, lo que reiteramos que no nos parece acertado: en cuanto a los usos y costumbres, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria– poseen como fuente del Derecho Marítimo<sup>542</sup>, y por lo que respecta a esa aplicación analógica, porque es más acorde con la naturaleza especial de aquel Derecho, de la que participa el seguro marítimo en él incardinado<sup>543</sup>.

---

<sup>542</sup> 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; 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); e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 393–411, donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto.

<sup>543</sup> Como veremos [conferir, *infra*, el apartado 3.2.6.], dentro de nuestra Doctrina, HERNÁNDEZ MARTÍ, RUIZ SOROA y VERDERA Y TUELLS, en postura que compartimos, consideraban que la aplicación analógica de las normas que en el Código de Comercio regulaban el seguro marítimo debía ser preferente a la de la Ley de Contrato de Seguro.

Pero, como explica ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 356, “Entendemos que con la nueva regulación el debate queda zanjado en los términos siguientes. La LNM (*sic*, LCS) se aplica supletoriamente a los seguros marítimos con la única excepción de los seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo que se rigen exclusivamente por la Ley de Contrato de Seguro (art. 406)”; y así lo reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 799, añadiendo el inciso de que, tratándose de estos seguros obligatorios de embarcaciones

Y el artículo 406.2 de la citada Ley de Navegación Marítima 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*” (norma que se había introducido en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008).

### **3.2.5.2. Formación del uso y requisitos necesarios para su existencia**

Siguiendo a la Doctrina, podemos distinguir tres estadios en la génesis del uso<sup>544</sup>:

---

deportivas o de recreo, no vale pacto en contrario.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 629, discrepa y considera que, como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley de Navegación Marítima “no hace referencia a lo previsto en materia de seguros sino a la Ley –es decir, a la LNM–; por tal motivo, cabe reconocer que, previo al recurso a la LCS, se ha de recurrir a la LNM y a su papel integrador”. Sin embargo, estimamos que se sobreentiende que “*lo no previsto en esta Ley*” es en materia de seguros marítimos, y sólo así cobra verdadero valor la supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro que se pretende, por más que no estemos conformes con ella.

<sup>544</sup> **Entre otros:**

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

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

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

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

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

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

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

3º.) Como consecuencia de su aplicación reiterada, el uso «interpretativo» se convierte en norma de Derecho objetivo que regirá el contrato aunque las partes ignoren su existencia (y, claro está, en la medida en que no haya pacto en contrario)<sup>545</sup>. Estamos ante un uso «normativo», fuente de Derecho objetivo.

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

---

URÍA, *op. cit.*, pp. 22–23.

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

<sup>545</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 121–122, se manifestaba así para el Derecho americano del seguro marítimo, al decir que “A usage may be binding upon a party even though he may not have known about it, if it has become so generally well known to all persons engaged in that particular trade or business that he ought to have informed himself about it. That is in such circumstances, it was his concern to inform himself about it and not the duty of the other party to inform him”.

RUBIO<sup>546</sup> pensaba que el uso de comercio –al igual que la costumbre civil– precisa no sólo de su aplicación reiterada, sino también de la «*opinio iuris seu necessitatis*» o convicción de su obligatoriedad para un determinado grupo de personas (sector profesional o plaza mercantil)<sup>547</sup>.

URÍA<sup>548</sup> opinaba que, en rigor, la objetivación del uso “sólo se consigue cuando se practica de modo uniforme, general, y duradero o constante, y con la convicción de su obligatoriedad o la intención de continuar un precedente, cuando menos. Sólo entonces se apoyará el uso en el común consentimiento que le sirve de fundamento [...] Originado así el uso por la práctica individual de los comerciantes, termina descansando en la conciencia general de la plaza o territorio en que tenga vigencia”. Los requisitos señalados por URÍA son los exigidos por la teoría dominante en la Doctrina moderna para la costumbre<sup>549</sup>.

---

<sup>546</sup> Citado por VICENT CHULIÁ en *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I., p. 4; y T. II, p. 506.

<sup>547</sup> ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual de Derecho Civil Español, Parte General*, Vol. I, p. 139, se pronunciaba en idéntico sentido al exponer los requisitos de la costumbre. Dicho autor citaba en la p. 144 a CASTÁN, I, 2º., 10ª. Ed., p. 348, y a DE CASTRO, I, p. 375, quienes creían que el requisito de la «*opinio iuris*» no es necesario (así opinaba también FERRARA; *vide* la p. 141 de ESPÍN).

<sup>548</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 23.

<sup>549</sup> Por todos, ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, pp. 139 y 143–144. HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, pp. 263–265, indicaba que a la costumbre –para tener tal consideración– “se le exige sea practicada durante lapsos de tiempo reconocidamente largos, sin interrupción, sin discontinuidad, sin contradicción, sin alternancia y sin previo acuerdo para su génesis”.

BROSETA PONT<sup>550</sup> manifestaba que para la existencia del uso es indispensable que la práctica mercantil reiterada “haya creado la conciencia general («*opinio iuris*») de su existencia y obligatoriedad, con independencia de la voluntad de las partes, a las que obligará o vinculará a menos que expresamente se pronuncien en contrario”.

A idénticas conclusiones llegaba la Doctrina americana por lo que respecta a los usos aplicables al seguro marítimo. Así, PARKS<sup>551</sup> entendía que el uso vinculará a las partes en la medida en que no contradiga un término expreso de la póliza de manera que lo anule, y siempre que sea cierto, uniforme, general, notorio, razonable y legal.

GARRIGUES<sup>552</sup>, en cambio, sostenía que el uso de comercio no requiere para su existencia la «*opinio iuris*». Consecuencia de ello es que afirme que la sola repetición de cláusulas contractuales insertas en

---

<sup>550</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 64.

<sup>551</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 119–122.

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

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

<sup>552</sup> Citado por VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, p.42, quien decía que GARRIGUES es seguido por URÍA, SÁNCHEZ CALERO y BROSETA PONT, lo que si fue cierto en algún momento, posteriormente no lo fue respecto de URÍA y BROSETA PONT, quienes discreparon del citado autor, como acabamos de ver.

Condiciones Generales puede generar usos de comercio y que –en esa medida– dichas Condiciones “se han convertido en fuente de Derecho consuetudinario que suministra el contenido uniforme, en cada ramo del seguro, de todos los contratos posibles”<sup>553</sup>. De ahí el aserto anterior sobre la preponderancia del Derecho consuetudinario sobre el legal en materia de seguros.

SÁNCHEZ CALERO y DEL CAÑO ESCUDERO<sup>554</sup> consideraban que las Condiciones Generales unas veces recogen usos normativos, y en otras ocasiones, “cuando obtienen una gran difusión en el tráfico y son aceptadas durante cierto tiempo por un sector del mismo, pueden originar usos normativos”.

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

BROSETA PONT<sup>555</sup> distinguía según se tratase de Condiciones Generales del Contrato o de la Contratación. Las primeras pueden recoger usos normativos, o incluso pueden llegar a generarlos mediante la repetición continuada de una estipulación (siempre que concurra la «*opinio iuris*» de su existencia y obligatoriedad). En cambio, las

---

<sup>553</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 266.

<sup>554</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho...* Vol. 1, pp. 43 y 47.  
DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 38.

<sup>555</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 64–66.

Condiciones Generales de la Contratación de «*facto*» funcionan como usos de comercio, pero de «*iure*» no lo son, pues su vinculatoriedad para los contratantes procede de su aceptación expresa o tácita; es decir, no están objetivadas, ya que disciplinan el contrato en virtud del principio de autonomía de la voluntad. Añadía este autor que algunas de estas Condiciones pueden convertirse en usos mercantiles en virtud de su repetición y generalidad; una vez más, se sobreentiende que también exige al efecto la «*opinio iuris seu necessitatis*», pues así se ha manifestado anteriormente al decir que cualquier práctica mercantil, “por reiterada que sea, no constituye un uso de comercio”.

A la vista de lo expuesto pensamos:

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

2º. Que las Condiciones Generales de la Contratación no son usos «normativos», por no estar «objetivados», al faltarles la citada «*opinio iuris seu necessitatis*»<sup>556</sup>.

3º. Que, no obstante, las Condiciones Generales de la Contratación y las del Contrato **pueden** llegar a obtener la consideración de usos «normativos», en la medida en que creen la conciencia general de su existencia y obligatoriedad al margen de la voluntad de los contratantes

---

<sup>556</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo*, p. 37, quien, a su vez, cita a BROSETA PONT.

(así, BROSETA PONT, como acabamos de ver). Posibilidad que a GARCÍA AMIGO no le parecía probable, que VICENT CHULIÁ creía “poco menos que imposible”, y que RUBIO –citado por VICENT CHULIÁ y por BROSETA PONT– negaba, porque opinaba que a las Condiciones Generales les falta, precisamente, la «*opinio iuris seu necessitatis*»<sup>557</sup>.

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

---

<sup>557</sup> GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 397.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 506.

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 66, nota nº. 7, en la que cita a RUBIO.

Vide, también, PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 40, para quien “si bien el carácter de las condiciones generales como fuente del Derecho, es decir, como manifestación del Derecho objetivo, resulta discutible, algunas de ellas constituyen efectivamente usos de comercio ya consolidados o en proceso de formación por su repetición en el tráfico. En cualquier caso, y a pesar de que la mayoría de los formularios poseen una naturaleza estrictamente contractual, puede afirmarse que en la actualidad existe, *de facto*, un Derecho Marítimo uniforme de creación convencional que se plasma en las pólizas de mayor difusión”.



4º. Que tanto las Condiciones Generales del Contrato como las de la Contratación pueden recoger usos «normativos»<sup>558</sup>.

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

Para GARRIGUES –en cambio–, al no condicionar la existencia del uso al requisito de la «*opinio iuris*», las Condiciones Generales –dada su repetición– son verdaderos usos mercantiles.

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

---

<sup>558</sup> Así, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 297; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 40, aparte de los autores citados.

### 3.2.5.3. Clases de usos

Para DE DIEGO<sup>559</sup>, la costumbre es “la norma establecida directamente por la comunidad a virtud del ejercicio o por actos jurídicos repetidos y constantes”.

Según ESPÍN CÁNOVAS<sup>560</sup>, parte de la Doctrina distingue entre

---

<sup>559</sup> Citado por ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, p. 138.

<sup>560</sup> ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, pp. 140–142 y 145–146.

Respecto de las clases de usos, *vide* PANCORBO LÓPEZ, *op. cit.*, *Las costumbres y los usos bancarios, como fuentes del Derecho: su concreción en materia de protección de la clientela bancaria*, pp. 93–117.

DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I, pp. 301–310, recogía los conceptos de costumbre y usos del comercio en la Doctrina de los siguientes países:

a) **Francia:** existen usos imperativos o de Derecho, que son verdaderas costumbres que pueden derogar una regla imperativa del Derecho Civil pero no de la Ley comercial (HOUIN). En cuanto a “los usos convencionales o de hecho, no tienen fuerza imperativa y son las prácticas usuales en el comercio que se consideran como cláusulas que se sobreentienden en las convenciones” (ESCARRA). “Pero en ciertos casos los usos han sido incorporados a la Ley y entonces tienen el valor de verdaderas Leyes y su fuerza deriva del texto legal”.

b) **Alemania:** “El derecho consuetudinario, que es una verdadera fuente de derecho y tiene la fuerza de una Ley positiva [...] en materia comercial tiene una importancia muy reducida”.

“La costumbre general es la costumbre no comercial que se aplica generalmente a los comerciantes en sus relaciones con los no comerciantes” (GIERKE).

“[...] los usos de comercio [...] constituyen una clase especial de la costumbre general, una mera práctica que se emplea como medio de interpretación de las manifestaciones de voluntad y como complemento de su contenido [...] Estos usos son interpretativos” y no se tienen por fuente del Derecho (GIERKE).

c) **Italia:** “en el vigente Derecho italiano se excluye la aplicación del uso contrario a la Ley o al Reglamento, pero se interpreta que el uso puede aplicarse en materias no reguladas por la Ley o el Reglamento o incluso para completar tales relaciones, aunque en ellos no se ordene expresamente la aplicación del uso” (MOSSA, SALANDRA, ASQUINE y LA LUMA). “[...] la gran importancia de los usos comerciales está reconocida por la propia Ley al disponer la recopilación oficial de los usos de comercio” (MOSSA).

d) **Argentina:** “los usos y costumbres deben considerarse como fuente de

costumbre y uso de los negocios, entendiéndose que a estos últimos les falta la convicción jurídica de su obligatoriedad, y que son simples usos interpretativos. Otro sector doctrinal piensa que los usos son también norma consuetudinaria, pero en estado de desarrollo.

De igual modo, se ha admitido generalmente la distinción entre usos normativos e interpretativos: los primeros tienen valor de fuente jurídica y los segundos interpretan el negocio jurídico. Precisamente, sobre la base de esta diferenciación, RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ<sup>561</sup> creía que “el uso normativo es igual que la costumbre, pero que el uso interpretativo no tiene ese valor”.

Así, según HAMEL, LAGARDE y JAUFFRET<sup>562</sup>, cabía distinguir entre costumbre comercial y usos comerciales, considerando que estos últimos sólo tienen el valor de una presunción de voluntad de los

---

derecho que en caso de omisión de la Ley comercial debe aplicarse prevaleciendo sobre el Código Civil” (FERNÁNDEZ, SPOTA, CASTILLO y CERMESONI).

El artículo V del Título Preliminar del Código de Comercio dispone que “*las costumbres mercantiles pueden servir de regla para determinar el sentido de las palabras o frases técnicas del comercio y para interpretar los actos o convenciones mercantiles*”.

e) **Brasil:** “Los usos y costumbres son fuentes subsidiarias del derecho comercial y rigen a falta de Ley escrita, comercial o civil, aplicable al caso” (WALDEMAR FERREIRA). “No se admiten los usos contra Ley”.

f) **México:** “Los vocablos «usos» y «costumbre» se citan en el Código de Comercio sin establecer una neta distinción entre ellos, pero ninguna disposición del mismo les confiere la categoría de fuente del derecho [...] El uso no puede ser contrario a la Ley”.

<sup>561</sup> RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, T. I, p. 21.

<sup>562</sup> HAMEL; LAGARDE; y JAUFFRET, *op. cit.*, *Droit Commercial*, T. I, 1er Vol. p. 91.

interesados, en defecto de cláusula expresa del contrato respecto de algún punto contractual: se están refiriendo a los usos convencionales, o interpretativos, que no pueden derogar la Ley imperativa.

VAN RYN y HEENEN<sup>563</sup> también diferenciaban la costumbre o «uso de derecho», del uso convencional o «de hecho»<sup>564</sup>.

El artículo 1.287 del Código Civil al disponer que “*El uso o la costumbre del país se tendrán en cuenta para interpretar las ambigüedades de los contratos, supliendo en éstos la omisión de cláusulas que de ordinario suelen establecerse*”<sup>565</sup>, reconoce esta doble función de los usos; función que, en su aspecto normativo, aparece recogida también en el artículo 1.258 del Código Civil, según el cual “*Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces obligan, no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la Ley*”<sup>566</sup>. El Tribunal Supremo, en Sentencia de 15 de octubre de 1965, declaró que el precepto del artículo 1.287 es “afín al establecido en

---

<sup>563</sup> VAN RYN & HEENEN, *op. cit.*, *Principes...*, T. 1er, pp. 33–36, donde citaban en idéntico sentido a SCARRA, RIPERT & ROBLOT, HAMEL–LAGARDE–JAUFFRET y a PEDAMON.

<sup>564</sup> Conferir DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I, p. 301, donde recogía esta distinción en el Derecho francés.

<sup>565</sup> Así el artículo 1.160 del Código Civil francés.

<sup>566</sup> El artículo 1.135 del Código Civil francés dispone que las convenciones obligan no solamente a lo que en ellas se ha expresado, sino también a todo lo que resulta de la equidad, el uso o la Ley.

el artículo 1.258 [...] El artículo 1.287 es una norma que más que a la exégesis del contrato tiende a completar el mismo [...]»<sup>567</sup>.

El artículo 1º.3 párrafo segundo del Código Civil se basa también en esta distinción al disponer que “*Los usos jurídicos que no sean meramente interpretativos de una declaración de voluntad tendrán la consideración de costumbre*”. Así, la función de los usos interpretativos se enmarca dentro de la «*Lex negotii*», mientras que los usos no interpretativos tienen eficacia normativa, aplicándose a la realidad comercial en defecto de «*Lex privata*» y de «*Lex publica*». En línea con lo expuesto se manifestaban también GARCÍA AMIGO y RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>568</sup>.

No obstante, en opinión de ESPÍN CÁNOVAS, la recepción legislativa de los usos jurídicos como equiparados a la costumbre en su función normativa, no aclara suficientemente el tema de su equivalencia.

---

<sup>567</sup> FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, p. 73 y nota nº. 30, recogía la opinión de LANGLE RUBIO, Emilio: *Manual de Derecho Mercantil Español*, Barcelona, 1960, p. 250, ap. C., que incluía los usos de naturaleza integrativa del artículo 1.287 inciso 2º. del Código Civil en el concepto de usos interpretativos.

<sup>568</sup> GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 395–396.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 296; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 39.

En cambio, DE SOLÁ CAÑIZARES<sup>569</sup> decía que los términos «costumbre» y «uso» con frecuencia se entienden como sinónimos, “y parece que es adecuado hacerlo así, entendiendo, sin embargo, que el uso es una costumbre de carácter comercial”.

La misma idea expresaba RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>570</sup>, al afirmar que la costumbre es el género y el uso es la especie.

La utilización del elemento histórico para interpretar la Legislación mercantil –en concreto, la lectura de los artículos 248 y 250 del Código de Comercio de 1829– permite comprender la equiparación del uso comercial normativo con la costumbre, según FORNÍES BAIGORRI<sup>571</sup>.

En definitiva, entendemos que los “*usos del comercio*” a que se refiere el artículo 2º. del Código de Comercio no pueden ser sino costumbre mercantil o «usos normativos»; máxime teniendo en cuenta que

---

<sup>569</sup> DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I, p. 297.

<sup>570</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 297; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 39.

<sup>571</sup> FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 62–64, 70–73 y notas nº.17 y nº. 26, citando fundamentalmente a RUBIO, *Introducción al Derecho Mercantil*, Barcelona, 1969, pp. 389 y ss. Según este último autor, para la Doctrina contemporánea al Código de 1829, que viene aplicando la Ley de Partidas, el uso tiene naturaleza y función idénticas a la costumbre. El uso es una costumbre breve; o como decía don Benito GUTIÉRREZ en 1850, “[...] la costumbre es un uso largo”. Además, el artículo 2º. del Código de Comercio de 1885 tiene como precedentes el artículo 1 del Código de Comercio italiano de 1882 y el ADHGB (alemán), que se refieren a los usos normativos.

el propio Código ha utilizado indistintamente ambos términos para referirse a una misma idea –el Derecho consuetudinario mercantil– en los artículos 261, 656 y 779<sup>572</sup>.

Podemos definir los usos de comercio como las normas de Derecho objetivo creadas por los comerciantes en el ejercicio de su actividad a través de la repetición uniforme, general y duradera de una práctica mercantil, con la clara voluntad de comportarse de ese modo.

Se pueden distinguir las siguientes funciones de los usos mercantiles<sup>573</sup>:

1ª. Regir la relación negocial en defecto de Ley aplicable al caso [artículo 2º. del Código de Comercio: así la Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de julio de 1989 (RJ 1989/5419)] o de la voluntad de las partes (artículos 255, 304 y 656 del Código de Comercio).

2ª. Resolver las dudas en la interpretación de los contratos (artículo 59 del Código de Comercio).

---

<sup>572</sup> DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I., pp. 306–309, indicaba que la Doctrina argentina y brasileña equiparaban los términos «uso» y «costumbre» como fuentes subsidiarias del Derecho Mercantil.

<sup>573</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 64.  
SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, pp. 33–34.  
URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 22.

Como expusimos antes, la Doctrina mercantilista no es unánime en cuanto a reconocer el diferente valor entre los usos normativos y los interpretativos.

RUBIO y URÍA<sup>574</sup> lo negaban. Para URÍA todos los usos de comercio son normas de Derecho objetivo cualquiera que sea su función, “y en tal sentido todos son normativos”.

FORNÍES BAIGORRI<sup>575</sup> no dejaba de señalar que la distinción resulta artificiosa y pierde claridad en la práctica, opinión que compartimos<sup>576</sup>.

---

<sup>574</sup> RUBIO [citado por VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, p. 42 y por FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 70–73], exponía que, “cuando la conducta habitual se extiende a un determinado círculo social y se imponen a las partes sobre la voluntad particularmente declarada, los usos normativos o interpretativos, tienen una naturaleza y una función asimilables; son norma de Derecho objetivo: costumbre mercantil”.

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

<sup>575</sup> FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, p. 73, añadiendo que, debido a esta circunstancia, algunos autores utilizan la terminología de “prácticas o hábitos individuales con valor para interpretar la voluntad de los contratantes en cada caso y los usos del comercio o usos sociales”. Estos últimos son Derecho consuetudinario mercantil.

<sup>576</sup> Aunque académicamente la distinción resulte válida para explicar la génesis del uso, una vez que éste se ha formado y que, por lo tanto, es «normativo», por reunir las características de certeza, uniformidad, generalidad y notoriedad –indispensables a tal efecto–, se presumirá querido por los contratantes y les vinculará aunque lo desconozcan, con independencia de que su función sea interpretativa o integradora de la voluntad de los interesados.

La Doctrina americana, al referirse al uso como «principio», o instrumento de interpretación del contrato de seguro marítimo, entiende en el sentido expuesto la Sección 87 (1) de la «Marine Insurance Act» de 1906, según la cual:

“Where any right, duty or liability would arise under a contract of marine insurance by implication of law, it may be negatived or varied by express agreement, or



En cambio, ya hemos visto como DEL CAÑO ESCUDERO, GARCÍA AMIGO, GARRIGUES, RODRÍGUEZ CARRIÓN y SÁNCHEZ CALERO pensaban que esta clasificación tenía plena vigencia<sup>577</sup>.

Se admite también la distinción entre usos «*contra legem*» y «*praeter legem*», pero la Doctrina no está de acuerdo en cuanto a su valor, como hemos tenido ocasión de indicar.

Recordemos que GARRIGUES y SÁNCHEZ CALERO<sup>578</sup> eran partidarios de la eficacia del uso «*contra legem*», siempre que éste tuviera carácter dispositivo y que se demostrase que los contratantes –de forma

---

*by usage, if the usage be such as to bind both parties to the contract.*”

Basándose en este precepto, PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 119–120, sostenía que el uso no puede contravenir un término expreso de la norma, anulándolo o borrándolo, pero faculta la introducción de evidencias extrínsecas con el fin de aclarar las ambigüedades y de calificar o modificar las palabras utilizadas, e incluso permite añadir expresiones, ampliando dicha póliza.

<sup>577</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español*, T. I, p. 37.

GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 395–396.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 554–555.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 296; y *op. cit.*, *Estudios...*, p. 39.

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

<sup>578</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. I, p. 129.

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

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 81–85, recogía la opinión de GARRIGUES y la de SÁNCHEZ CALERO, citando también en idéntico sentido a LANGLE Rubio, Emilio: *Manual de Derecho Mercantil Español*, Tomo I, Casa Editorial Bosch, Barcelona, 1950, pp. 246–247.

expresa o tácita– habían manifestado su voluntad de que el uso entrase a formar parte de la disciplina contractual.

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>579</sup> iba más lejos, y creía que el uso «*contra legem*» podía ser fuente objetiva del Derecho no sólo en oposición con la Ley dispositiva, sino también cuando se hallase en contradicción con preceptos legales de rango inferior, como es el caso del Derecho común, manifestando así su conformidad con FERRARINI<sup>580</sup>.

Alfred JAUFFRET<sup>581</sup> también sostenía que la costumbre comercial puede derogar a la Ley civil, aun imperativa.

RIPERT y ROBLOT<sup>582</sup>, al distinguir los usos «incorporados» a la Ley en virtud de un reenvío de ésta, los usos convencionales (o «de hecho»), y los usos de carácter imperativo (o «de derecho»), explicaban que estos últimos podían suplir a la Ley –usos «*praeter legem*»–, o suprimir su aplicación –usos «*contra legem*»–. Añadían que “la existencia

---

<sup>579</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 297; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 39, citando a FERRARINI.

<sup>580</sup> FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 10, para quien los usos de la navegación pueden derogar normas de Derecho Civil –dado su carácter de Leyes generales frente al Derecho especial que representan aquellos usos–, salvo que se trate de normas de orden público.

<sup>581</sup> HAMEL; LAGARDE; y JAUFFRET, *op. cit.*, *Droit Commercial*, T. I, 1er Vol., p. 89.

<sup>582</sup> RIPERT & ROBLOT, *op. cit.*, *Traité Élémentaire...*, p. 26.

de un uso comercial contrario a la regla de la Ley civil, establece la incompetencia de esta Ley para reglar la operación”. DE SOLÁ CAÑIZARES<sup>583</sup> recogía esta dirección doctrinal, diciendo que “Existen en Francia en materia comercial usos imperativos o usos de derecho, que son verdaderas costumbres y que son aquellos usos que pueden derogar una regla imperativa del Derecho civil [...]” (citaba en este sentido a HOUIN); y añadía que la Doctrina argentina más autorizada (FERNÁNDEZ, SPOTA, CASTILLO y CERMESONI) opinaba que “los usos y costumbres deben considerarse como fuente de derecho que en caso de omisión de la Ley comercial debe aplicarse prevaleciendo sobre el Código Civil”. Por el contrario, en Alemania, Italia, Brasil y México no se admiten los usos contrarios a la Ley.

Pues bien, nos parece totalmente acertada la postura de RODRÍGUEZ CARRIÓN, siendo necesario tener en cuenta el sistema de fuentes del contrato de seguro marítimo que propusimos, en el que asignamos a los usos mercantiles marítimos un valor preferente respecto de la aplicación analógica de las derogadas normas del Código de Comercio, del Derecho Mercantil Terrestre, y del Derecho común. Eso sí, con el límite de que las normas legales con las que se halle en contradicción el uso normativo no tengan naturaleza de orden público, o se trate de normas generales inderogables.

---

<sup>583</sup> DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I, pp. 301, 304, 305, 308 y 310.

En cambio, GARCÍA AMIGO<sup>584</sup> no aceptaba la validez de los usos «*contra legem*», pues al rechazar la tesis de que las Condiciones Generales son usos normativos lo hacía basándose en dos argumentos:

1º. Uno –ya analizado–, según el cual no es probable que dichas Condiciones reúnan los requisitos de “repetición de actos” y «*opinio iuris seu necessitatis*».

2º. Y, en segundo lugar, que dicha tesis “no podría justificar las Condiciones Generales contra Ley dispositiva”.

Para terminar con la clasificación de los usos, podemos dividirlos –siguiendo a URÍA<sup>585</sup> en:

a) Comunes o especiales, según se refieran a todo género de comercio o a una actividad mercantil concreta.

b) Internacionales, generales (observados en todo el territorio nacional), regionales, locales o de plaza.

Para este autor, la colisión entre el uso general y el uso particular de una plaza debe resolverse a favor de este último. PARKS<sup>586</sup> hacía idéntica

---

<sup>584</sup> GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 396–397.

<sup>585</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 23–24.

<sup>586</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 121, decía que el uso

afirmación para el Derecho americano del seguro marítimo, sobre la base de la misma clasificación. Ahora bien, cabe que el uso de una plaza no sólo sea local, sino regional, nacional o internacional.

#### **3.2.5.4. Prueba del uso**

Debido a su falta de fijeza y claridad, no es fácil determinar los usos mercantiles, por lo que la Jurisprudencia ha venido exigiendo que se prueben por quien alegue su existencia (Sentencias de 25 de febrero de 1925, 30 de abril de 1928, 3 de enero de 1933), a menos que se trate de un uso notorio (Sentencia 27 de abril de 1945)<sup>587</sup>. Incluso en la Sentencia del

---

puede ser local, estando confinado al lugar concreto en que se lleva a efecto el contrato, o puede extender su eficacia a un distrito o territorio, e incluso puede ser de aplicación general con respecto a la materia objeto de contratación. Añadía que los usos locales generalmente prevalecen sobre los generales, sin que el origen comparativamente reciente de un uso se convierta en un obstáculo para su aplicación, en la medida en que sea general y notorio.

<sup>587</sup> Sobre la prueba del uso en general, conferir PANCORBO LÓPEZ, *op. cit.*, *Las costumbres y los usos bancarios, como fuentes del Derecho: su concreción en materia de protección de la clientela bancaria*, pp. 125–145.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 78–80, recogía la distinción que, a efectos de prueba, establece el *Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España* entre los usos interpretativos y los normativos. Según la Recopilación del citado *Consejo*, los usos interpretativos “deben ser probados por quien los alega en tiempo y forma”. En cambio, el uso normativo:

“puede ser alegado en cualquier estadio de la causa y el Juez está obligado a aplicarlo, aunque no haya sido invocado por las partes, por ser un uso notorio, cuando tenga conocimiento de su existencia.

Pero lo más frecuente es que el Juez no tenga constancia de la existencia del uso y en este supuesto puede actuar «de oficio» o utilizar las pruebas que los propios litigantes le ofrezcan”.

RIPERT & ROBLOT, *op. cit.*, *Traité Élémentaire...*, p. 26, citando a LYON–CAEN y RENAULT y a ESCARRA y RAULT, entendían que el Juez debe conocer los usos imperativos, aplicándolos como si de la Ley se tratase.

Tribunal Supremo de 14 de abril de 1975 (RJ 1975/1517), relativa a las reglas y usos sobre créditos documentarios, se manifiesta que, aun cuando pueda defenderse por cierta doctrina su carácter de usos de comercio, debieran invocarse y probarse en juicio<sup>588</sup>.

BROSETA PONT<sup>589</sup>, en cambio, pensaba que, al tratarse el uso de una norma de Derecho objetivo, no debería ser probada por las partes, ya que, en aplicación del principio «*iura novit curia*», el Juez tiene el deber de conocer y aplicar el Derecho. No obstante, aunque se considere que así debería de ser, por un lado, hoy día la ingente cantidad de normas, sujetas a continuas reformas, permite cuestionar la virtualidad absoluta de dicho principio, y por lo que respecta a esta materia, estimamos que se hace precisa una rigurosa recopilación de los usos por los Organismos Oficiales pertinentes (*Cámaras de Comercio y Consejo Superior Bancario*, fundamentalmente)<sup>590</sup>, que facilite algo la ya de por sí compleja tarea de

---

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 34, recogía el sentir jurisprudencial.

VAN RYN & HEENEN, *op. cit.*, *Principes...*, T. 1er, pp. 35–36, recordaban que los usos convencionales, en contraposición con la costumbre o «usos de Derecho», deben probarse si su existencia es contestada.

<sup>588</sup> Sobre esta materia *vide, in extenso*, PANCORBO LÓPEZ, *op. cit.*, *Las costumbres y los usos bancarios, como fuentes del Derecho: su concreción en materia de protección de la clientela bancaria*, pp. 146 y ss.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 24, opinaba que el Juez puede procurarse de oficio otros elementos probatorios distintos de los aportados por las partes. Como medios de prueba mencionaba las recopilaciones de usos, los informes de Organismos Oficiales y las Sentencias del Tribunal Supremo que hayan recogido y aplicado usos.

<sup>589</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 64.

<sup>590</sup> DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I, pp. 302, 304, 306 y 308–310, se refería a la prueba del uso en

los desbordados Juzgados y Tribunales españoles, faltos de recursos humanos y materiales.

En cuanto a la costumbre, y siguiendo a ESPÍN CÁNOVAS<sup>591</sup>, la Doctrina tradicional y la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, exigían su prueba por quien la invocaba [así, Sentencias 24 de marzo de 1947, 21 de febrero de 1957, 24 de febrero de 1962, 30 de diciembre de 1967, 18 de

---

distintos países:

a) **Francia:** “La existencia y contenido de los usos convencionales o de hecho debe probarse por la parte que los invoca (ESCARRA) [...] En cuanto a los usos de carácter imperativo o de derecho, según la opinión general, la parte que los invoca no está obligada a probar que existen, pues el Juez debe conocerlos (así, RIPERT, ESCARRA y HOUIN)”.

b) **Alemania:** “El uso comercial deben probarlo las partes que lo invocan; pero el Juez puede pedir informes a expertos y si el Juez conoce el uso no es necesaria la prueba [...]” (Así, DURODIER y KÜHLEWEIN y GIERKE). “La prueba más corriente consiste en una calificación de las Cámaras de comercio e industria”.

c) **Italia:** “Los usos deben probarse. Tanto su evidencia como su contenido. Esta prueba no será necesaria si el Juez tiene un directo conocimiento del uso (así, SALANDRA y VALERI), pero no puede pretenderse que el Juez debe conocerlo (VALERI)”.

d) **Argentina:** “En la opinión de la doctrina más autorizada, el Juez cuando tiene conocimiento de la costumbre o su existencia la haya reconocido en otras Sentencias, puede invocarla de oficio sin necesidad de prueba por las partes en el juicio”. (Así, SALVAT y FERNÁNDEZ).

e) **Brasil:** “La prueba de usos y costumbres está reglamentada en el Código de procedimientos civiles y de una manera general se prueban por los medios admisibles en juicio, pero los usos y costumbres comerciales de una plaza se prueban mediante certificados de las instituciones competentes al respecto. Cuando el uso no figura registrado puede probarse por otros medios, especialmente por certificados de comerciantes” (WALDEMAR FERREIRA)

f) **México:** “El uso interpretativo debe probarlo judicialmente quien lo invoca. Pero el uso normativo, teniendo el carácter de una norma de derecho, no requiere prueba [...] en la práctica, como el Juez puede no conocer el uso, es conveniente que también lo pruebe la parte que lo alega”. (Así, MANTILLA MOLINA y RODRÍGUEZ).

<sup>591</sup> ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, p. 145.

marzo de 1970 y 17 de octubre de 1974 (EDJ 1974/467)], aunque no faltaban autores –como DE DIEGO– que admitían su investigación de oficio por el Juez<sup>592</sup>.

Tras la reforma del Título Preliminar del Código Civil por el Decreto 1.836/1974, de 31 de mayo, el artículo 1º.3 dispone que “*La costumbre sólo regirá en defecto de Ley aplicable, siempre que no sea contraria a la moral o al orden público y que resulte probada*”.

Este precepto no alude a la alegación de la costumbre, ni aclara la cuestión de su apreciación de oficio. En efecto, ateniéndose a la letra del citado artículo 1º.3 del Código Civil, creemos que tanto puede ser probada por el invocante –si lo hay– como apreciada de oficio por el Juez si éste –tras recabar elementos probatorios– considera que «resulta probada».

Opinaba ESPÍN CÁNOVAS que, “siendo notoria, parece lógico sea aplicada directamente por el Juez, dada su función de norma subsidiaria y la no necesidad de su prueba”.

No obstante, el Tribunal Supremo, en sus Sentencias de 4 de marzo de 1980 (EDJ 1980/782) –con cita de las de 24 de marzo de 1947, 24 de febrero de 1962, 12 de marzo de 1964, 20 de enero de 1966, 20 de marzo de 1969, 17 de octubre de 1974 y 20 de febrero de 1975–, 4 de octubre de

---

<sup>592</sup> En la Doctrina extranjera, HAMEL; LAGARDE; y JAUFFRET, *op. cit.*, *Droit Commercial...*, T. I, 1er Vol., p. 89, han sostenido que, al igual que ocurre con la Ley, el Juez puede aplicar la costumbre que conozca, aunque no haya sido invocada por las partes.



1982 (EDJ 1982/5671), 2 de abril de 1993 (EDJ 1993/3291), 30 de marzo de 1994 (EDJ 1994/7802) y 12 de marzo de 2002 (EDJ 2002/3551), reitera la exigencia de que la costumbre sea probada por quien la alega.

### **3.2.6. LA APLICACIÓN ANALÓGICA DE LAS NORMAS DE LA DEROGADA SECCIÓN TERCERA DEL TÍTULO III DEL LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO, QUE CONTENÍAN EL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO APLICABLE AL SEGURO MARÍTIMO**

Discute la Doctrina<sup>593</sup> si el Ordenamiento Jurídico<sup>594</sup> presenta lagunas; de ser así, el intérprete deberá colmarlas utilizando un sistema de integración adecuado. Los partidarios de la teoría de la plenitud de dicho Ordenamiento<sup>595</sup> dicen que las lagunas están en el intérprete, no en el Derecho. Otros partidarios de esta tesis entienden que hay una norma general que comprende negativamente todos los casos no previstos<sup>596</sup>.

---

<sup>593</sup> Seguimos a ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, pp. 180–184.

<sup>594</sup> Para el estudio de la noción del Ordenamiento Jurídico en los Textos Legales españoles, *vide* COCA PAYERAS, Miguel: «Aproximación a un concepto técnico del Ordenamiento Civil», en *Cuadernos de la Facultad de Derecho*, 5–1983, Universidad de Palma de Mallorca, pp. 33–38.

<sup>595</sup> Conferir FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 93–95, donde explicaba que los seguidores de la Escuela de la exégesis, basándose en la teoría de la plenitud del Ordenamiento Jurídico, negaron la necesidad de toda interpretación.

<sup>596</sup> FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, p. 94, recogía la teoría de la suficiencia de la Ley, formulada por KELSEN y seguida también por la denominada Escuela Ecológica del Derecho, que exaltando el logicismo hace idéntica afirmación.

Para ESPÍN CÁNOVAS<sup>597</sup> el Ordenamiento Jurídico no tiene lagunas, porque los casos no resueltos en la Ley se solucionan acudiendo el intérprete a otras normas jurídicas extrapositivas que sirven de fundamento al Derecho positivo. Hay lagunas de la Ley, pero no del Derecho, y para su integración se han propuesto distintos sistemas que se basan, fundamentalmente, en el procedimiento analógico<sup>598</sup>.

---

<sup>597</sup> ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, p. 181, citando en idéntico sentido a ENNECCERUS, I-1º., 215, y a CASTÁN, I-1º., 423-425, 10ª. Ed.

<sup>598</sup> **Respecto de esta materia, vide:**

ATIENZA RODRÍGUEZ, Manuel: *Sobre la analogía en el Derecho. Ensayo de análisis de un razonamiento jurídico*, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1986, Primera Edición.

FALCÓN Y TELLA, María José: *El argumento analógico en el Derecho*, Servicio de Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, Editorial Civitas, S. A., Primera Edición, Madrid, 1991.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 96-102, recogía las distintas corrientes doctrinales que, con el fin de suplir las deficiencias de la Ley, han propuesto los sistemas de integración que pasamos a exponer sucintamente:

a) **Las Escuelas iusnaturalistas:** acuden a los principios del Derecho Natural para colmar las lagunas.

b) **La Escuela histórica:** considera que la analogía es el método adecuado para completar los vacíos normativos.

c) **La Escuela de la Jurisprudencia conceptual:** para IHERING, mediante la técnica de la «simplificación cuantitativa», se efectúa primero un análisis lógico del material jurídico, que permite obtener los principios generales a todas las instituciones; y después se realiza una concentración lógica que da como resultado un principio jurídico concreto, fuente de nuevas reglas. Dicho principio, a través de la actividad jurisprudencial, se aplica al caso particular no regulado por la norma; esta fase se denomina de «simplificación cualitativa».

d) **La Escuela de Tubinga, o de la Jurisprudencia de intereses:** para HECK, el Juez debe completar los mandatos legales incompletos teniendo en cuenta los intereses contrapuestos en juego, amparando los que estime más dignos de protección.

e) **La Escuela del Derecho Libre:** propugna el libre arbitrio judicial para suplir las carencias de la Ley.

La analogía es la extensión de los principios extraídos de la Ley a casos cuya divergencia respecto a los decididos en ella no es esencial (ENNECCERUS). El fundamento de la analogía como procedimiento integrador de las lagunas está en que los hechos de igual naturaleza deben tener la misma regulación («*ubi eadem ratio, ibique eadem legis dispositio*»). DE ÁNGEL YAGÜEZ<sup>599</sup> entiende que toda norma jurídica responde a unos principios que pueden regir también todos aquellos supuestos que muestren semejanza con el contemplado por dicha norma.

Cabe distinguir entre «analogía *legis*» y «analogía *iuris*»<sup>600</sup>.

La primera consiste en generalizar una disposición particular o concreta de la Ley (operación inductiva) aplicándola a un caso no previsto en ella (operación deductiva), pero con el que guarda semejanza porque sólo se separa de él en lo accidental. Se produce una llamada de lo

---

<sup>599</sup> DE ÁNGEL YAGÜEZ, Ricardo: *Introducción del Derecho*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1983, 3ª. Edición, p. 170, citado por RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 298; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 40.

<sup>600</sup> Así:

FALCÓN Y TELLA, *op. cit.*, *El argumento analógico en el Derecho*, pp. 133–136.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 102–105.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 34–35; e Ídem, *op. cit.*, «La Ley del Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. p. 261.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 298; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 40.

Los dos últimos autores citan a DÍEZ PICAZO.

particular a lo particular. Los requisitos<sup>601</sup> de este procedimiento son tres:

- Ausencia de norma aplicable a un caso.
- Existencia de una norma que contempla un supuesto distinto.
- Similitud entre el supuesto de hecho de esta última norma y el caso a resolver.

La «analogía *iuris*» obtiene inductivamente un principio general partiendo de varias disposiciones concretas, y luego aplica este principio a un caso distinto de los regulados por las normas tomadas en consideración, en virtud de la similitud existente entre el supuesto a resolver y el principio general.

El Código Civil admite la «analogía *legis*» en el artículo 4º.1, al disponer que “*Procederá la aplicación analógica de las normas cuando éstas no contemplen un supuesto específico, pero regulen otro semejante entre los que se aprecie identidad de razón*”.

---

<sup>601</sup> Respecto de los requisitos de la analogía, conferir FALCÓN Y TELLA, *op. cit.*, *El argumento analógico en el Derecho*, pp. 66–106.

GARRIGUES<sup>602</sup> sostenía que, por ser el Derecho Marítimo una rama del Derecho Mercantil, su interpretación debía realizarse conforme a lo dispuesto en el artículo 2º. del Código de Comercio, recurriendo a los usos de comercio y al Derecho común cuando no existiese una norma general aplicable al caso en el actualmente derogado Libro III de dicho Código. Sin embargo –como vimos al tratar de las fuentes del Derecho Marítimo Privado–, añadía que el carácter peculiarísimo de la mayor parte de las instituciones del citado Derecho aconsejaba agotar la virtualidad propia de sus normas antes de acudir al Derecho Terrestre (Mercantil o Civil). En este sentido, explicaba que, “antes de pasar a otro grupo de normas, debe ponerse en práctica la interpretación analógica de las normas especiales del Derecho Marítimo como sistema de Derecho especial, a menos que se trate de normas realmente excepcionales que, por su misma naturaleza, impidan toda extensión analógica”.

---

<sup>602</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 556.

*Vide*, también, LEFEBVRE D'OVIDIO & PESCATORE, *op. cit.*, *Manuale...*, p. 31, donde al referirse a las fuentes e interpretación del Derecho de la Navegación italiano y en concreto al comentar el artículo 1 del «Codice della Navigazione» (según el cual “In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente Codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile”), afirmaban que, “En ausencia de disposiciones expresas del Derecho de la Navegación, debe recurrirse a la analogía con el límite establecido en los artículos 13 y 14 de las disposiciones preliminares del Código Civil”. Concluyen afirmando que “El recurso a la analogía de las normas del Código de la Navegación tiene prioridad respecto del Derecho Civil, dado que la norma obtenida por el procedimiento analógico es una norma de Derecho especial que debe prevalecer sobre las del Derecho general”.

También vimos<sup>603</sup> como BROSETA PONT estimaba aplicable al Derecho Marítimo el sistema de fuentes previsto en el artículo 2º. del Código de Comercio, matizando el orden jerárquico establecido en el referido precepto –partiendo de la naturaleza especial del mencionado Derecho– mediante la anteposición en dicho orden jerárquico de la aplicación analógica de las normas del ahora derogado Libro III del Código de Comercio, respecto de la aplicación analógica del Derecho Mercantil Terrestre del citado Código, del Derecho Mercantil Terrestre ajeno al Código y del Derecho común.

Refiriéndonos ya al seguro marítimo, RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>604</sup> opinaba que la «analogía *legis*» de las normas del Código de Comercio era de aplicación preferente al Derecho común, pero que la Ley de Contrato de Seguro y los usos eran, a su vez, preferentes respecto de la «analogía *legis*». Justificaba su opinión basándose en los siguientes argumentos:

1º.) Es difícil saber qué quiere decir el artículo 4º.1 del Código Civil con la expresión «*identidad de razón*».

2º.) La «analogía *legis*» reviste el carácter de apreciación subjetiva con la consiguiente dificultad y aleatoriedad.

---

<sup>603</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.1.

<sup>604</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 297–299; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 40–41; 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.

3º.) La Ley de Contrato de Seguro, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2º. y en su Disposición Final, es de aplicación “*siempre que no haya normas que de modo específico se apliquen a alguna modalidad de contrato de seguro*”; por lo tanto, siempre que dicha Ley formule expresamente una norma que resulte aplicable al seguro marítimo, se excluye todo intento analógico.

4º.) Una relación de similitud entre el hecho no regulado normativamente y la norma prevista para un supuesto distinto, constituye una base endeble y poco científica para aplicar dicha norma con preferencia a disposiciones legales como la Ley de Contrato de Seguro, y a los usos de comercio.

Para este autor, además, la «analogía *legis*» no tenía mucha virtualidad en el ámbito del contrato de seguro marítimo; pero esta opinión se sustentaba, en parte, en que al considerar la citada Ley de Contrato de Seguro de aplicación preferente a la norma obtenida por el procedimiento analógico, y supletoria respecto de los derogados artículos 737 a 805 del Código de Comercio, resultaba difícil la existencia de lagunas.

Por el contrario, HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>605</sup> afirmaba que las derogadas normas del Código de Comercio referidas al seguro marítimo eran aplicables por analogía a las modalidades de seguro que debían reputarse que participaban de esa naturaleza. Citando a MONTES en

---

<sup>605</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 34–36; e Ídem, *op. cit.*, «La Ley del Contrato de Seguro...», pp. 261–262.

relación con los Derechos especiales, señalaba que la extensión analógica de las normas del citado seguro no significaba convertir éste en un compartimento estanco, “sino mantener en su órbita y esfera lo que nació como especial”<sup>606</sup>.

Así, para HERNÁNDEZ MARTÍ, la «analogía *legis*» del Código de Comercio era Derecho especial y preferente a la Ley de Contrato de Seguro. RUIZ SOROA<sup>607</sup>, citando a HERNÁNDEZ MARTÍ, también se manifestó conforme con que –con arreglo al artículo 4º.1 del Código Civil– la aplicación analógica de las normas del Código de Comercio precediera a la de la Ley de Contrato de Seguro.

---

<sup>606</sup> VARIOS, *Comentarios a la reformas del Código Civil*, Madrid, 1977, p. 233.

<sup>607</sup> Así lo expuso en la citada Conferencia sobre las «Fuentes legales y contractuales del contrato de seguro marítimo», 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*; y en RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 21–22.

En este sentido, conferir, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 16–17, donde también se cita a BROSETA PONT y a RAFAEL MATILLA; este último ha explicado que, “dado que el Derecho Marítimo es un Derecho autónomo incluso con relación al Derecho Mercantil, con principios propios y peculiares que le confieren unidad científica, la aplicación de las normas generales contenidas en esta Ley del Contrato de Seguro debe entenderse condicionada, no ya solamente a que el supuesto de hecho no venga regulado por una norma especial, sino también a que no sea posible extender analógicamente los principios informadores recogidos en las disposiciones legales integrantes de tal Derecho”. Se está refiriendo a la analogía «*iuris*», con lo cual va más allá de lo dispuesto en el artículo 4º.1 del Código Civil, que sólo admite la analogía «*legis*».



HERNÁNDEZ MARTÍ, en apoyo de su opinión, citaba a GARRIGUES cuando afirmaba –como hemos visto– que hay que extraer de las normas del Derecho Marítimo toda su virtualidad antes de acudir al llamado Derecho Mercantil Terrestre; o como vimos que indicaba el Profesor BROSETA PONT, interponer la analogía de las normas del Derecho Marítimo entre éste y el Mercantil Terrestre (que también se aplicará por analogía).

Pensaba VERDERA Y TUELLS<sup>608</sup> que el seguro marítimo seguía regulado por el Código de Comercio, porque la Ley de Contrato de Seguro quiso tener en cuenta sus rasgos especiales dentro del marco del particularismo del Derecho del mar, como se desprende del hecho de que la Disposición Final de dicha Ley no derogase expresamente los artículos del citado Código referidos a esta materia. En consecuencia, también entendía que antes de aplicar la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo, en los supuestos en que el Código de Comercio no contemplase explícitamente algunas de las manifestaciones posteriores al mismo conocidas en la práctica, debía acudirse a las normas de dicho Código por la vía de la extensión analógica (artículo 4º.1 del Código Civil).

Así, para HERNÁNDEZ MARTÍ y VERDERA Y TUELLS, la «analogía *legis*» era fuente del contrato de seguro cuando el Código de Comercio no contuviera una norma expresa aplicable a un «caso concreto», o a una «modalidad o tipo de seguro»; o lo que es lo mismo, a

---

<sup>608</sup> VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 62.

una «manifestación conocida en la práctica» que, no obstante, debiera reputarse como seguro marítimo.

Al exponer lo que considerábamos como orden jerárquico de fuentes más adecuado para este contrato, dimos prioridad a los usos mercantiles marítimos sobre la aplicación analógica de las normas de la Sección Tercera del Título III del Libro III del Código de Comercio que lo regulaban; y a éstas sobre la Ley de Contrato de Seguro, como manifestación del Derecho Mercantil Terrestre en esta materia, habida cuenta de que la misma derogó los artículos 380 a 438 del Código de Comercio, que regulaban el contrato de seguro terrestre<sup>609</sup>.

Por lo tanto, la Ley de Contrato de Seguro era aplicable por analogía al contrato de seguro marítimo –de acuerdo con el orden jerárquico que le correspondía en el sistema de fuentes que propusimos–; siempre, claro está, que la norma de que se tratase no se hallase en contradicción con un principio expresamente formulado por el Código de Comercio respecto del mencionado seguro, como era el caso del principio dispositivo establecido en el derogado artículo 738 del referido Código<sup>610</sup>.

---

<sup>609</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 744, explicaba que “el seguro marítimo se manifiesta en nuestro Código de Comercio con una regulación paralela a la del seguro terrestre de transporte. Por eso cabe la extensión analógica de aquellos preceptos y de los del seguro de incendios que puedan ser generalizados a todos los seguros contra daños”. Idéntica afirmación se puede hacer respecto de las normas de la Ley de Contrato de Seguro, teniendo en cuenta que «sustituye» a la regulación del Código de Comercio en materia de seguro terrestre.

<sup>610</sup> De ahí que la imperatividad de la Ley de Contrato de Seguro cediese ante el carácter dispositivo de la mayor parte de los preceptos que regulaban este contrato en el Código de Comercio (conferir, *infra*, el apartado 3.2.7.).

Pensamos que los usos precedían a la extensión analógica de las normas del Código de Comercio, porque el artículo 2º. del citado texto legal les confiere el valor de fuente del Derecho en defecto de las disposiciones del propio Código. Cuestión distinta es la de su mayor o menor significación en el ámbito del seguro marítimo a la que nos hemos referido *in extenso* al tratar de los usos<sup>611</sup>. El Tribunal Supremo corroboraba este criterio, al estimar que la aplicación analógica exige que el supuesto de hecho en cuestión no se halle contemplado en la Ley o en la costumbre [Sentencias de 12 de mayo de 1952, de 30 de junio de 1953 y de 15 de noviembre de 2010 (EDJ 2010/253924)]<sup>612</sup>.

---

<sup>611</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.5.

<sup>612</sup> Así se manifestaba RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 299; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 41, quien, sin embargo, opinaba que la Ley de Contrato de Seguro era de aplicación preferente a los usos. Este autor decía que HERNÁNDEZ MARTÍ entendía que la norma proporcionada por el procedimiento analógico era Derecho especial preferente respecto de la Ley de Contrato de Seguro y de los usos. Esta última afirmación no la hacía HERNÁNDEZ MARTÍ expresamente en el trabajo citado por RODRÍGUEZ CARRIÓN; en realidad, se limitaba a manifestar unas páginas antes que prescindía de los usos a la hora de estudiar las normas reguladoras del contrato de seguro marítimo, porque –según él– tienen una escasa significación en esta materia.

BROSETA PONT –como hemos visto [conferir, *supra*, el apartado 3.1.]– manifestaba que los usos marítimos especiales debían preceder a la analogía en el sistema de fuentes que postula para el Derecho Marítimo.

Dentro del Derecho Comparado, el artículo 1º. del «Codice della Navigazione» de 1942, también antepone el uso a la analogía «*legis*» del Derecho especial y ésta a la aplicación de normas expresas de otras ramas y del Derecho Civil en particular, como explicaban:

CAMARDA, *op. cit.*, «Sulle fonti e cosiddetta autonomia...», en *Derecho Marítimo Europeo, Diritto Marittimo Europeo*, Vol. IV de los *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, p. 1.181.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 9.

LEFEBVRE D'OVIDIO & PESCATORE, *op. cit.*, *Manuale...*, pp. 29–34.

La Ley aplicable al seguro marítimo era el Código de Comercio (artículos 737 a 805, ahora derogados); en su defecto, se aplicaban los usos marítimos (artículo 2º. del Código de Comercio); y en defecto de éstos, procedía la aplicación analógica de los citados artículos 737 a 805, conforme a los argumentos expuestos por la Doctrina (BROSETA PONT, GARRIGUES, HERNÁNDEZ MARTÍ y VERDERA Y TUELLS), argumentos que compartimos.

Sólo después podía recurrirse a la Ley de Contrato de Seguro, y, por último, a la aplicación supletoria del Derecho Civil Común y del Foral (artículo 2º. del Código de Comercio)<sup>613</sup>.

---

<sup>613</sup> Precisamente, en el ámbito del Derecho Foral, la Ley 5 de La Compilación de Navarra recoge la analogía, manifestándose en el sentido expuesto al disponer que “antes de aplicarse el Derecho supletorio deberá integrarse el Derecho privativo mediante la racional extensión analógica de sus disposiciones”.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 106–110, siguiendo a LANGLE RUBIO, Emilio: *Manual de Derecho Mercantil Español*, Casa Editorial Bosch, Barcelona, 1950, pp. 294–296, exponía sucintamente las distintas teorías que se han formulado acerca del lugar que debe asignársele a la analogía en el sistema de fuentes del Derecho Mercantil, que resumimos seguidamente:

1ª.) CANDIAN creía indiferente que la analogía afecte a la Ley civil o a la comercial pues parte de la idea de que el Derecho Mercantil es una categoría artificial.

2ª.) NAVARRINI, SCIALOJA, SIMONCELLI y VIDARI, entendían que en el Derecho italiano sólo debe acudir a la analogía después de haber apelado a la Ley mercantil, a los usos comerciales y al Derecho común.

3ª.) Otros autores han sostenido que la analogía va después de la Ley y de los usos mercantiles y antes que el Derecho común.

4ª.) ASCARELLI, ASQUINI, BRUNETI, ROCCO y VIVANTE, eran partidarios de que la analogía se anteponga a los usos y al Derecho común.

5ª.) LANGLE RUBIO estaba a favor del siguiente orden de prelación:

- a) Toda norma mercantil escrita.
- b) La analogía.
- c) Los Principios Generales del Derecho Mercantil.
- d) Los usos del comercio.
- e) Las normas del Derecho Civil.

Rechazamos, por lo tanto, la postura de RODRÍGUEZ CARRIÓN, que anteponía la Ley de Contrato de Seguro a la aplicación analógica del Código de Comercio. En primer lugar porque, precisamente, en virtud de lo establecido en el artículo 2º. y en la Disposición Final de la citada Ley, ésta no se aplica cuando existan normas “que de modo específico se apliquen a una modalidad de contrato de seguro” –empleando la terminología del propio RODRÍGUEZ CARRIÓN–: eso es lo que quiere significar el artículo 2º. cuando establece que “*las distintas modalidades del contrato de seguro, en defecto de Ley que les sea aplicable, se regirán por la presente Ley*”. Y en el caso del contrato de seguro marítimo sí había normas que “de modo específico” lo regían: los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio. Cuestión distinta es que existieran lagunas en esta regulación, para cuya integración<sup>614</sup> había que acudir al sistema de fuentes establecido –en este caso en el artículo 2º. de dicho Código– y al procedimiento analógico<sup>615</sup>.

También consideramos rechazables los restantes argumentos del Profesor RODRÍGUEZ CARRIÓN, que pretendían justificar la preferencia de la Ley de Contrato de Seguro, pues no nos parecen de peso las razones aducidas de dificultad del procedimiento analógico, o de exégesis del artículo 4º.1 del Código Civil; una cosa es la hipotética complejidad de dicho procedimiento, o la dificultad de saber qué entiende el Código por «*identidad de razón*» (cuestiones que afectan al trabajo del

---

<sup>614</sup> GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 381–399, en relación con la integración del contrato de seguro terrestre.

<sup>615</sup> ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, pp., 180–182.

intérprete), y otra el que efectivamente la «analogía *legis*» debiera preceder a la citada Ley en el orden de fuentes aplicable al seguro marítimo. Además, RODRÍGUEZ CARRIÓN defendía el carácter de fuente de la analogía, y tan subjetiva y aleatoria podía resultar si se aplicaba con prioridad a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, como si no. En todo caso, el que dicha Ley revistiese «mayor rigor» que la norma resultante del procedimiento analógico –lo cual era discutible– tampoco impedía el que ésta prevalezca sobre aquélla; cuestión que estimamos suficientemente justificada por la especialidad o peculiaridad de las normas que rigen el Derecho Marítimo en general y el contrato de seguro marítimo en particular, como ya hemos tenido ocasión de exponer reiteradamente.

Por otra parte, como veremos en el apartado siguiente, la propia Ley de Contrato de Seguro se aplicaba al contrato de seguro marítimo por analogía, una vez agotado el sistema de fuentes previsto en el artículo 2º. del Código de Comercio. Todo ello –insistimos– teniendo en cuenta que negamos la supletoriedad de dicha Ley respecto del referido contrato a tenor de lo establecido en el artículo 2º. y en la Disposición Final de la misma.

No obstante –como ya anticipamos, y también tendremos ocasión de explicar con algún detenimiento en el próximo apartado–, el sistema de fuentes que acabamos de proponer se vio alterado, de forma transitoria –en lo referente, exclusivamente, al contenido de las pólizas–, a partir del 1 de enero de 1993, al entrar en vigor el régimen que para los seguros contra

daños por grandes riesgos se preveía en los artículos 23.2 y 60.1 de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado, y en el artículo 44 párrafo segundo de la Ley de Contrato de Seguro, introducidos todos ellos por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre. Dichos preceptos establecieron la supletoriedad de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, respecto del contenido de la póliza de seguro marítimo, en defecto de pacto de los contratantes; por lo que el orden de prelación de fuentes de dicho seguro debió acomodarse, por imperativo legal, a lo expuesto por RODRÍGUEZ CARRIÓN, anteponiéndose la citada Ley a los usos marítimos, en lo relativo al contenido de dicha póliza de seguro marítimo. Derogada la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado –como ya hemos indicado–, por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, entendemos que el citado orden jerárquico de las fuentes del seguro marítimo, a partir del 10 de noviembre de 1995, volvió a ser el mismo que cabía aplicar hasta el día 31 de diciembre de 1992.

Finalmente, cabe reiterar que los distintos Anteproyectos y Proyectos de Ley General de Navegación Marítima y de Ley de Navegación Marítima reconocieron en su artículo 2.1. la importancia de los usos como fuente del Derecho Marítimo, en defecto de normas escritas aplicables al caso.

Así, el artículo 2.1 del Anteproyecto de febrero de 2004 establecía que, *“A falta de norma escrita aplicable a las materias que seguidamente se regulan, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de*

*ambos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los del Derecho común”.*

El artículo 2.1 del Proyecto de 10 de noviembre de 2006 disponía que, *“A falta de norma escrita aplicable a las materias que se regulan en esta Ley (en la misma), en las normas de la Unión Europea y en los Tratados Internacionales vigentes en España, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de aquéllos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los del Derecho común”.*

El artículo 2.1 del Proyecto de 19 de diciembre de 2008 establecía que, *“A falta de norma escrita aplicable a las materias que se regulan en esta Ley (en la misma), en las normas de la Unión Europea y en los Tratados Internacionales vigentes en España, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de aquéllos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los de la Legislación mercantil”.*

De igual tenor era el artículo 1.2 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.

Como vimos, el artículo 2.1. del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 dispuso que:



*“La presente Ley se aplicará en defecto de los Tratados Internacionales vigentes en España y de las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se atenderá a los usos y costumbres de la navegación marítima.”*

Y, como también reseñamos, el artículo 2.1 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 estableció que:

*“La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se estará a las Leyes y Reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.”*

Por último, como ya hemos indicado, esto mismo dispone el artículo 2.1. de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014.

Pero como en el párrafo segundo del artículo 406.1 de la misma (añadido sorpresivamente en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013) se establece que, *“En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro”*, a pesar de lo

dispuesto en el mencionado artículo 2.1., la aplicación de los usos y costumbres relativos al seguro marítimo y el recurso a la aplicación analógica de las normas de dicho seguro marítimo han quedado pospuestas por la de la Ley de Contrato de Seguro, lo que insistimos en manifestar que no nos parece acertado: en cuanto a los usos y costumbres, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria– poseen como fuente del Derecho Marítimo<sup>616</sup>, y por lo que respecta a esa aplicación analógica, porque es más acorde con la naturaleza especial de aquel Derecho, de la que participa el seguro marítimo en él incardinado<sup>617</sup>.

---

<sup>616</sup> 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; 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); e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 393–411, donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto. Conferir, también, *supra*, el apartado 3.2.5.

<sup>617</sup> Como hemos expuesto en este apartado, dentro de nuestra Doctrina, HERNÁNDEZ MARTÍ, RUIZ SOROA y VERDERA Y TUELLS, en postura que compartimos, consideraban que la aplicación analógica de las normas que en el Código de Comercio regulaban el seguro marítimo debía ser preferente a la de la Ley de Contrato de Seguro.

Pero, como explica ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 356, “Entendemos que con la nueva regulación el debate queda zanjado en los términos siguientes. La LNM (*sic*, LCS) se aplica supletoriamente a los seguros marítimos con la única excepción de los seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo que se rigen exclusivamente por la Ley de Contrato de Seguro (art. 406)”<sup>7</sup>; y así lo reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 799, añadiendo el inciso de que, tratándose de estos seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo, no vale pacto en contrario.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 629, discrepa y considera que, como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley de Navegación Marítima “no hace referencia a lo previsto en materia de seguros sino a la Ley –es decir, a la LNM–; por

Y el artículo 406.2 de la citada Ley de Navegación Marítima establece que *“Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario”* (norma que se había introducido en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008).

### **3.2.7. LA APLICACIÓN ANALÓGICA DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO**

#### **3.2.7.1. Ámbito de la Ley de Contrato de Seguro**

Según el artículo 2º. de la Ley 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 [...]”*.

Su Disposición Final establece 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.*

*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*

---

tal motivo, cabe reconocer que, previo al recurso a la LCS, se ha de recurrir a la LNM y a su papel integrador”. Sin embargo, estimamos que se sobreentiende que *“lo no previsto en esta Ley”* es en materia de seguros marítimos, y sólo así cobra verdadero valor la supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro que se pretende, por más que no estemos conformes con ella.

*Código de Comercio y cuantas disposiciones se pongan a los preceptos de esta Ley”.*

De estos preceptos se deduce que la Ley de Contrato de Seguro pretende ordenar todos los contratos de seguro privados, en un afán unificador de la materia<sup>618</sup>, al desaparecer la distinción entre contrato de seguro civil y mercantil, según algunos autores<sup>619</sup>; lo cual no es óbice para que dicha Ley respete las distintas regulaciones especiales existentes en materia de seguros.

La citada Disposición Final derogó los preceptos del Código de Comercio que regulaban el seguro mercantil terrestre, y los artículos del Código Civil referidos al contrato de seguro civil. De ello cabe deducir que la citada Ley regula el contrato de seguro terrestre, pero no el

---

<sup>618</sup> **En este sentido:**

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 295; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 37.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 607.

<sup>619</sup> **De esta opinión son:**

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 31.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 466.

**Por otra parte**, GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 384–385, al tratar de la integración del contrato del seguro terrestre, se planteaba la cuestión de si dicho contrato es civil o mercantil; “Sin dilucidar el problema”, decía, “vamos a partir de 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.”.

marítimo<sup>620</sup>, ya que dejó subsistentes –al no derogarlos expresamente–<sup>621</sup> los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio referentes a esta última modalidad de seguro. Incluso se podía entender el seguro marítimo como excluido «expresamente»<sup>622</sup> del ámbito de aplicación de la Ley de Contrato de Seguro, basándose en el argumento de que la derogación de los artículos 380 a 438 del Código de Comercio suponía su sustitución por la Ley derogatoria, que pasaría a regir exclusivamente la institución derogada, circunscribiéndose, por lo tanto, al ámbito del seguro terrestre<sup>623</sup>.

---

<sup>620</sup> Así:

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 30.

RODÉS, Juan E.: «El valor del buque en las pólizas de seguro marítimo», en *Revista Jurídica de Cataluña*, 1989, nº. 2, p. 213.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Comentarios...*, T. XXIV, Vol.1º., pp. 34 y 39; e Ídem, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, nº. 73 y nº. 74, enero/junio, 1993, p. 78.

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 61–62.

<sup>621</sup> MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, «Preliminar...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 109.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, p. 50.

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 43 y 61.

<sup>622</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Panorama...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, p. p. 482.

Así, también, la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de abril de 1991, en su fundamento de Derecho tercero (conferir *op. cit.*, *La Ley*, T.1991–4, Jurisprudencia (1.880), pp. 196–200, donde es comentada por RÍOS MORENO).

<sup>623</sup> DEL CAÑO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. II, p. 66.

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.

Además, el artículo 2º. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, limita su campo de aplicación a los contratos que carezcan de una Ley que les sea aplicable<sup>624</sup>, referencia que, evidentemente, comprendía los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio, Ley aplicable al seguro marítimo<sup>625</sup>, que –al igual que otras Leyes especiales reguladoras de diferentes modalidades de seguro– continuó vigente<sup>626</sup>, hasta su derogación por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014.

---

<sup>624</sup> MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, «Preliminar...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 112.

Conferir, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 13–14.

<sup>625</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. II, p. 66.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 31.

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 62.

<sup>626</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 572; 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. 34 y nota nº. 9.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 466.

No obstante ser opinión unánime dentro de la Doctrina el considerar entonces vigentes los artículos del Código de Comercio de 1885 que regulaban el contrato de seguro marítimo, estimamos con MENÉNDEZ<sup>627</sup> que habría sido más adecuado que la Ley de Contrato de Seguro señalase específicamente las materias excluidas de su ámbito de aplicación<sup>628</sup>.

En el Proyecto se discutió si colocar el mencionado artículo 2º. de la Ley de Contrato de Seguro como Disposición Final de la misma, determinando el ámbito de aplicación de dicha Ley y su eficacia derogatoria, e indicando las Leyes sobre contrato de seguro que seguían en vigor (así, la Ley alemana de 30 de mayo de 1908, en sus artículos 186 y siguientes, y la Ley suiza, artículos 100 y siguientes), o bien situarlo al principio, completándolo con una norma final derogatoria (como hacía la Ley francesa de 13 de julio de 1930, si bien esta Ley en sus artículos primero y segundo indicaba taxativamente las materias excluidas de su ámbito de aplicación, a diferencia de la Ley española)<sup>629</sup>.

---

<sup>627</sup> MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, «Preliminar...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 108.

<sup>628</sup> 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. 29–30.

<sup>629</sup> Conferir, respecto del Derecho francés, PICARD, M. et BESSON, A.: *Les Assurances Terrestres*, Tome Premier, *Le contrat d'assurance*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1982, Cinquième Edition, pp. 61–63. Explicaban estos autores que la Ley de Contrato de Seguro de 1930 se declaraba inaplicable a los seguros marítimos, y que existían ciertas categorías de seguros terrestres que gozaban de una reglamentación especial; a dichas categorías la mencionada Ley de Contrato de Seguro se les aplicaba solamente de forma subsidiaria y en la medida en que no fuera contraria a la normativa especial: principio «*Lex specialis derogat Lex generalis*».

### **3.2.7.2. Supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro respecto del contrato de seguro marítimo que regulaba el Código de Comercio**

La segunda cuestión que suscita el texto del artículo 2º. de la Ley de Contrato de Seguro, es la de su aplicación supletoria respecto de aquellos contratos de seguro que se rigen por Leyes especiales, en cuanto a los puntos no regulados por éstas, y, en su caso, el alcance de dicha supletoriedad.

No ha sido unánime la Doctrina al manifestarse sobre este problema, aunque mayoritariamente se haya aceptado el carácter supletorio de la citada Ley con relación a todos los contratos de seguro en general, y al contrato de seguro marítimo en particular. Las discrepancias han sido aún mayores en lo que se refiere a la extensión de la aplicación supletoria de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro<sup>630</sup>.

---

<sup>630</sup> **Como ya indicamos** (conferir, *supra*, el apartado 3.2.), **sobre las distintas posturas doctrinales acerca de la cuestión de la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo, y respecto de la extensión o alcance de dicha supletoriedad, aparte de lo que se expondrá, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Panorama del Derecho Marítimo Español: Examen de la Legislación, la Jurisprudencia y la Doctrina durante 1979–80», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, p. 482; Ídem: *op. cit.*, «Algunas reflexiones sobre el seguro marítimo español», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, pp. 238–239; Ídem, *op. cit.*, «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*, 1998, pp. 13–68; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, pp. 21–67; Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo español», en *La Reforma de la Legislación Marítima*, 1999, pp. 145–181, donde se reproduce el artículo citado anteriormente; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 76 y 600; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, p. 175; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 226–228; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 356; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 799.



BATALLER GRAU, *op. cit.*, «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*, n.º. 220, abril/junio, 1996, pp. 501–513.

BATALLER GRAU y VERCHER MOLL, *op. cit.*, «La aplicación de la ley de contrato de seguro al seguro marítimo», en GARCÍA-PITA Y LASTRES y OTROS, *op. cit.*, *Estudios de Derecho Marítimo*, 2012, pp. 979–996.

BLANCO GIRALDO, *op. cit.*, «El contrato de seguro marítimo», en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Núm. 3, mayo/junio, 1995, pp. 7–60.

DE LA VEGA GARCÍA, *op. cit.*, «El seguro marítimo. Aspectos generales», en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º. 232, abril/junio, 1999, pp. 709–710.

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. 423–426; e Ídem, *op. cit.*, *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870–1998)*, pp. 12–16.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español de Seguros*, T. I., p. 30; e Ídem: *Derecho Español de Seguros*, Tomo II, *Parte especial*, Madrid, 1983, 3ª. Edición (Apéndice a la 3ª. Edición, Madrid, 1984), p. 66.

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

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

GARCÍA MARTÍN, *op. cit.*, «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1988», en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, n.º. 16 enero/marzo, 1988, pp. 111–113; e Ídem, *op. cit.*, «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de julio de 1989», en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, n.º. 20 abril/agosto, 1989, p. 842.

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

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, 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 a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 257–261.

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, pp. 174–176 y 180–181.

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, *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, pp. 465–476; Ídem, *op. cit.*, «Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2006, 1ª. Edición, pp. 11–70; e Ídem, *op. cit.*, «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 126, abril/junio, 2006, pp. 267–270.

MATILLA ALEGRE, *op. cit.*, «Ley aplicable al seguro marítimo», en *Cuadernos de Derecho y Comercio, Consejo General de los Colegios de Corredores de Comercio*, n.º. 25, 1998, pp. 109–140.

MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, «Preliminar. Artículos 1 a 4», en VERDERA Y TUELLES y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 107, 109 y 112.

MERCADAL VIDAL, *op. cit.*, «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, *op. cit.*, «El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XIX, 2002, pp. 257–260; e Ídem, *op. cit.*, «Problemas del aseguramiento de embarcaciones deportivas y de recreo», en *XV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2007, pp. 120–135.

NÚÑEZ VIDE, *op. cit.*, «Notas sobre el seguro marítimo», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, 1993, pp. 403–410.

REIG FÀBREGA, *op. cit.*, «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*, Vol. XVI, 1999, pp. 451–464.

RÍOS MORENO, *op. cit.*, «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, 1991, Jurisprudencia (11.800), p. 199.

RODÉS, *op. cit.*, «El valor del buque en las pólizas de seguro marítimo», en *Revista Jurídica de Cataluña*, n.º. 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, *op. cit.*, «La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XI, 1994, pp. 408–416; Ídem, *op. cit.*, «La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo», *Revista Española de Seguros*, n.º. 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, *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–

Para MARTÍ SÁNCHEZ<sup>631</sup>, “ni el artículo 2º. de la Ley de Contrato de Seguro ni ningún otro precepto de la misma, señalan el carácter supletorio de sus normas”, entendiendo este autor que “se ha querido excluir totalmente la aplicación de la Ley de octubre del 80 a cualquier modalidad de contrato de seguro regulada por una norma específica”, y por lo tanto dicha Ley no se aplicaba al seguro marítimo.

---

Agosto, 1982, pp. 50–52; e Ídem, *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, pp. 123–124.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 21–22 (redactadas por RUIZ SOROA).

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 572; 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. 34–35 y 39; Ídem, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, nº. 73 y nº. 74, enero/junio, 1993, p. 78; e Ídem, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXIV, 2007, pp. 19–41.

SÁNCHEZ CALERO y TAPIA HERMIDA, *op. cit.*, «El contrato de seguro marítimo en la Ley de Navegación Marítima», en *Revista de Derecho Mercantil*, Nº. 295, Enero–Marzo, 2015, apartado pp. 156–157.

SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «El seguro obligatorio de responsabilidad del propietario del buque (Real Decreto Legislativo 2/2011)», en *Revista Española de Seguros*, nº. 152, octubre/diciembre, 2012, pp. 350–351.

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, *op. cit.*, «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª.) de 22 de abril de 1991», en *Revista General del Derecho*, Mayo, 1993, pp. 4.596 y ss.

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 43 y 61–62.

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

<sup>631</sup> MARTÍ SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La protección...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 468.

RUIZ SOROA<sup>632</sup>, tras afirmar, por el contrario, “el carácter supletorio de la Ley de Contrato de Seguro para el seguro marítimo, establecido por el artículo 2º. de la misma”, se preguntaba acerca del alcance de la pretendida supletoriedad de esta Ley en términos tales que equivalían a cuestionársela. A continuación añadía que si el artículo 2º. de la Ley de contrato de Seguro, de reiterada mención, no había derogado los artículos 737 a 805 del Código de Comercio “éstos deben aplicarse en toda su extensión y en plenitud de contenido”, y “sólo en el supuesto de que ni la póliza ni el Código de Comercio nos permitan resolverlos (*los problemas concretos*) será válido el acudir a la Ley General”. Concluía afirmando este autor que a los contratos de seguro marítimo les serían frecuentemente aplicables los artículos 10, 11, 12, 21 y 43 de dicha Ley de Contrato de Seguro, y que les serían de inmediata aplicación los artículos 73 a 76 de la misma relativos al seguro de responsabilidad civil. RUIZ SOROA<sup>633</sup> creía, en definitiva, que la Ley de Contrato de Seguro era de

---

<sup>632</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, pp. 50–52.

<sup>633</sup> En *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 del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*, RUIZ SOROA se reafirmó en este criterio, tras la reforma operada por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre; y basándose en lo establecido en los artículos 22.2 y 60.1 de la Ley sobre Ordenación del Seguro Privado y 44 párrafo 2º. de la Ley 50/1980, consideró que el orden de prelación de fuentes del contrato de seguro marítimo era el siguiente:

1º.– La póliza.

2º.– Los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio.

3º.– La aplicación analógica de las normas contenidas en el Libro III del citado Código.

4º.– La Ley de Contrato de Seguro.

Y en el mismo sentido se manifiesta en RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 21–

aplicación supletoria al seguro marítimo, pero, eso sí, con carácter dispositivo.

En cambio, para RÍOS MORENO<sup>634</sup>, el seguro marítimo “no ofrece en su regulación laguna que deba completarse en la actualidad con los preceptos de aquella Ley general [...]”.

En esta línea, HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>635</sup> no era partidario de aplicar al seguro marítimo –como derecho supletorio– aquellas normas de la Ley de Contrato de Seguro cuyos efectos trascendiesen a las relaciones asegurador–asegurado en sentido estricto, y en particular rechazaba la aplicación a dicho seguro del artículo 40 de la citada Ley. En este caso, resultaba de aplicación preferente el artículo 7º. de la Ley de 21 de agosto de 1893, sobre Hipoteca Naval (derogada también por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima), según el cual “*Se entenderán hipotecados juntamente con el casco del buque y responderán de los compromisos anejos a la hipoteca, salvo pacto expreso en contrario [...] las indemnizaciones que al buque correspondan por abordaje u otros*

---

22.

<sup>634</sup> RÍOS MORENO, *op. cit.*, «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*, T. 1991–4, p. 199.

<sup>635</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 32–34 y 56–61; e Ídem, *op. cit.*, «La Ley del Contrato de Seguro...», pp. 258–261. Conferir, también, el trabajo de este autor «Consideraciones en torno a la posición del acreedor hipotecario en el seguro del buque», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Editorial Karpos, S. A., Volumen I, 1981, pp. 349–354, donde reproducía lo dicho en las páginas 56 a 61 de la primera obra citada.

*accidentes que den lugar a aquéllas y por la del seguro, caso de siniestro*”. Este precepto sólo admitía la extensión de la hipoteca a las indemnizaciones por causa del seguro; no cabía, por lo tanto, la extensión de las prendas y privilegios a dichas indemnizaciones.

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>636</sup> consideraba que la Ley 50/1980, de 8 de octubre, como Ley general, tenía carácter supletorio respecto de las disposiciones del Código de Comercio referentes al seguro marítimo, que eran Ley especial<sup>637</sup>; pero el carácter que reconocía a dicha supletoriedad era similar al que sostenía RUIZ SOROA, y era contrario a la opinión de MENÉNDEZ. Este último<sup>638</sup> pensaba que existe contradicción entre el artículo 2º. de la Ley de Contrato de Seguro y su Disposición Final, pues obedecen a principios distintos (el artículo 2º. refleja el axioma «*Lex specialis derogat Lex generalis*», y la Disposición Final la regla «*Lex posterior derogat Lex anterior*»); contradicción que debe salvarse “aplicando la Ley especial en la medida en que no vulnere los principios de ordenación y valoración de la Ley general posterior, que viene a recoger, con pleno vigor, lo que podríamos llamar la constitución material

---

<sup>636</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 295; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 37; 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.

<sup>637</sup> Así, HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, «La Ley del Contrato...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 258.

<sup>638</sup> MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, «Preliminar...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 112.

del Derecho Privado de seguros”<sup>639</sup>. Por el contrario, MARTÍ SÁNCHEZ<sup>640</sup> estimaba que de la interpretación conjunta de los preceptos citados se desprendía que “aquellas modalidades del contrato de seguro reguladas por Leyes propias se regirán íntegra y exclusivamente por ellas, aun cuando se opongan a la Ley de Contrato de Seguro”.

Ante la dificultad de armonización de las normas del Código de Comercio, generalmente dispositivas, y las de la Ley de Contrato de Seguro, claramente imperativas (conferir el artículo 2º. de dicha Ley) – con la salvedad de permitir las cláusulas contractuales más beneficiosas para el asegurado–, RUIZ SOROA<sup>641</sup> rechazaba la aplicación al seguro

---

<sup>639</sup> En contra –con mejor criterio– la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de abril de 1991 (RJ 1991/3018), manifestando en su fundamento de Derecho tercero que “[...] siguiendo vigentes los precitados arts. 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 E. de M. 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 [...]”. Conferir *op. cit.*, *La Ley*, T.1991–4, Jurisprudencia (11.880) pp. 196–200.

<sup>640</sup> MARTÍ SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La protección...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 468.

<sup>641</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, p. 51. También lo mantenía en RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 21.

Conferir, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 14–16, donde se cita a RUIZ SOROA, HERNÁNDEZ MARTÍ, MATILLA, GÓMEZ SEGADÉ y TIRADO SUÁREZ, “en el sentido de que la Ley de Contrato de Seguro debe considerarse como una Ley general que, por tanto, no deroga los preceptos específicos sobre seguros marítimos contenidos en el Código de Comercio, Ley especial que debe prevalecer sin mutación de carácter (de dispositivo a imperativo) [...]”.

marítimo del citado artículo 2º. inciso primero *in fine* de la mencionada Ley de Contrato de Seguro, precepto que cedía ante el principio de libertad de pactos en la póliza en que se formalizase el contrato de seguro marítimo, que consagraba el artículo 738 del Código de Comercio.

En idéntico sentido se manifestaba HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>642</sup>, al decir que el artículo 738 del código de Comercio “prevalece sobre la norma que contiene el artículo 2º. *in fine* de la Ley de Contrato de Seguro”, argumentando que, “cuando estamos ante un principio expresamente reconocido por el Código de Comercio, éste debe prevalecer, porque donde hay Ley especial no se aplica la Ley general”. Añadía este autor que resultaba válida una estipulación de la póliza de seguro, en materia no prevista por el Código de Comercio, y que la Ley de Contrato de Seguro regulase de forma distinta con carácter imperativo. Como hemos tenido ocasión de mencionar, de la misma opinión era RUIZ SOROA.

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>643</sup> opinaba de igual manera, al afirmar que “no sólo las normas del Código de Comercio en materia de seguro marítimo excluyen la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro, sino que también será excluida por lo dispuesto en las Condiciones Generales y Particulares de la póliza, aun siendo contrarias a dicha Ley, en virtud de lo

---

<sup>642</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, «La Ley del Contrato...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 257–258.

<sup>643</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 296; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 38.



dispuesto en el artículo 738 *in fine*, que permite a los contratantes acordar las condiciones que crean oportunas”.

Pero, ¿qué ocurría si los Principios del Derecho de seguro marítimo, por no estar expresamente formulados en el Código de Comercio, sólo podían extraerse por inducción de sus normas? Para HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>644</sup>, debía prevalecer la Ley de Contrato de Seguro sobre dichos Principios, pues se trata de Principios Generales del Derecho cuya aplicación únicamente puede realizarse a través de la «analogía *iuris*», y que en virtud de lo establecido en el artículo 1º.4 del Código Civil “sólo se aplicarán en defecto de Ley o costumbre”.

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>645</sup> se pronunciaba al respecto diciendo que “las normas contenidas en la Ley de Contrato de Seguro serán de aplicación cuando el principio de seguro marítimo en cuestión, no se encuentre expresamente formulado en el Código de Comercio, ni las partes lo hayan previsto en las Condiciones Particulares o Generales de la póliza de seguro”.

Siguiendo con la exposición del panorama doctrinal, señalaremos que para RODÉS<sup>646</sup> la Ley 50/1980, de 8 de octubre, tenía efectos

---

<sup>644</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, «La Ley del Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 258 y 261; e Ídem, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo*, pp. 32 y 35.

<sup>645</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 296; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 38.

<sup>646</sup> RODÉS, *op. cit.*, «El valor del buque...», en *Revista Jurídica de Cataluña*,

supletorios respecto del seguro marítimo; en concreto, estimaba que las Disposiciones Generales de su Título I resultaban de aplicación a dicho seguro. RODÉS citaba a DEL CAÑO ESCUDERO en idéntico sentido – aunque este último autor, en realidad, no explicaba el alcance de la supletoriedad–.

ARROYO MARTÍNEZ, en un primer momento<sup>647</sup>, consideró que la Ley de Contrato de Seguro “excluye expresamente de su ámbito de aplicación los seguros marítimos, que siguen, por tanto, regulados por el Código de comercio”, pero no sin señalar que las Disposiciones Generales contenidas en el Título I iban “a dejar sentir su influencia en la interpretación de las pólizas especiales”, citando, a modo de ejemplo, la inevitable trascendencia de los artículos 1º. y 3º. de dicha Ley. Más adelante<sup>648</sup>, matizó su primer acercamiento a esta espinosa cuestión de la aplicabilidad de la Ley 50/1980 al seguro marítimo, adhiriéndose a lo que consideró como “tesis más consolidada” dentro de la Doctrina: la que postulaba la aplicación a dicho seguro de las Disposiciones Generales contenidas en el Título I de dicha Ley. En particular, dijo estar de acuerdo con lo expuesto por HERNÁNDEZ MARTÍ –a quien citaba– en el texto de este autor que acabamos de comentar. Añadía ARROYO MARTÍNEZ que ya no era cuestión pacífica “la relativa al ámbito de aplicación del

---

1989, nº. 2, pp. 213–214.

<sup>647</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Panorama del Derecho Marítimo...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 482.

<sup>648</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, pp. 238–239.

propio Título I: es decir, si se contrae únicamente a la sección primera [...] o se extiende, por el contrario, a las Secciones segunda [...], tercera [...] y sección cuarta”. En su opinión, “al seguro marítimo sólo le afectan los artículos 1º. al 4º., ambos inclusive, de la Ley 50/1980”.

VICENT CHULIÁ<sup>649</sup> creía que el régimen general del seguro terrestre contenido en la Ley de Contrato de Seguro era aplicable supletoriamente a los seguros marítimos, como, según su opinión, se desprendería del artículo 2º. de la misma. Argumentaba, además, el Profesor VICENT CHULIÁ que dicha aplicación supletoria así la preveía el artículo 3º. del Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980.

MENÉNDEZ<sup>650</sup>, tratando de matizar la pretendida aplicación general de la Ley en cuestión a todas las modalidades del contrato de seguro –en virtud de lo dispuesto en su artículo 2º.–, decía que los redactores de dicha Ley quisieron circunscribir su ámbito a los seguros terrestres, como resulta de las discusiones del Anteproyecto; añadía que esta propuesta no prosperó y que habría que pensar que el Legislador quiso extender dicho ámbito –“al menos por lo que se refiere a las disposiciones comunes”– al seguro marítimo. Afirmaba a continuación que –“tras una nueva reflexión”– consideraba la Ley de Contrato de Seguro como “Ley general ordenadora de todo contrato de seguro privado”,

---

<sup>649</sup> VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, pp. 466, 477 y 502.

<sup>650</sup> MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, «Preliminar...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 107 y ss.

aplicable con carácter supletorio al seguro marítimo. Y señalaba finalmente MENÉNDEZ que, “en consonancia con el criterio expuesto”, el artículo 3º. del Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo (de 25 de abril de 1980), elaborado por la *Asociación Española de Derecho Marítimo*, establecía que “*El contrato de seguro marítimo se regirá por las disposiciones de la presente Ley, aplicándose las normas comunes del contrato de seguro únicamente en ausencia de disposiciones sobre alguna materia*”.

SÁNCHEZ CALERO<sup>651</sup>, en un intento delimitador de la expresión “*modalidades del contrato de seguro*”, citaba el artículo 2.2 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro, de 1969, de acuerdo con el cual la Ley se aplicaría “*subsidiariamente a los seguros de navegación marítima y aérea, en tanto no estén regulados por disposiciones especiales*”; y deducía de este precepto la reducción del ámbito de dicha Ley al “seguro terrestre”. El artículo 2.2 del Anteproyecto de 1970 alteró – según este autor– la orientación anterior, pues la Ley respetaba también “*otros seguros regulados por Leyes especiales*”. Posteriormente, se omitió la referencia a los seguros marítimos y aéreos. Para SÁNCHEZ CALERO, la Ley de Contrato de Seguro se aplicaba a las distintas clases de dicho contrato regidas por una Ley especial en cuanto esta Ley no las regulase: “Tiene, por consiguiente, una aplicación subsidiaria a esas modalidades de contrato”.

---

<sup>651</sup> 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. 34–35.

### **3.2.7.3. Conclusiones acerca de la pretendida supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro respecto del contrato de seguro marítimo antes regulado en el Código de Comercio**

1ª. En primer lugar, opinamos con MARTÍ SÁNCHEZ que del artículo 2º. de la Ley de Contrato de Seguro no se desprende en modo alguno la referida supletoriedad; pues lo que dicho artículo establece es, precisamente, que la citada Ley sólo se aplicará a las distintas modalidades de contrato de seguro si éstas no están regidas por una Ley propia. Si una modalidad tiene una regulación legal específica –y el seguro marítimo obviamente la poseía, puesto que aparecía recogido en los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio, luego derogados por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, y regula esta materia en sus artículos 406 a 467–, ya no podía entrar en juego lo dispuesto en el artículo 2º., antes citado, pues dicho precepto 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. Sólo en este caso, o cuando a pesar de haber una normativa especial la misma se remita a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, podrá aplicarse esta última.

Si esta Ley hubiera pretendido su propia supletoriedad respecto de todos los contratos de seguro lo habría hecho explícitamente, empleando – por ejemplo– una fórmula similar a esta:

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

O bien –por ejemplo– estableciendo 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 Leyes –o disposiciones, de estimarse oportuno respetar también las de inferior jerarquía a la Ley<sup>652</sup>– especiales en lo que éstas no hubiesen entrado a regular.”*

Como expusimos, así se manifestaba el Anteproyecto de 1969, al establecer en su artículo 2.2 la aplicación subsidiaria de la Ley de Contrato de Seguro a los seguros de navegación marítima y aérea; pero de la supresión de esta norma, así como de la recogida en el Anteproyecto de 1970 que hacía referencia también a “*otros seguros regulados por Leyes especiales*”, lo único que cabe suponer es que la Ley 50/1980 no es de aplicación subsidiaria o supletoria a ninguna modalidad de seguro regida por una Ley especial<sup>653</sup>.

---

<sup>652</sup> Conferir MARTÍ SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La protección...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 468.

<sup>653</sup> A menos, claro está, como señalamos, que dicha Ley especial establezca, a su vez, la referida supletoriedad, como lo hacía el Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980, en su artículo 3º., antes citado, o como también lo hacía el artículo 3º. del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992; y como finalmente lo hace el párrafo segundo del artículo 406 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que

En cuanto a la utilización de lo establecido en el artículo 3º. del Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980 como argumento para defender la supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro respecto del seguro marítimo, caía por su propio peso ante lo endeble de su fundamentación, pues una cosa es lo que dispone la citada Ley, y otra muy distinta lo que hubiera podido llegar a establecer una futura Ley del Contrato de Seguro Marítimo. Aparte, claro está, de lo discutible de esta llamada a la Ley General, habida cuenta de su carácter imperativo y del carácter fundamentalmente dispositivo del citado Anteproyecto<sup>654</sup>.

Además, también se podrían traer a colación el Anteproyecto de febrero de 2004 y los Proyectos de 10 de noviembre de 2006 y de 19 de diciembre de 2008, de Ley General de Navegación Marítima, que, al tratar del seguro marítimo, establecieron en sus artículos 474, 437 y 436.1, respectivamente, que, *“Salvo que expresamente se disponga de otra forma en los preceptos siguientes, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas, sin sujeción a forma determinada alguna”*.

---

entró en vigor el 25 de septiembre de 2014.

<sup>654</sup> En efecto, el artículo 2º. del Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980 disponía que *“los contratantes podrán establecer los pactos lícitos que juzguen oportunos, salvo lo dispuesto en los artículos 4, 10, 13, 14, 20, 21, 22, 24, 26, 27, 28, 29 párrafo 1º., 40 y 42, cuyo contenido tiene carácter necesario”*.

En relación con este precepto, el Profesor ARROYO señalaba que debía meditar más si se trataba de una Ley imperativa o dispositiva; y el Profesor RUIZ SOROA (en la Conferencia, antes citada, «Fuentes legales y contractuales del contrato de seguro marítimo», impartida el 26 de febrero de 1991, en Palma de Mallorca, dentro del *Curso Monográfico del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*) se manifestaba a favor de este último carácter.

Aparte, como vimos, el artículo 2.1 del Anteproyecto de febrero de 2004 dispuso que, “*A falta de norma escrita aplicable a las materias que seguidamente se regulan, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de ambos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los del Derecho común*”.

El artículo 2.1 del Proyecto de 10 de noviembre de 2006 precisó más y estableció que, “*A falta de norma escrita aplicable a las materias que se regulan en esta Ley (en la misma), en las normas de la Unión Europea y en los Tratados Internacionales vigentes en España, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de aquéllos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los del Derecho común*”.

En el artículo 2.1 del Proyecto de 19 de diciembre de 2008 se sustituyó el inciso final por el recurso a los Principios deducibles “*de la Legislación mercantil*”.

Eso sí, el artículo 436.2 de este último Proyecto añadió que “*Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”.

En la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, se mantuvo la regulación del Proyecto de 19 de diciembre de 2008, de modo



que, teniendo también en cuenta lo dispuesto en los artículos 1 y 4 del Código Civil, entendemos que el sistema de fuentes del contrato de seguro marítimo de embarcaciones que no estuviesen dedicadas al deporte o al recreo, quedaba configurado del modo siguiente:

1º. Normativa de los Tratados Internacionales vigentes en España y de la Unión Europea –y la que en desarrollo de la misma se promulgase en España–, sobre seguro marítimo.

2º. Preceptos imperativos de la Ley General de Navegación Marítima en materia de seguro, así como de las posibles normas complementarias de igual carácter.

3º. Condiciones libremente estipuladas por las partes.

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

b) Segundo: las Condiciones Generales de dicha póliza.

4º. Preceptos dispositivos de la Ley General de Navegación Marítima relativos al seguro, y de las posibles normas complementarias, de la misma naturaleza.

5º. Usos de la navegación marítima referentes al seguro.

6°. Aplicación analógica de la Ley General de Navegación Marítima («analogía legis») y de los principios deducibles de la misma (obtenidos mediante el recurso a la «analogía iuris»).

7°. Aplicación analógica de la Legislación mercantil, constituida en primer lugar por la Ley de Contrato de Seguro («analogía legis»), y de los principios deducibles de la misma (obtenidos mediante el recurso a la «analogía iuris»).

8°. Derecho común –en el sentido de Derecho Privado General, constituido tanto por el Código Civil como por los Derechos Civiles propios de cada Comunidad Autónoma–, aplicable por «analogía legis».

9°. Principios Generales del Derecho diferentes de los antes mencionados.

A la Jurisprudencia le correspondía el valor de complemento del Ordenamiento Jurídico que le atribuye el artículo 1.6 del Código Civil.

El Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 también dispuso en su artículo 386 que, “*Salvo que expresamente se disponga de otra forma en los preceptos siguientes, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas, sin sujeción a forma determinada alguna*”. En cambio, en su artículo 385.2 se estableció que “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo*

*dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”; limitación de ese régimen normativo a los seguros obligatorios de tales embarcaciones que nos parece más adecuado, quedando los seguros voluntarios de las mismas sometidos al régimen de la Ley de Navegación Marítima. Además, ya señalamos que en el artículo 2.1 se dispuso que:

*“La presente Ley se aplicará en defecto de los Tratados Internacionales vigentes en España y de las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se atenderá a los usos y costumbres de la navegación marítima.”*

Así pues, no se hacía mención expresa de los principios deducibles de la Ley de Navegación Marítima y de la Legislación mercantil, si bien pensamos que el recurso final a dichos principios se sobreentendía por aplicación de lo establecido en el artículo 1 del Código Civil.

El Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 mantuvo el carácter dispositivo de la regulación del contrato de seguro marítimo y la configuración de éste como consensual en su artículo 407, y así se establece finalmente en el artículo 407 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, conforme al cual:

*“1. Salvo que expresamente se disponga de otra forma, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas.*

*2. La válida celebración del contrato de seguro marítimo no exigirá la sujeción a forma determinada alguna, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 421.”*

El artículo 421 de dicho Proyecto de 2013 se refería a la *“Prueba del seguro”*, y disponía que *“El asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador”*; y así se establece en el artículo 421 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

El artículo 406.2 de este último Proyecto de 2013 era del mismo tenor que el artículo 385.2 del Anteproyecto de 2012, antes citado, de modo que los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se debían regir imperativamente por la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro; y lo mismo dispone el artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Como ya reseñamos, el artículo 2.1. de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (que coincide con el del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013), establece que:

*“La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se estará a las Leyes y Reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.”*

Pero como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (añadido sorpresivamente por el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013), dispone que, *“En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro”*, a pesar de lo establecido en el mencionado artículo 2.1., la aplicación de los usos y costumbres relativos al seguro marítimo y el recurso a la aplicación analógica de las normas de dicho seguro marítimo han quedado pospuestas por la de la Ley de Contrato de Seguro, lo que ya hemos dicho que no nos parece acertado: en cuanto a los usos y costumbres, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria– poseen como fuente del Derecho Marítimo<sup>655</sup>, y por lo que respecta a esa aplicación analógica, porque es más acorde con la naturaleza especial de

---

<sup>655</sup> 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; 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); e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 393–411, donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto. Conferir, también, *supra*, el apartado 3.2.5.

aquel Derecho, de la que participa el seguro marítimo en él incardinado<sup>656</sup>.

Por lo tanto, teniendo también en cuenta lo dispuesto en los artículos 1 y 4 del Código Civil, estimamos que el sistema de fuentes del contrato de seguro marítimo vigente desde el 25 de septiembre de 2014 – con excepción del seguro obligatorio de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo, que desde esa fecha se rige en todo caso por la Ley de Contrato de Seguro– es como sigue<sup>657</sup>:

---

<sup>656</sup> Como hemos visto [conferir, *supra*, el apartado 3.2.6.], dentro de nuestra Doctrina, HERNÁNDEZ MARTÍ, RUIZ SOROA y VERDERA Y TUELLS, en postura que compartimos, consideraban que la aplicación analógica de las normas que en el Código de Comercio regulaban el seguro marítimo debía ser preferente a la de la Ley de Contrato de Seguro.

Pero, como explica ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 356, “Entendemos que con la nueva regulación el debate queda zanjado en los términos siguientes. La LNM (*sic*, LCS) se aplica supletoriamente a los seguros marítimos con la única excepción de los seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo que se rigen exclusivamente por la Ley de Contrato de Seguro (art. 406)”; y así lo reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 799, añadiendo el inciso de que, tratándose de estos seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo, no vale pacto en contrario.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 629, discrepa y considera que, como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley de Navegación Marítima “no hace referencia a lo previsto en materia de seguros sino a la Ley –es decir, a la LNM–; por tal motivo, cabe reconocer que, previo al recurso a la LCS, se ha de recurrir a la LNM y a su papel integrador”. Sin embargo, estimamos que se sobreentiende que “*lo no previsto en esta Ley*” es en materia de seguros marítimos, y sólo así cobra verdadero valor la supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro que se pretende, por más que no estemos conformes con ella.

<sup>657</sup> **Al respecto, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 355–356; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 798–800.

1º. Normativa de los Tratados Internacionales vigentes en España y de la Unión Europea –y la que en desarrollo de la misma se promulgue en España–, sobre seguro marítimo.

2º. Preceptos imperativos de la Ley de Navegación Marítima en materia de seguro<sup>658</sup>, y de sus Leyes y Reglamentos complementarios de

---

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 36–40.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 628–631.

RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 46–48.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El Derecho uniforme en la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 49–60.

<sup>658</sup> **Como preceptos imperativos de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, podemos citar los siguientes:**

Artículo 406.2. “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario.*”

Artículo 419.1 inciso primero. “*El asegurador no responde de los daños causados al interés asegurado por dolo del asegurado, sin que valga pacto en contrario.*”

Artículo 425.3. “*Cuando el asegurador haya emitido en los seguros de mercancías un certificado de cobertura, no podrá oponer la falta de pago de la prima al comprador de las mercancías de buena fe a quien se haya entregado dicho certificado, sin que valga pacto en contrario.*”

Artículo 426 *in fine*. “*En caso de negligencia o de retraso culposo en la omisión o tardía comunicación del siniestro, el asegurador tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que se le hubieren causado por ello, sin que valga pacto que pretenda imponer al asegurado peor situación.*”

Artículo 465. “*La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo*”. Pero hay que tener en cuenta que, según el artículo 464

igual carácter.

3°. Condiciones libremente estipuladas por las partes.

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

b) Segundo: las Condiciones Generales de dicha póliza.

---

LNM, “*Los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta Ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta Sección*” (Sección 3ª. del Capítulo III del Título VIII), y que, tratándose de seguros contra daños por grandes riesgos, el artículo 107.2 párrafo primero de la Ley de Contrato de Seguro establece que “*las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, siendo habitual el sometimiento al Derecho del país del correspondiente Club de Protección e Indemnización que asegure el riesgo.

**Aparte, como hemos visto:**

El artículo 300.1. LNM dispone que “*El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los Convenios y las normas de la Unión Europea. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo*”.

El artículo 312 LNM, establece que en el contrato de arrendamiento náutico “*El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el artículo 464*”.

El artículo 389.1. LNM dispone que “*Será obligatorio el seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables, cuyas condiciones y cobertura mínima se determinarán reglamentariamente*”.

En todos los casos, hay que tener en cuenta los Convenios Internacionales y las normas de la Unión Europea aplicables, así como la mencionada consideración de los seguros marítimos como seguros contra daños por grandes riesgos, que permite a los contratantes la “*libre elección de la Ley aplicable*”.



4°. Preceptos dispositivos de la Ley de Navegación Marítima relativos al seguro, y de sus Leyes y Reglamentos complementarios de la misma naturaleza.

5°. Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (pero hay que insistir en que de forma dispositiva), y normas complementarias de la misma.

6°. Usos y costumbres del seguro marítimo.

7°. Aplicación analógica de las normas relativas al seguro marítimo («analogía *legis*»)<sup>659</sup>.

---

<sup>659</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit., op. cit., Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 67–69, al tratar de las fuentes del Derecho Marítimo en general, incluye aquí también los Principios Generales del Derecho Marítimo obtenidos por el recurso a la «analogía *iuris*», poniendo como ejemplo los “principios de Derecho Marítimo codificado” del “llamado Derecho de los formularios marítimos”. Aunque nos parece que sería conveniente (así, como hemos visto, en el artículo 2.1. de los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006 y de 18 de diciembre de 2008, se establecía el recurso a los “*principios deducibles*” de dicha Ley, como fuente supletoria de segundo grado, después de los usos marítimos), entendemos que no resulta así de lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley de Navegación Marítima y en los artículos 1 y 4 del Código Civil. En esta línea, RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit., Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 48, mantiene que “la referencia a la analogía del art. 2 LNM no constituye una norma particular de este ámbito. Su alcance sería meramente declarativo, ya que sólo expresa la posibilidad de una *analogía legis*, que no va más allá de lo previsto en el art. 4 CC”.

8º. Derecho común –en el sentido de Derecho Privado General, constituido tanto por el Código Civil como por los Derechos Civiles propios de cada Comunidad Autónoma–, aplicable por «analogía *legis*»<sup>660</sup>.

9º. Principios Generales del Derecho, teniendo preferencia los relativos al Derecho Marítimo y, particularmente, los del seguro marítimo.

A la Jurisprudencia le corresponde el valor de complemento del Ordenamiento Jurídico que le atribuye el artículo 1.6 del Código Civil.

Y, como ya señalamos, hay que tener presente que, conforme al apartado 1 de la Disposición Final Novena de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, “*Se habilita al Gobierno para que en el plazo de tres años proceda a refundir en un único texto, y bajo el título «Código de la Navegación Marítima», las Leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la presente Ley con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y con todos aquellos Convenios o Tratados Internacionales sobre materias de Derecho del mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición*”.

---

<sup>660</sup> RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 46, considera que “la remisión que hace la vigente Ley al Derecho común debe entenderse al Derecho Civil, entendido como Derecho privado general, o, en general, como instrumento para la cobertura de cualesquiera lagunas (art. 4.3 CC)”.

2ª. La Ley de Contrato de Seguro resultaba de aplicación subsidiaria al seguro marítimo regulado en el Código de Comercio, no porque así lo establezca ninguno de los preceptos que aquélla contiene, sino por su consideración de Derecho común o general respecto del Derecho Marítimo, y en virtud de la invocación hecha por el artículo 2º. del referido Código de Comercio. En consecuencia, la citada Ley servía para integrar las lagunas existentes en la regulación del contrato de seguro marítimo –una vez aplicado el sistema de fuentes recogido en el artículo 2º. del Código de Comercio–, aplicándose a dicho contrato por analogía, pues en puridad de doctrina el Derecho común no es fuente del Derecho Mercantil<sup>661</sup>. En definitiva, el recurso a la Ley del Contrato de Seguro estaba condicionado a que ni el Código de Comercio, ni la póliza, ni los usos marítimos, ni la aplicación analógica de los derogados artículos 737 a 805 de dicho Código resolvieran un supuesto concreto.

Ahora bien, tampoco podía acudirse a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, cuando ésta solucionara el caso de que se tratase basándose en un principio que se hallase en contradicción con otro manifestado expresamente en el Código de Comercio, pues, como sostenía GARRIGUES<sup>662</sup>, “habrá que examinar en cada caso si la aplicación de principios jurídicos generales extraños al Derecho Marítimo no repugna a la naturaleza técnica «*sui generis*» de la institución marítima de que se trate”.

---

<sup>661</sup> Sobre el particular, hay que tener en cuenta lo dicho en el apartado 3.2.6., al tratar de la analogía de las normas del Código de Comercio, y lo que expondremos al referirnos al Derecho común en el siguiente apartado.

<sup>662</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 556.

Todavía podíamos limitar más la aplicación de la citada Ley al contrato de seguro marítimo en línea con lo apuntado por el Profesor ARROYO MARTÍNEZ: sólo las disposiciones contenidas en los artículos 1º. al 4º. de dicha Ley resultarían aplicables al citado contrato.

Esta última postura nos parecía la más correcta –con las matizaciones apuntadas respecto de los artículos 2º. y 3º.–, debido al carácter particularísimo de las instituciones del Derecho Marítimo y, en concreto, del Derecho Privado del Seguro Marítimo; carácter que, como hemos podido observar, dificulta enormemente la utilización de normas ajenas a su regulación especial.

Pues bien, teniendo en cuenta que el artículo 1º. de la Ley de Contrato de Seguro se limita a recoger la definición de dicho contrato, dentro de la que cabía y cabe perfectamente el seguro marítimo; que el artículo 2º. no resultaba de aplicación a este seguro pues tenía valor preferente la norma del derogado artículo 738 del Código de Comercio, que consagraba el principio dispositivo (como ahora lo hace el artículo 407.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima); que el artículo 3º. era aplicable, con las cautelas que señalamos respecto de sus dos primeros párrafos al estudiar el régimen de las Condiciones Generales, y plenamente por lo que respecta al párrafo 3º. –como veremos al estudiar el papel de la Jurisprudencia–; y, por último, que lo dispuesto en el artículo 4º. de la citada Ley se veía excepcionado por el derogado artículo 784 del Código de Comercio –que admitía la incertidumbre subjetiva del riesgo (ahora contemplada en el artículo 422.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio,

de Navegación Marítima)–, y por el artículo 785 de dicho Código –que recogía el seguro sobre buenas o malas noticias (que actualmente se regula en el artículo 422.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima)–, había que concluir que, de admitirse como válida esta posición del Profesor ARROYO MARTÍNEZ, la virtualidad de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, respecto del contrato de seguro marítimo era mínima, y siempre, por supuesto, sobre la base del principio dispositivo consagrado en el artículo 738 del Código de Comercio, y de conformidad con el sistema de fuentes que propusimos, sistema que relegaba a dicha Ley de Contrato de Seguro al ámbito del Derecho común aplicable al caso por analogía.

3ª. Como hemos visto a lo largo de esta obra<sup>663</sup>, 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, al modificar el artículo 23.2 de la Ley sobre Ordenación del Seguro Privado, alteró el orden de prelación de fuentes que vinimos postulando para el seguro marítimo.

El citado artículo 23.2. LOSEP disponía que *“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*

---

<sup>663</sup> Conferir, *supra*, los apartados 3.2. y G4.

52º.”.

El artículo 60.1 de la LOSP contenía idéntica norma respecto de los establecimientos situados en otros Estados de la Unión Europea que realicen operaciones en España.

El artículo 52 se refiere a los grandes riesgos, comprendiendo también en su apartado a) los relativos a cascos de buques, mercancías transportadas, y responsabilidad civil derivada del uso de buques.

El inciso segundo del artículo 23.2 de la LOSP –al igual que el artículo 44 párrafo segundo de la Ley de Contrato de Seguro–, excepcionaba el mandato imperativo del artículo 2º. de esta última Ley respecto de los seguros contra daños por grandes riesgos. Esto suponía una novedad respecto de aquellos seguros que se regían por la Ley 50/1980, de 8 de octubre; pero este no era el caso del seguro marítimo, cuya normativa del Código de Comercio seguía entonces en vigor, como hemos expuesto, 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 de dicho Código de Comercio (principio que reiteramos que subsiste en el artículo 407.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima).

Aunque considerásemos que el artículo 2º. de la referida Ley de Contrato de Seguro establece su supletoriedad respecto del contrato de seguro marítimo –interpretación que no compartimos–, el principio

imperativo que recoge dicho precepto quedaría supeditado al de libertad de pactos en la póliza reconocido expresamente por el Código («*Lex specialis derogat Lex generalis*»). Por lo tanto, lo único que resultaba innovador para el seguro marítimo era la obligación de someter el contenido de las pólizas al régimen previsto en la Ley 50/1980.

Según la Disposición Transitoria Novena apartados 1, 2 inciso primero, y 3 inciso primero, de la Ley sobre Ordenación del Seguro Privado, se estableció el siguiente período transitorio para la regulación que acabamos de exponer:

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

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

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

Pensamos que, **a partir del día 1 de enero de 1993 (y hasta el 9 de noviembre de 1995)**, el sistema de fuentes del contrato de seguro marítimo fue el siguiente<sup>664</sup>:

---

<sup>664</sup> **Para el coaseguro comunitario, la Disposición Transitoria Décima 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*

1º. Normativa de los Tratados Internacionales vigentes en nuestro País y de la Unión Europea –y la que en desarrollo de la misma se promulgase en España–, en materia de seguro marítimo.

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

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

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

---

*menos 2 de los 3 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 los apartados a) y b) del número uno del artículo 52, se considerarán como grandes riesgos en todo caso [...]*

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

**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.”*



b) Segundo: Las Condiciones Generales de dicha póliza.

4°. Normas de Derecho dispositivo comprendidas en la citada Sección Tercera del Título III del Libro III del Código de Comercio.

5°. Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, en lo referente al contenido de las pólizas.

6°. Usos mercantiles marítimos.

7°. Aplicación analógica de los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio («analogía legis»).

8°. Aplicación analógica de la Ley de Contrato de Seguro («analogía legis»).

9°. Derecho común.

10°. Principios Generales del Derecho, teniendo preferencia los relativos al Derecho Marítimo y, particularmente, los del seguro marítimo.

En consecuencia, a partir del día 1 de enero de 1993, los usos mercantiles marítimos quedaron postergados por la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro, en lo referente, exclusivamente, al contenido de las pólizas (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 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro –Ley general–); resultado que nos pareció desafortunado, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria– poseen dichos usos como fuente del Derecho Marítimo<sup>665</sup>. Además, de esta forma se alteró el sistema de fuentes establecido en el artículo 2º. del Código de Comercio tal y como lo hemos venido desarrollando. Todo ello sin que tan importante decisión se justificase en la Exposición de Motivos de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, ni desde un punto de vista práctico resultase acreditada su conveniencia. 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 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

---

<sup>665</sup> 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; 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); e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 393–411, donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto. Conferir, también, *supra*, el apartado 3.2.5.

Legislación de seguros privados<sup>666</sup>, y estimamos 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 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 entonces regulado en el Código de Comercio.

No obstante, había que tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro, en la redacción dada al mismo por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados<sup>667</sup>, según el cual:

---

<sup>666</sup> **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.

<sup>667</sup> 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.

“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).”<sup>668</sup>*

---

<sup>668</sup> Conviene recordar que, según el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), queda derogada “la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro”. El apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, establece que la misma “entrará en vigor el 1 de enero de 2016”; a partir de esa fecha, resultará aplicable el artículo 11 de dicha Ley, relativo a la definición de los “Grandes riesgos”, conforme al cual:

“A efectos de lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones reguladoras de la supervisión y contratación de los seguros privados, se entenderá por contratos de seguro de grandes riesgos los siguientes:

a) *Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipajes 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)*

b) *Los de crédito y de caución cuando el tomador y el asegurado ejerzan a título profesional una actividad industrial, comercial o liberal y el riesgo se refiera a dicha actividad.*

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, siempre que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes:*

*Activo total del balance: 6.200.000 euros.*

*Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 euros.*

*Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados.*

*Si el tomador del seguro formara parte de un grupo de sociedades cuyas cuentas consolidadas se establezcan con arreglo a lo dispuesto en los artículos 42 a 49*

Cabía, por lo tanto, que los interesados se sometieran a la Ley de Contrato de Seguro española, pero su aplicación debía hacerse sobre la base del principio dispositivo, ya que el artículo 44 párrafo segundo de la misma –redactado por la citada Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados– 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 los preceptos de la Ley.

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*

---

*del Código de Comercio, los criterios mencionados anteriormente se aplicarán sobre la base de las cuentas consolidadas.*”

Respecto de lo establecido en el artículo 107.2 párrafos segundo y tercero de la LCS, son pocos los cambios:

- En el apartado b) del párrafo segundo se añade la mención del “*asegurado*” junto al “*tomador*”.

- En el apartado c) del párrafo segundo se sustituyen las menciones a los “*ecus*” por “*euros*”. El artículo 2.1 del Reglamento (CE) Nº. 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro, ya establecía que “*Toda referencia al ecu, tal como se menciona en el artículo 109 G del Tratado y se define en el Reglamento (CE) nº. 3320/94, que figure en un instrumento jurídico se entenderá hecha al euro a un tipo de un euro por un ecu*”. Y también se cambia la expresión “*balance consolidado*” por “*cuentas consolidadas*”, más amplia.

Así pues, la sustitución de la definición de “*grandes riesgos*” no afecta a lo que planteamos en esta obra; y subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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*”, “*mandato*” que, como sabemos, es el relativo al “*carácter imperativo*” de los preceptos de dicha LCS.

*Estado de entre los mencionados en los números 2 y 3 de este artículo, con el que presente una relación más estrecha*<sup>669</sup>. 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 le correspondía el papel que hemos indicado al exponer el orden jerárquico del sistema de fuentes de aquel contrato.

Y la situación se mantuvo así tras la derogación de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados<sup>670</sup>, cuyo artículo 25.2 reiteró lo establecido en el artículo

---

<sup>669</sup> Pensamos que la referencia debe entenderse hecha a los números 1 y 3 del artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>670</sup> **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*

24.2 de aquella Ley –antes citado–, y dispuso que “*El contenido de las pólizas deberá ajustarse a esta Ley. También, a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, en la medida en que resulte aplicable en*

---

*seguros contenida en la Disposición Final Primera de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre.*

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

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

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

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

virtud de las normas de Derecho Internacional Privado contenidas su Título IV<sup>671</sup>. De igual forma, subsistía 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, que siguen en vigor<sup>672</sup>.

---

<sup>671</sup> Hay que reiterar que el apartado g) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), deroga “El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª, por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes”. Como hemos expuesto, según el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la mencionada Ley 20/2015, la misma “entrará en vigor el 1 de enero de 2016”.

<sup>672</sup> Conviene recordar que, según el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), queda derogada “la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro”. El apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, establece que la misma “entrará en vigor el 1 de enero de 2016”; a partir de esa fecha, resultará aplicable el artículo 11 de dicha Ley, relativo a la definición de los “Grandes riesgos”, conforme al cual:

“A efectos de lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones reguladoras de la supervisión y contratación de los seguros privados, se entenderá por contratos de seguro de grandes riesgos los siguientes:

a) Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipajes 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)

b) Los de crédito y de caución cuando el tomador y el asegurado ejerzan a título profesional una actividad industrial, comercial o liberal y el riesgo se refiera a dicha actividad.

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, siempre que el tomador supere los límites de, al menos,



La primera cuestión que suscitó en la Doctrina lo dispuesto en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, fue la de saber si los seguros comprendidos en su apartado a) tienen 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”–, para

---

dos de los tres criterios siguientes:

*Activo total del balance: 6.200.000 euros.*

*Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 euros.*

*Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados.*

*Si el tomador del seguro formara parte de un grupo de sociedades cuyas cuentas consolidadas se establezcan con arreglo a lo dispuesto en los artículos 42 a 49 del Código de Comercio, los criterios mencionados anteriormente se aplicarán sobre la base de las cuentas consolidadas.”*

Respecto de lo establecido en el artículo 107.2 párrafos segundo y tercero de la LCS, son pocos los cambios:

- En el apartado b) del párrafo segundo se añade la mención del “asegurado” junto al “tomador”.

- En el apartado c) del párrafo segundo se sustituyen las menciones a los “ecus” por “euros”. El artículo 2.1 del Reglamento (CE) Nº. 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro, ya establecía que “Toda referencia al ecu, tal como se menciona en el artículo 109 G del Tratado y se define en el Reglamento (CE) nº. 3320/94, que figure en un instrumento jurídico se entenderá hecha al euro a un tipo de un euro por un ecu”. Y también se cambia la expresión “balance consolidado” por “cuentas consolidadas”, más amplia.

Así pues, la sustitución de la definición de “grandes riesgos” no afecta a lo que planteamos en esta obra; y subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable”, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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”, “mandato” que, como sabemos, es el relativo al “carácter imperativo” de los preceptos de dicha LCS.

los que se exigen a tal fin los siguientes requisitos relativos al tomador del contrato de seguro:

“[...] 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”<sup>673</sup>.

Por lo que respecta al seguro marítimo, ARROYO MARTÍNEZ<sup>674</sup> propuso una interpretación sistemática del precepto según la cual sólo si se cumpliesen los requisitos señalados en el apartado c) cabría hablar de “grandes riesgos”; pero este planteamiento tropieza con el tenor literal del apartado a) del mismo, que no establece condiciones de ninguna clase,

---

<sup>673</sup> Como ya indicamos, 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 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°. 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.”

<sup>674</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo español», en *La Reforma de la Legislación Marítima*, 1999, pp. 157–158.

como ha reconocido el mencionado Profesor<sup>675</sup>.

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 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

---

<sup>675</sup> Así lo sostuvimos en el fundamento jurídico décimo de la Sentencia nº. 510, de 17 de julio de 2001, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears (EDJ 2001/40622) –cuya ponencia nos correspondió, como hemos señalado–, entendiendo que esta afirmación suponía rechazar la propuesta de interpretación sistemática del artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro formulada por el Profesor ARROYO MARTÍNEZ –de hecho, dicha interpretación no se acoge en la referida Sentencia–, pero MESTRE, *op. cit.*, «Problemas del aseguramiento de embarcaciones deportivas y de recreo», en *XV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2007, p. 125, opina que “la Audiencia deja el tema sin resolver, aunque parece apuntar tímidamente al tenor literal del apartado a) que no establece condiciones de ninguna clase. Debemos coincidir en que del tenor literal del apartado no se infiere la existencia de requisitos especiales de aplicación al supuesto a), de otro lado, la interpretación sistemática del artículo tampoco arrojaría una solución diferente”.

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

*ubi Lex non distinguit nec non distinguere habemus*<sup>676</sup>.

Estas consideraciones no se verán afectadas por el hecho de que, en virtud de lo establecido en el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), en relación con el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, el 1 de enero de 2016 quede derogada “*la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro*”, siendo sustituida por lo dispuesto en el artículo 11 de aquella Ley, relativo a la definición de los “**Grandes riesgos**”, pues el apartado a) de este artículo es del mismo tenor literal que el apartado a) del artículo 107.2 LCS, y además subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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*” –“*mandato*” que, como sabemos, es el relativo al “*carácter imperativo*” de los preceptos de dicha LCS–; y las únicas diferencias entre el apartado c) del artículo 107.2 LCS y el apartado c) del artículo 11 de la Ley 20/2015, es que se sustituyen las menciones a los “*ecus*” por “*euros*”, y se cambia la expresión “*balance*

---

<sup>676</sup> Así lo manifestamos en el fundamento jurídico decimooctavo 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.

*consolidado*” por “*cuentas consolidadas*”, más amplia<sup>677</sup>.

Ahora bien, como ya indicamos<sup>678</sup>, hay seguros marítimos cuya regulación específica –que subsiste tras la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014– se remitía ya a la Ley de Contrato de Seguro durante la vigencia de la regulación del Código de Comercio sobre esta materia.

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

---

<sup>677</sup> Conferir, *supra*, las notas nº. 164 y nº. 227.

<sup>678</sup> *Vide, supra*, el apartado 3.2.

Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, 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 había y 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<sup>679</sup>, exigible conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar<sup>680</sup>, y su Protocolo de 1 de noviembre de 2002<sup>681</sup>, así como la reserva y partes de las Directrices para su

---

<sup>679</sup> Para un comentario del mismo, conferir MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A.: «Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente: la importancia del reglamento CE 392/2009», en *Anuario del Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXIX, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 2012, pp. 173–193.

<sup>680</sup> España manifestó su adhesión al 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).

Como recuerda MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *op. cit.*, «Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente: la importancia del reglamento CE 392/2009», en *Anuario del Derecho Marítimo*, Vol. XXIX, p. 174, el referido 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”; y añade que, “Hasta el 31 de mayo de 2012, 34 Estados son partes en el citado Convenio y 25 Estados son partes en el Protocolo”.

<sup>681</sup> Entró en vigor a nivel internacional el 23 de abril de 2014, al haber sido ratificado el 23 de abril de 2013 por el décimo país miembro de la *Organización Marítima Internacional* necesario a tal efecto –Bélgica–, que se unió así a las

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:*

*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.”*

---

ratificaciones de Albania, Belice, Dinamarca, Letonia, Países Bajos, República de Palaos (o Palau), Federación de San Cristóbal y Nieves, Serbia y Siria.

El Consejo, mediante Decisión de 12 de diciembre de 2011, acordó que la *Unión Europea* depositaría su Instrumento de adhesión al Protocolo de 1 de noviembre de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 –a excepción de sus artículos 10 y 11–, “*a más tardar el 31 de diciembre de 2011*”, al igual que los Estados miembros; y la misma previsión se contiene en la Decisión del Consejo, de 12 de diciembre de 2011, sobre la adhesión de la *Unión Europea* al referido Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974, en relación con lo dispuesto en sus artículos 10 y 11.

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°. 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), teniendo en cuenta para ello las zonas en que navegan. Concretamente, dispone este precepto que:



“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”*; esto supone una diferencia respecto del régimen de este seguro que contiene el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, porque, como hemos visto, a diferencia de éste, que, conforme a su artículo 11 se aplica a los buques

que transporten más de nueve viajeros, el Convenio de Atenas lo exige sólo para los buques que transporten “*más de doce pasajeros*”.

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 del Reglamento (CE) 392/2009 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 visto<sup>682</sup>, 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).

Como igualmente expusimos<sup>683</sup> y reiteraremos en este apartado, la sumisión a un Derecho distinto el español era y 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 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

---

<sup>682</sup> Conferir, *supra*, el apartado J.3.2.

<sup>683</sup> *Vide, supra*, el apartado J.3.2.

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.º 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 visto 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 establecido 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)*.

Sin embargo, también había y hay que tener presente (a la espera del nuevo Reglamento que anuncia el artículo 300.1 de la Ley de Navegación Marítima) el Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente (que entró en vigor el 10 de mayo de 2013), mediante el cual, como se dispone en el párrafo primero de su artículo 1, se regula “*la expedición y control del 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, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente –en adelante el Reglamento europeo– en su remisión al artículo 4 bis) del Convenio de Atenas que figura en el anexo I del Reglamento europeo”<sup>684</sup>; y en el párrafo segundo de dicho artículo 1 se dice que “Así mismo, este Real Decreto tiene por objeto establecer las medidas para hacer efectiva la obligación de cobertura de la responsabilidad civil establecida en el Reglamento europeo”.*

---

<sup>684</sup> La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, añadió una nueva Disposición Adicional Trigésima Cuarta al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011, y con corrección de errores publicada en el BOE de 26 de marzo de 2012), relativa a la “Tasa por la emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil del transportista de pasajeros por mar en caso de accidente”, conforme a la cual:

*“1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente.*

*2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.*

*3. Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.*

*4. La cuantía de la tasa es 120,00 euros. Esta cuantía podrá modificarse por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.*

*5. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.6. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.”*



El párrafo segundo del artículo 2.1 del citado Real Decreto 270/2013 establece que “*El régimen de responsabilidad y las normas del seguro o garantía financiera se regirán por lo establecido en el Reglamento europeo*”.

En los apartados 2 y 3 del mismo artículo 2 se dispone que:

*“2. Queda prohibida la navegación a todo buque español dedicado al transporte de pasajeros por mar si no lleva a bordo el certificado acreditativo de la existencia del seguro o garantía financiera a que se refiere el apartado 1 de este artículo, que tenga plena validez.*

*3. Queda prohibida la entrada en puerto o la salida de puerto a todo buque extranjero a los que les sea de aplicación el Reglamento europeo, si no lleva a bordo un certificado del seguro o de otra garantía financiera en vigor y expedido de conformidad con el citado Reglamento, y que cubra hasta el límite de responsabilidad que le corresponda de acuerdo con lo estipulado en dicho Reglamento.”*

Así pues, la remisión en esta norma interna al régimen establecido en el Reglamento (CE) N°. 392/2009 para el seguro obligatorio de pasajeros por mar vendría a confirmar la prevalencia del mismo respecto de lo dispuesto en el Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, y sería válido el sometimiento de los contratantes a una Ley distinta de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

No obstante, en la Disposición Transitoria Primera de dicho Real Decreto 270/2013 se hace uso de la posibilidad concedida por el artículo 11 del Reglamento (CE) N.º. 392/2009, y se establece que los buques de las clases A y B, “*según son definidos en el artículo 4 del Real Decreto 1.247/1999, de 16 de julio, que realicen viajes exclusivamente entre puertos o puntos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, no vendrán obligados a cumplir con la obligación establecida en el artículo 2 de este Real Decreto*” hasta el 31 de diciembre de 2014 y de 2018, respectivamente. Por lo tanto, para estos buques, hasta esas fechas, resulta aplicable únicamente el Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, que tal y como hemos visto, se remite, a su vez, a la regulación de la Ley de Contrato de Seguro.

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 igualmente 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*”.

Como es lógico, el artículo 298.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, establece que “*La*

*responsabilidad del porteador se regirá, en todo caso, por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte, las normas de la Unión Europea y esta Ley*<sup>685</sup>.

Y el artículo 300.1 de dicha Ley de Navegación Marítima dispone que “*El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los Convenios y las normas de la Unión Europea. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo*”; de entrada, y a la espera, como decimos, de este nuevo Reglamento, vemos como este precepto –en consonancia con el apartado 13 del artículo 4 bis del citado Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar– y a diferencia del mencionado Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, aún vigente, sólo exige el seguro obligatorio de

---

<sup>685</sup> **En relación con esta materia, vide:**

RUIZ LIMA y MATA GARRIDO, *op. cit.*, «El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 406–409.

RUIZ-GÁLVEZ VILLAVARDE, *op. cit.*, «El contrato de pasaje en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 243–254.

responsabilidad civil para los buques que transporten “*más de doce pasajeros*”. En consecuencia, como hemos indicado, entendemos que, de momento, 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.

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<sup>686</sup>, 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 debían y deben someterse el seguro de responsabilidad civil de las motos náuticas y el de igual clase de los artefactos náuticos de recreo autopropulsados (así como el de “*aquellos que carezcan de motor y tengan una eslora superior a seis metros*”), a tenor de lo dispuesto en el artículo 2<sup>687</sup> del propio Real Decreto

---

<sup>686</sup> El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011, y con corrección de errores publicada en el BOE de 26 de marzo de 2012), que entró en vigor el 21 de octubre de 2011, derogó la Ley 27/1992, de 24 de noviembre y el contenido de su artículo 78 párrafo segundo se recoge en el artículo 254 párrafo segundo del mencionado Texto Refundido.

<sup>687</sup> El artículo 2 del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba

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)<sup>688</sup>.

---

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*”.

<sup>688</sup> **Sobre esta materia, conferir:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 828–831; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 226–228; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 226–228; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 391–393; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 895–896.

CAMACHO PEREIRA, *op. cit.*, «Seguro obligatorio de embarcaciones de recreo o deportivas», *Previsión y seguro: revista técnica de seguros y fondos de pensiones*, n.º 70, Octubre de 1999, pp. 61–96.

JIMÉNEZ SOTO, *op. cit.*, «El seguro obligatorio de una embarcación deportiva», en *Guía jurídico-práctica de la navegación de recreo*, 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 n.º 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

Por lo tanto –como tuvimos ocasión de exponer anteriormente<sup>689</sup>–, 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

---

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 no le fuere imputable*” (sin que, por otra parte, la Compañía Aseguradora haya alegado nada sobre el particular a lo largo de esta litis); y con ello no se quiere significar que hubiera podido existir esa justificación, sino que no se ha entrado a valorar tal extremo al no haber sido objeto de debate.

SÁNCHEZ-FERRAGUT, *op. cit.*, «La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo. Estudio del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril», en *Revista Española de Seguros*, nº. 98, abril/junio, 1999, pp. 355–367.

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. 123–169.

<sup>689</sup> Vide 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), ya citada, de la que fuimos Ponente.

del Código de Comercio<sup>690</sup> y del régimen de los seguros marítimos “*por grandes riesgos*”<sup>691</sup>, sustituyendo la aplicación de las normas de dicho Código de Comercio que regulaban el seguro marítimo por el sometimiento a la Ley de Contrato de Seguro, parece que de forma imperativa<sup>692</sup>, como lo hace el artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de

---

<sup>690</sup> En esta línea, afirma 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”.

<sup>691</sup> 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”.

<sup>692</sup> No obstante, cabía plantearse que, al remitirse el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, a la Ley de Contrato de Seguro lo hace como un todo y que, al tratarse de un seguro contra daños “*por grandes riesgos*”, por un lado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 44 párrafo segundo de la misma, su aplicación tendría carácter dispositivo; y, por otro, que, conforme a lo establecido en el artículo 107.2.a) LCS, las partes tendrían “*libre elección de la Ley aplicable*”, pero aunque esto se entendiera sin perjuicio de la aplicación del propio Real Decreto y de la Ley de Contrato de Seguro a la que se remite, por considerar 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

julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014<sup>693</sup>.

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:

---

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 estima más adecuado el régimen tuitivo de la citada Ley de Contrato de Seguro. Para el caso de que estemos ante un naviero dedicado a la explotación mercantil de embarcaciones de recreo o deportivas, SÁNCHEZ-FERRAGUT, *op. cit.*, «La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo. Estudio del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril», en *Revista Española de Seguros*, nº. 98, abril/junio, 1999, p. 359, manifiesta que, “En principio, parece que el Real Decreto, también es de aplicación para ellos”, aunque seguidamente se pregunta: “¿Quizá estemos ante un conflicto Real Decreto/Ley de Contrato de Seguro/Código de Comercio?”. Lo cierto es que el Real Decreto de reiterada mención no establece distinción alguna al respecto, aunque habría sido oportuna.

Otro argumento en contra de la posibilidad de elección por las partes de la Ley aplicable era 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.

<sup>693</sup> En consonancia con las normas citadas, el artículo 385.2 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y el artículo 406.2 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, también establecieron que “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”; y así lo dispone el artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014. El artículo 436.2 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008 y de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, ampliaban dicho régimen normativo a todos los seguros relativos a tales embarcaciones, y no sólo a los obligatorios.



“[...] cubrirá los siguientes riesgos:

a) Muerte o lesiones corporales de terceras personas.

b) Daños materiales a terceros.

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

d) Daños a buques por colisión o sin contacto.

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

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

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

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

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

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

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

e) *Los daños sufridos por la embarcación asegurada.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La interpretación de esta norma que parece más razonable es la de que esas *“otras coberturas”* eran 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 era

propio, según el mandato del artículo 78 párrafo segundo de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que justificaba su existencia, que se refería únicamente al seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria)<sup>694</sup>, 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 resultaba y les resulta aplicable lo dispuesto en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, pudiendo las partes contratantes elegir libremente la Ley que haya de regir su contrato<sup>695</sup>, 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*»)<sup>696</sup>, de 1

---

<sup>694</sup> Como ya indicamos, el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011, y con corrección de errores publicada en el BOE de 26 de marzo de 2012), que entró en vigor el 21 de octubre de 2011, derogó la Ley 27/1992, de 24 de noviembre y el contenido de su artículo 78 párrafo segundo se recoge en el artículo 254 párrafo segundo del mencionado Texto Refundido.

<sup>695</sup> Así lo hemos manifestado en el fundamento jurídico decimooctavo 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.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 475 y 477, al comentar el artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima –según el cual “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”–, manifiesta que dichos seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo no son seguros marítimos, aunque sí lo serían los voluntarios que sobre las mismas se concierten.

<sup>696</sup> **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*

de noviembre de 1985, y que se pacte el sometimiento de los interesados a la Ley («Marine Insurance Act» de 1906)<sup>697</sup> y práctica inglesas<sup>698</sup>. Pero como el tenor literal del citado artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, limita la aplicación imperativa de la Ley de Contrato de Seguro a “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo*”, cabe entender que, a pesar de lo establecido en el artículo 1.2 del mencionado Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, actualmente el seguro voluntario de responsabilidad civil extracontractual de dichas embarcaciones deportivas y de recreo tampoco está sujeto necesariamente a dicha Ley de Contrato de Seguro, al igual que no lo están los restantes seguros marítimos de suscripción voluntaria que afecten a las mismas.

---

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.

<sup>697</sup> Ya hemos mencionado que las Secciones 17 a 20 y 84 de la Marine Insurance Act de 1906 fueron modificadas por la Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act de 2012, que en esta materia entró en vigor el 6 de abril de 2013. Y que también hay que tener presente la Marine Insurance Act de 2015, que entrará en vigor el 12 de agosto de 2016, y contiene fundamentalmente normas aplicables a quienes no son consumidores, de carácter dispositivo, y otras, imperativas, para los consumidores. Como indicamos, la Ley de 2015 modifica la Marine Insurance Act de 1906: en particular, podemos destacar que introduce cambios de forma expresa en sus Secciones 17, 33, 34 y 84, y suprime sus Secciones 18 a 20. *Vide*, sobre el particular, HAYVARD BOSONI, *op. cit.*, «Ley de Seguros 2015 del Reino Unido (The Insurance Act 2015)», en *Revista CILA (Comité Ibero-Latinoamericano de AIDA)*, 1/2015 (Enero–Marzo), pp. 36–38.

<sup>698</sup> Así lo recuerda MESTRE, *op. cit.*, «El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XIX, 2002, pp. 255–256.

Por supuesto, la protección del tomador del seguro y del asegurado que tengan la condición de consumidores o usuarios quedaba y está 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 otro lado, 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 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro voluntario de responsabilidad civil extracontractual, podía bastar con que se pactase en una póliza distinta de la concerniente al seguro de suscripción obligatoria de igual clase.

Aparte, respecto del contrato de arrendamiento náutico<sup>699</sup>, por el que conforme al artículo 307 de la mencionada Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima –que, como hemos dicho, entró en vigor el

---

<sup>699</sup> En relación con el mismo, conferir PETIT LAVALL, *op. cit.*, «Contrato de arrendamiento de buque», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 275–294.

25 de septiembre de 2014–, “*el arrendador cede o pone a disposición del arrendatario, a cambio de precio, un buque o embarcación por un período de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa*”, el artículo 312 de la misma establece que “*El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el artículo 464*”; precepto este último con arreglo al cual “*Los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta Ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta Sección*”<sup>700</sup>, y, dentro de ella, el artículo 467 dispone que “*El asegurador podrá oponer al perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que este último gozase de acuerdo con la Ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad*”, referencia a la “*Ley aplicable*” que se entiende porque había y hay supuestos en que, al tratarse de seguros contra daños “*por grandes riesgos*”, las partes pueden tener libre elección de la misma, al amparo de lo establecido en el artículo 107.2.a) LCS<sup>701</sup>, y según resulta de normas específicas.

---

<sup>700</sup> **Sobre esta materia, vide:**

RUIZ LIMA y MATA GARRIDO, *op. cit.*, «El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 397–413.

SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «Los seguros marítimos de responsabilidad civil», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 697–722.

<sup>701</sup> Conviene recordar que, según el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades

Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), queda derogada “la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro”. El apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, establece que la misma “entrará en vigor el 1 de enero de 2016”; a partir de esa fecha, resultará aplicable el artículo 11 de dicha Ley, relativo a la definición de los “Grandes riesgos”, conforme al cual:

“A efectos de lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones reguladoras de la supervisión y contratación de los seguros privados, se entenderá por contratos de seguro de grandes riesgos los siguientes:

a) Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipajes 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)

b) Los de crédito y de caución cuando el tomador y el asegurado ejerzan a título profesional una actividad industrial, comercial o liberal y el riesgo se refiera a dicha actividad.

c) Los de vehículos terrestres (no ferroviarios), incendio y elementos naturales, otros daños a los bienes, responsabilidad civil en vehículos terrestres automóbiles (comprendida la responsabilidad del transportista), responsabilidad civil en general y pérdidas pecuniarias diversas, siempre que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes:

Activo total del balance: 6.200.000 euros.

Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 euros.

Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados.

Si el tomador del seguro formara parte de un grupo de sociedades cuyas cuentas consolidadas se establezcan con arreglo a lo dispuesto en los artículos 42 a 49 del Código de Comercio, los criterios mencionados anteriormente se aplicarán sobre la base de las cuentas consolidadas.”

Respecto de lo establecido en el artículo 107.2 párrafos segundo y tercero de la LCS, son pocos los cambios:

- En el apartado b) del párrafo segundo se añade la mención del “asegurado” junto al “tomador”.

- En el apartado c) del párrafo segundo se sustituyen las menciones a los “ecus” por “euros”. El artículo 2.1 del Reglamento (CE) N.º 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro, ya establecía que “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”. Y también se cambia la expresión “balance consolidado” por “cuentas consolidadas”, más amplia.

Así pues, la sustitución de la definición de “grandes riesgos” no afecta a lo que planteamos en esta obra; y subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable”, como en el



Así, había y hay que hacer la salvedad importante de que si se tratase de embarcaciones de recreo o deportivas de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, no les resultaría aplicable la normativa citada – que se remite a la Ley de Contrato de Seguro–, sino el Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de Derecho Marítimo (que entró en vigor el 31 de diciembre de 2011)<sup>702</sup>, promulgado en cumplimiento de la Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a dicho seguro<sup>703</sup>, y de conformidad con lo establecido en el párrafo primero del artículo 254 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que entró en vigor el 21 de octubre de 2011 (norma coincidente con el párrafo primero del artículo 78 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Ley a la que deroga), según el cual “*Las Empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan*

---

artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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*”, “mandato” que, como sabemos, es el relativo al “carácter imperativo” de los preceptos de dicha LCS.

<sup>702</sup> Para un estudio detallado del mismo, conferir SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «El seguro obligatorio de responsabilidad del propietario del buque (Real Decreto Legislativo 2/2011)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 152, octubre/diciembre, 2012, pp. 343–386.

<sup>703</sup> En la Exposición de Motivos del Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, se manifiesta que la Directiva 2009/20/CE, “*es también de aplicación a todos los buques civiles de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, lo que obliga a que todos los buques pesqueros y de recreo de la flota civil española con un arqueo igual o superior al mencionado, deban contar con la cobertura de un seguro*”.

*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”, y con lo dispuesto en el párrafo tercero de dicho artículo 254 (idéntico al párrafo tercero del artículo 78 de la Ley 27/1992), que añade que, “Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deban tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura”.*

Concretamente, el artículo 4 de la mencionada Directiva 2009/20/CE establece que:

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

*2. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarboleden 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 coherencia con ello, el artículo 5 del Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de Derecho Marítimo, dispone que:

*“1. Los propietarios de buques civiles que enarbolan pabellón español, de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, deberán suscribir un seguro u otra garantía financiera que cubra a dichos buques frente a cualquier reclamación en materia de Derecho Marítimo.*

*Dicho seguro o garantía financiera será asimismo exigible a los propietarios de los buques civiles de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas que enarbolan pabellón de la Unión Europea o de terceros países cuando, de conformidad con el Derecho Internacional, accedan a un puerto español o desde el momento en que se encuentren navegando por el mar territorial español.*

*2. Los seguros o demás garantías financieras reguladas por este Real Decreto cubrirán las reclamaciones de Derecho Marítimo sujetas a limitación, en los términos establecidos por el Convenio de 1996.*

*El importe del seguro o garantía financiera será para cada buque civil y por cada incidente igual al importe máximo que determine la limitación de la responsabilidad tal y como se establece en el convenio anteriormente citado.”*

El artículo 3 del Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, en consonancia con el artículo 2.2 de la referida Directiva, establece que “*Lo dispuesto en este Real Decreto no será de aplicación a los buques de guerra nacionales o extranjeros, a las unidades navales auxiliares o a otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, presten únicamente servicios públicos que no tengan carácter comercial*”.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 4 del mencionado Real Decreto 1.616/2011:

“A efectos de lo dispuesto en este Real Decreto se entenderá por:

a) *Propietario del buque: el propietario inscrito de un buque civil de navegación marítima o cualquier otra persona, como el fletador a casco desnudo, que sea responsable de la explotación del buque.*

b) *Seguro: un seguro de indemnización, con o sin franquicia, del tipo que facilitan actualmente los miembros del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (P & I) u otras formas efectivas de seguro, incluido el autoseguro demostrado y de garantía financiera, que ofrezcan condiciones similares de cobertura.*

c) *Convenio de 1996: el texto consolidado del Convenio de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en su versión modificada por el Protocolo de 1996 o por otras modificaciones consolidadas que se produzcan en el futuro.”*

Según el apartado 1 del artículo 6 del Real Decreto 1.616/2011, “*La existencia del seguro o de las garantías financieras que regula este Real Decreto deberá demostrarse mediante la exhibición de los originales o copia autenticada de los certificados de cobertura de los mismos suscritos con algunas de las Entidades a las que se refiere el artículo 7 de este Real Decreto y expedidos por las mismas, que deberán llevarse a bordo de los buques*”; y el apartado 3 de dicho artículo 6 añade que “*Los certificados deberán estar redactados en lengua castellana, inglesa o francesa y en el caso en que se hubiera utilizado otra lengua el certificado o su copia deberán ir acompañados de una traducción auténtica a una de las tres lenguas citadas*”.

Por lo que respecta a las Entidades suscriptoras, el artículo 7 del Real Decreto 1.616/2011 establece que:

*“A efectos de lo previsto en el artículo anterior de este Real Decreto, los seguros y garantías financieras podrán suscribirse con:*

*a) Entidades aseguradoras que hayan obtenido autorización del Ministerio de Economía y Hacienda para operar en el ramo 12 «responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales», de los previstos en el apartado a), clasificación de los riesgos por ramos del artículo 6.1 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre<sup>704</sup>, o que, estando domiciliadas en un país perteneciente*

---

<sup>704</sup> Hay que reiterar que el apartado g) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades

*al Espacio Económico Europeo, ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o de libre prestación de servicios.*

*b) Entidades domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo distinto a España, autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad en vehículos marítimos, lacustres y fluviales.*

*c) Sucursales establecidas en el Espacio Económico Europeo de Entidades aseguradoras domiciliadas en terceros países no miembros de dicho Espacio Económico, autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales.*

*d) Clubes de Protección e Indemnización integrados en el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización.”*

En definitiva, los seguros de responsabilidad civil que, en cumplimiento de lo dispuesto en el citado Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, concertasen las Empresas Navieras en relación con los buques que utilizasen en sus actividades mercantiles, o los propietarios de embarcaciones de recreo o deportivas –en ambos casos, con un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas–, como seguros marítimos, y sin perjuicio de lo establecido en dicho Real Decreto, estaban sujetos al

---

Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), deroga “El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª, por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes”. Como hemos expuesto, según el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la mencionada Ley 20/2015, la misma “entrará en vigor el 1 de enero de 2016”.

sistema de fuentes propuesto, y al tratarse de seguros contra daños “*por grandes riesgos*”, las partes contratantes podían elegir la Ley aplicable al contrato; de hecho, en el caso de optarse –como era y es lo habitual–, de conformidad con el artículo 4.b) inciso primero del referido Real Decreto, por un seguro “*de indemnización, con o sin franquicia, del tipo que facilitan actualmente los miembros del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (P&I)*”, esto conllevaría la sumisión al Derecho del país del Club de Protección e Indemnización con el que se formalizase el contrato en cuestión, pero sin que ello pudiera implicar la contravención de lo dispuesto en el propio Real Decreto de reiterada mención<sup>705</sup>.

---

<sup>705</sup> En este sentido, SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «El seguro obligatorio de responsabilidad del propietario del buque (Real Decreto Legislativo 2/2011)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 152, octubre/diciembre, 2012, pp. 351–352, manifiesta que:

“El RD 1.616/2011 no prohíbe que las partes del contrato de seguro obligatorio se sometan a un Derecho extranjero. De hecho, en la práctica de los clubes P&I del Grupo Internacional, las reglas de seguro P&I remiten invariablemente a la legislación de la gestión del club P&I (Inglaterra, Suecia, Noruega, Estados Unidos de Norteamérica o Japón). Las normas de Derecho Internacional privado de la LCS amparan expresamente esta sumisión a un Derecho extranjero: el seguro de responsabilidad civil marítima es un seguro de grandes riesgos en el que las partes tienen libertad de elección de la Ley aplicable (artículo 107.2 LCS).

El límite general a esta autonomía de la voluntad son las normas de orden público contenidas en la Ley española, que son de aplicación cualquiera que sea la Ley nacional del contrato (artículo 107.6 LCS). En esta categoría debe incluirse sin duda lo dispuesto en el RD 1.616/2011, que será aplicable a buques españoles y a buques extranjeros en puerto o en el mar territorial español.”

Ahora bien, SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «Los seguros marítimos de responsabilidad civil», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 700, explica que “El Legislador puede hacer uso de la facultad según la cual «un Estado miembro podrá establecer que el contrato de seguro se regirá por la Ley del Estado que imponga la obligación de suscribir el seguro» [art. 7.4.b) Reglamento CE 593/2008, de 17 de junio, Roma I] [...] Por tanto, creemos que el Legislador español sí podría –pero no lo ha hecho aún– impedir la sumisión a un Derecho extranjero e imponer su Ley nacional

La situación se mantiene así tras la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014.

Y había y hay que tener presente que la Disposición Adicional Única del Real Decreto 1.616/2011 establece que:

*“Lo dispuesto en este Real Decreto lo es sin perjuicio de la plena aplicación y no condiciona los regímenes jurídicos establecidos por la normativa que se cita, en el supuesto de que se hallen en vigor para España:*

*a) Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1992<sup>706</sup>.*

---

al contrato de seguro obligatorio P&I o similar para buques mercantes”. Y en la página 720 añade que “De *lege ferenda* creemos necesario regular de forma diferente el contrato entre empresario y particular”, de forma que en este último caso “debe prevalecer la condición de parte débil, ajena en los seguros de grandes riesgos, y por aplicación del art. 6 Roma I, el seguro de embarcaciones de recreo debería regirse por la Ley del país de su residencia”.

<sup>706</sup> 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



*b) Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio SNP)<sup>707</sup>.*

---

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), y la Resolución de 3 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se regula el procedimiento de solicitud y expedición de los certificados de seguros a los que se refieren el Real Decreto 1.795/2008, de 31 de octubre, 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 los buques, y el Real Decreto 1.892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1992 (BOE de 18 de noviembre de 2008). *Vide*, también, el Convenio Internacional de Bruselas, de 18 de diciembre de 1971, sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, y sus Protocolos de Londres, de 27 de noviembre de 1992 (Convenio del Fondo, 1992, con Instrumento de adhesión de España de 6 de junio de 1995, publicado en el BOE de 11 de octubre de 1997) y de 16 de mayo de 2003 (con Instrumento de ratificación de España de 1 de diciembre de 2004, publicado en el BOE de 2 de febrero de 2005).

**Respecto de esta materia, conferir:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 772–783.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 437–448.

<sup>707</sup> 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), que 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://www.iopcfunds.org/uploads/tx\\_iopcpublications/HNS\\_2010\\_s\\_01.pdf](http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/HNS_2010_s_01.pdf)). Hay que tener presentes 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 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), y la Propuesta de

c) *Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, de 2001 (Convenio Bunkers 2001)*<sup>708</sup>.

---

Decisión del Consejo, de 22 de junio de 2015, relativa a la ratificación del Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, y la adhesión al mismo, por parte de los Estados miembros, en nombre de la Unión, a excepción de los aspectos relacionados con la cooperación judicial en materia civil.

**En relación con este Convenio, vide:**

JANER TORRENS, Joan David: «La celebración de Acuerdos Internacionales por los Estados Miembros de la Unión en interés de la CE [comentario a 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 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP)] (DOCE núm. 337, de 13 de diciembre de 2002)», en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen 55, Nº. 1, 2003, pp. 563–566.

MARTÍNEZ JIMÉNEZ, María Isabel: «Comentarios al Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños por el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Londres, 3 mayo 1996)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2009, pp. 69–118.

<sup>708</sup> 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*”. En el caso de España, al tratarse de un seguro contra daños por grandes riesgos, conforme al artículo 107.2. LCS, las partes “*tendrán libre elección de la Ley aplicable*”. 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).

d) *Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragios de 2007*<sup>709</sup>.

---

**Sobre este Convenio conferir:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 783–790.

FERNÁNDEZ BEISTEGUI, Carlos Francisco: «Entre la continuidad como respuesta y la implementación como solución: El escila y el caribdis del Convenio “Combustible de los buques 2001”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2009, pp. 115–148.

GARCÍA VENTURA, Cristina: «La labor de la Organización Marítima Internacional y la aprobación de Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIX, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2009, pp. 451–453.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 448–450.

MARTÍNEZ JIMÉNEZ, *op. cit.*, «La responsabilidad civil por contaminación», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 565–593.

<sup>709</sup> El Convenio Internacional de Nairobi, de 18 de mayo de 2007, sobre la remoción de restos de naufragios, 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, lo que tuvo lugar el 14 de abril de 2015. 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.*” En el supuesto de que España finalmente lo ratifique, puesto que estamos ante un seguro contra daños por grandes riesgos, nuevamente hay que decir que, conforme al artículo 107.2. LCS, las partes “*tendrán libre elección de la Ley aplicable*”. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, se ocupa en el Capítulo IV del Título VI (artículos 369 a 383) “*De los bienes naufragados*

*e) Reglamento (CE) N.º. 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente<sup>710</sup>.*”

Igualmente se halla en vigor 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

---

*o hundidos*”, pero no hace ninguna alusión a seguros o garantías financieras sobre el particular.

<sup>710</sup> Ya nos hemos referido con detalle al 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 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), en su Protocolo de 1 de noviembre de 2002 (que entró en vigor para la Unión Europea el 31 de diciembre de 2012; a nivel internacional, el 23 de abril de 2014) y en las Directrices para su aplicación aprobadas por el Comité Jurídico de la *Organización Marítima Internacional (OMI)*, el 19 de octubre de 2006. Tratándose de España, al estar ante un seguro contra daños por grandes riesgos, con arreglo al artículo 107.2 LCS, las partes “*tendrán libre elección de la Ley aplicable*”. Como vimos, también hay que tener en cuenta el Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente (que entró en vigor el 10 de mayo de 2013), mediante el cual, como se dispone en el párrafo primero de su artículo 1, se regula “*la expedición y control del 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, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente –en adelante el Reglamento europeo– en su remisión al artículo 4 bis) del Convenio de Atenas que figura en el anexo I del Reglamento europeo*”; y en el párrafo segundo de dicho artículo 1 se dice que “*Así mismo, este Real Decreto tiene por objeto establecer las medidas para hacer efectiva la obligación de cobertura de la responsabilidad civil establecida en el Reglamento europeo*”.

1975), que debe asegurar el propietario de la instalación nuclear.

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, dedica el Capítulo V del Título VI (artículos 384 a 391) a la “*responsabilidad civil por contaminación*”<sup>711</sup>.

El artículo 389.1 de dicha Ley de navegación Marítima dispone que “*Será obligatorio el seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables, cuyas condiciones y cobertura mínima se determinarán reglamentariamente*”. Y el artículo 391 de la misma establece que:

*“1. Lo previsto en los Convenios Internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo.*

---

<sup>711</sup> **Sobre esta materia, vide:**

ÁLVAREZ RUBIO y BELINTXON MARTÍN, *op. cit.*, «La nueva Ley de Navegación Marítima desde la perspectiva del Derecho Internacional», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 813–815.

LÓPEZ QUIROGA, Julio: «La responsabilidad civil por contaminación en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 339–355.

RUIZ LIMA y MATA GARRIDO, *op. cit.*, «El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 403–406.

2. *No se aplicará lo previsto en este capítulo a los daños causados por substancias radioactivas o nucleares, que se regularán por sus disposiciones específicas.*”

También había y hay que considerar comprendidos dentro del ámbito del artículo 107.2.a) de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro –como “seguros 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 especiales de alta velocidad, ya que nada distinto se establece en el Real Decreto de reiterada cita, así como los seguros de suscripción voluntaria relativos a tales embarcaciones especiales de alta velocidad.

Como expusimos<sup>712</sup>, lo que planteamos no se ve afectado por el hecho de que, en virtud de lo establecido en el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), en relación con el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, el 1 de enero de 2016 quede derogada “la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro”, siendo

---

<sup>712</sup> Conferir, *supra*, las notas n.º. 164 y n.º. 227.

sustituida por lo dispuesto en el artículo 11 de aquella Ley, relativo a la definición de los “*Grandes riesgos*”, pues el apartado a) de este artículo es del mismo tenor literal que el apartado a) del artículo 107.2 LCS, y además subsiste el párrafo primero de dicho artículo 107.2 LCS, de singular importancia, conforme al cual “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”.

En cuanto al seguro obligatorio de responsabilidad civil del transportista de viajeros por mar y al seguro obligatorio de responsabilidad civil de embarcaciones de recreo y deportivas y de motos náuticas y artefactos náuticos de recreo autopropulsados –como los restantes seguros distintos del seguro de responsabilidad civil que les afecten–, aunque se sometan a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, debían y deben reputarse seguros marítimos<sup>713</sup>, 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*”.

---

<sup>713</sup> En cambio, PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 475 y 477, al comentar el artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima –según el cual “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”–, manifiesta que dichos seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo no son seguros marítimos, aunque sí lo serían los voluntarios que sobre las mismas se concierten.

En el fundamento jurídico tercero de la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de diciembre de 2011 (EDJ 2011/328379), referida a un seguro de una embarcación deportiva, se manifestaba que “lo que permite calificar al seguro como marítimo es la índole del riesgo que con él queda cubierto, el cual ha de ser propio de la navegación marítima para merecer tal calificación”; y se añadía que, “En el caso litigioso, los eventos dañosos cuya posibilidad temida determinó al propietario de la embarcación [...] a contratar el seguro fueron todos de esa clase –aunque, al producirse el temporal, se hallare aquella amarrada en un puerto deportivo– por lo que la calificación defendida por la recurrente ha de entenderse la correcta”. A pesar de ello, contradictoriamente, la Sala desestimó el recurso extraordinario por infracción procesal interpuesto por la Compañía Aseguradora, a tenor de los siguientes razonamientos:

“Sin embargo, no cabe prescindir –a los efectos de decidir sobre la suerte del recurso extraordinario por infracción procesal– de las particularidades derivadas de que el interés asegurado recayera sobre una embarcación deportiva o de recreo –lo que, sin controversia alguna, se declara en la Sentencia recurrida– y, en consecuencia, de que no hubiera sido pactado por dos empresarios, como sucede con el seguro que regula el Código de Comercio en el título III del libro III. También tenemos en cuenta que la voluntad de los contratantes, cuya importancia en la regulación del seguro marítimo destaca, con razón, la propia recurrente, fue –como se establece en la condición preliminar general única, incorporada al contrato litigioso– la de someterse, en defecto de pacto, a las normas de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro,



antes que a las del Código de Comercio –en coincidencia, en lo que aquí importa, con la Disposición Adicional única del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, que regula el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones deportivas o de recreo–.

Se trata, en todo caso, de una materia que debería estar más claramente delimitada a los fines de determinar la competencia objetiva y sobre la que los Tribunales de las instancias se han pronunciado, defendiendo la propia con argumentos que, en modo alguno, resultan despreciables.”

Estos argumentos en nada desvirtúan lo expuesto anteriormente en la Sentencia por el Tribunal Supremo, pues un seguro no deja de ser marítimo porque se rija por una u otra Ley, ni por la condición del asegurado; y, sentado esto, el tenor del artículo 86 ter 2.c) de la LOPJ es claro y terminante.

Y es que hay que tener presente que, como afirmaba RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>714</sup>, “el concepto de riesgo de la navegación es sustancialmente único, independientemente de que el buque se explote con una finalidad mercantil o de que su explotación no responda a un propósito lucrativo (por ejemplo, en las embarcaciones deportivas, o las embarcaciones de recreo); independientemente también, por ello, de que el asegurado sea, o

---

<sup>714</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 27.

no, empresario y en una u otra condición afronte los riesgos marítimos (todo ello sin perjuicio de que su condición personal suponga la aplicación de normas especiales: por ejemplo, los preceptos de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, de 1984 y, en todo caso, de la Ley de Condiciones Generales de la Contratación, de 1998)”.

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, extremo al que nos hemos referido al tratar de la interpretación de las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres»<sup>715</sup>, y que volvemos a exponer de nuevo en este momento, tanto por la importancia que tiene este problema, como por razones de sistemática.

Para EZQUERRA UBERO<sup>716</sup>, “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”.

---

<sup>715</sup> Conferir, *supra*, el apartado J.3.2.

<sup>716</sup> 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, p. 18.

En la misma línea, FERNÁNDEZ ROZAS, FUENTES CAMACHO y CRESPO HERNÁNDEZ<sup>717</sup>, sostenían que “por lo que respecta a los contratantes tienen total libertad en la elección de la Ley aplicable”.

Refiriéndose concretamente al seguro marítimo, ARROYO MARTÍNEZ<sup>718</sup> decía 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,

---

<sup>717</sup> FERNÁNDEZ ROZAS; FUENTES CAMACHO; y CRESPO HERNÁNDEZ, *op. cit.*, *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre y a sus modificaciones*, p. 1.926.

<sup>718</sup> 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.

y su modificación de 1 de noviembre de 1995; las «Institute Cargo Clauses», de 1 de enero de 1982, modificadas el 1 de enero de 2009; y las «Institute Yatch Clauses», de 1 de noviembre de 1985) y de la «Asociación Internacional de Aseguradores» (las «International Hull Clauses», de 1 de noviembre de 2002 y 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)<sup>719</sup> y práctica inglesas, lo que ocasiona no pocos problemas hermenéuticos en caso de conflicto<sup>720</sup>.

---

<sup>719</sup> Ya hemos explicado que las Secciones 17 a 20 y 84 de la Marine Insurance Act de 1906 fueron modificadas por la Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act de 2012, que en esta materia entró en vigor el 6 de abril de 2013. Y que también hay que tener presente la Marine Insurance Act de 2015, que entrará en vigor el 12 de agosto de 2016, y contiene fundamentalmente normas aplicables a quienes no son consumidores, de carácter dispositivo, y otras, imperativas, para los consumidores. Como señalamos, la Ley de 2015 modifica la Marine Insurance Act de 1906: en particular, podemos destacar que introduce cambios de forma expresa en sus Secciones 17, 33, 34 y 84, y suprime sus Secciones 18 a 20. Conferir, al respecto, HAYVARD BOSONI, *op. cit.*, «Ley de Seguros 2015 del Reino Unido (The Insurance Act 2015)», en *Revista CILA (Comité Ibero-Latinoamericano de AIDA)*, 1/2015 (Enero-Marzo), pp. 36-38.

<sup>720</sup> **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; Ídem, *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; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 322-386.

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

En primer lugar, si bien el Convenio de Roma de 1980<sup>721</sup> no se aplicaba<sup>722</sup>, obviamente, a los contratos concluidos antes de su entrada en

---

<sup>721</sup> 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.

<sup>722</sup> **Recordamos que 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.

**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*

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”<sup>723</sup>, respecto de estos últimos no regía el artículo 10.5. del Código Civil<sup>724</sup>, sino el artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro, que desplazaba a aquél. Y a los contratos de seguros que cubrían riesgos situados en los

---

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.”

En relación con esta materia, conferir ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 86–89.

<sup>723</sup> 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).

<sup>724</sup> **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.”

territorios de Estados que **no** formaban parte del Espacio Económico Europeo, les resultaba aplicable lo dispuesto en el artículo 3 del Convenio de Roma de 1980, 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. 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 se rija el contrato por una Ley distinta de la que lo regía con anterioridad bien sea en virtud de una elección anterior según el presente artículo, o bien en virtud de otras disposiciones del presente Convenio. Toda modificación relativa a la determinación de la Ley aplicable, posterior a la celebración del contrato, no obstará a la validez formal del contrato a efectos del artículo 9 y no afectará a los derechos de terceros.*

*3. La elección por las partes de una Ley extranjera, acompañada o no de la de un Tribunal extranjero, no podrá afectar, cuando todos los demás elementos de la situación estén localizados en el momento de esta elección en un solo 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 tener en cuenta 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 contrato<sup>725</sup>, nos sitúa en un

---

<sup>725</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 599, al referirse a los seguros de «grandes riesgos» mencionados en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, señalaba 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, *op. cit.*, «Ley aplicable y jurisdicción competente. Posibilidades de elección», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, p. 158, afirmaba 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, entendía 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, estimaba que, “de tratarse de pólizas que regulan relaciones de carácter nacional únicamente, sin lugar a dudas, la Ley aplicable será la española, a tenor de lo previsto en el apartado 5 del artículo 10 CC”.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo», en



momento previo a la elección de la Ley que ha de regirlo, excluyendo aquella elección y manteniendo dicho contrato bajo el Derecho español (concretamente, hasta su derogación por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima –publicada en el BOE de 25 de julio de 2014–, que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, 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; después, los artículos 406 a 467 de esa Ley y las demás normas aplicables al seguro marítimo, conforme al sistema de fuentes establecido en la misma). Pero, aceptada en cualquier circunstancia la posibilidad de elegir la Ley aplicable, el tenor literal del artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro no ha exigido ninguna vinculación entre aquella y el contrato que ha de regular, a diferencia del artículo 10.5 del Código Civil –sustituido por dicho artículo 107.2, en cuanto a los seguros contra daños por grandes riesgos, entre los que se encuentran los marítimos–, que sí requiere que dicha Ley “*tenga alguna conexión con el negocio de que se trate*”.

---

*IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián* (23 y 24 de mayo de 1996), 1997, p. 134, sostenía 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, mantenía 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.

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<sup>726</sup>, antes citado, cabe hacer idéntica observación que la efectuada al referirnos a este último

---

<sup>726</sup> 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*]”.

precepto, y decir que los contratantes podían elegir una Ley extranjera, siempre que respetasen las normas imperativas del Estado en que se hallasen los demás elementos del contrato.

Así, EZQUERRA UBERO<sup>727</sup> sostenía que “la remisión al Derecho extranjero, en estos casos, debe interpretarse en el marco de la libertad de que gozan las partes, en la contratación interna, para diseñar el régimen jurídico aplicable a su contrato. Las normas del Derecho extranjero se considerarán como cláusulas del contrato, en la medida prevista por las partes, y siempre que no supongan derogación de normas imperativas”.

También era 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*”.

---

<sup>727</sup> EZQUERRA UBERO, *op. cit.*, «La Ley aplicable al contrato...», en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Núm. 1, 1997, p. 19.

Como indicaba EZQUERRA UBERO<sup>728</sup>, por normas de orden público hay que entender, en la teoría general del Derecho Internacional Privado, las normas imperativas de aplicación inmediata que tratan de alcanzar un objetivo de especial relevancia, como puede ser la protección del consumidor.

En consecuencia, de acreditarse que al asegurado que tenga la condición de «consumidor» o «usuario»<sup>729</sup> 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.

---

<sup>728</sup> 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”.

<sup>729</sup> 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”.

No hay que olvidar que, de conformidad con el artículo 90.3 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes Complementarias, “*La sumisión del contrato a un Derecho extranjero con respecto al lugar donde el consumidor y usuario emita su declaración negocial o donde el empresario desarrolle la actividad dirigida a la promoción de contratos de igual o similar naturaleza*”, tiene la consideración de cláusula abusiva.

Como ya hemos indicado, 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 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 (CE) N°. 593/2008 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 aquél*



*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 siguieron y siguen teniendo libertad de elección de la Ley aplicable, con las salvedades contenidas en el apartado 3 del artículo 3, conforme al cual, si eligen la Ley de un país diferente de aquél en que se encuentren los demás elementos del contrato, esto no impedirá 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 observaciones efectuadas al respecto anteriormente–, y en el apartado 4 de dicho artículo 3, con arreglo al que,

si esta elección recae sobre la Ley de un Estado que no sea miembro de la Unión Europea, ello no evitará *“las disposiciones del Derecho comunitario, en su caso, tal como se apliquen en el Estado miembro del foro, que no puedan excluirse mediante acuerdo”*.

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 (CE) N°. 593/2008 se dispone 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 (CE) N°. 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, y no se podrá excluir la aplicación de normas imperativas.

#### **3.2.7.4. La posición de la Jurisprudencia del Tribunal Supremo respecto de la aplicabilidad de la Ley de Contrato de Seguro al contrato de seguro marítimo regido por el Código de Comercio**

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, objeto de sucesivas modificaciones, la última de ellas efectuada por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación); de 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 (Ley derogada por la Disposición Derogatoria Tercera de la Ley 38/1999, de 30 de diciembre, de Ordenación de la Edificación, introducida por la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de las Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras); del artículo 52 de la Ley 1/1970, de 4 abril, de Caza, sobre el seguro obligatorio en las cacerías; y de 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; 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; y por la Ley 28/2015, de 30 de julio, para la defensa de la calidad alimentaria).

La subsistencia de los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885 –ahora derogados por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014– se vino

reconociendo unánimemente por la Doctrina, y ha sido declarada por la Sala Primera del Tribunal Supremo en numerosas Sentencias<sup>730</sup>; 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 alegaba infracción de aquellas normas– y 31 de diciembre de 1996 (RJ 1996/9394).

Concretamente, en la Sentencia de 10 de diciembre de 1988, al referirse a un seguro marítimo de cascos, el Tribunal Supremo desestimó 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 rechazó este motivo, basándose en primer lugar en que la citada Ley no sólo no derogó en su Disposición

---

<sup>730</sup> 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.

Final los artículos 737 a 805 del Código de Comercio relativos a los seguros marítimos, “sino que, además, su vigencia aparece claramente reafirmada por el artículo 2º. de dicha Ley 50/1980 habida cuenta la frase «*en defecto de Ley que les sea aplicable*» que en dicho precepto se contiene así como la circunstancia de no estar el seguro marítimo integrado en la citada Ley 50/1980; 2º. Que, en consecuencia, es de aplicar al supuesto aquí contemplado lo dispuesto en el artículo 738, párrafo inicial, conforme al cual, «*La póliza de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignen los interesados...*»; 3º. Pues bien, entre dichas condiciones, susceptibles de pacto o convenio «inter partes», aparecen la consignada en el artículo 2º. de la Póliza, que se ha dejado transcrita en el fundamento segundo de esta Sentencia así como la del 35 de la misma relativa a las causas de nulidad, toda vez que aun cuando referida al artículo 381 del Código de Comercio, expresamente derogado por la Ley 50/1980, no puede olvidarse que la misma es susceptible de convenio al amparo del citado artículo 738 del Código de Comercio”.

En esta Sentencia<sup>731</sup>, el Tribunal Supremo retomó la línea jurisprudencial de la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de octubre de 1987, antes citada, y con arreglo a idénticos argumentos (artículo 2º. y Disposición Final de la Ley de Contrato de Seguro), a los que añadió la consideración de que el seguro marítimo no estaba integrado en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, manifestaba que esta Ley no era aplicable al

---

<sup>731</sup> 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.

referido seguro, contradiciendo lo sostenido 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 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, por razón, únicamente, de 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 invocó únicamente la Disposición Final de la Ley de Contrato de Seguro para justificar la vigencia de los preceptos del Código de Comercio que regulaban el contrato de seguro marítimo.

En la Sentencia de 30 de abril de 1990 (RJ 1990/2807), también se excluyó 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 llegó 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 afirmó la subsistencia de la normativa específica reguladora del contrato de seguro marítimo, sino que también se rechazó 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 mencionó “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 de reiterada mención.

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 manifestó que ésta dejaba vigentes los artículos 737 a 805 del Código de Comercio y, por lo tanto, no era 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 citaban 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 decía (*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 aludió 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 puntualizó, 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 citaron 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 decía que la Ley de Contrato de Seguro sería (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 manifestaba –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 sostenía (*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 decía 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 manifestaba 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 añadía 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 afirmó (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 parecía admitir la posibilidad de la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo. Esta salvedad también se efectuó 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 trascendiese al fallo– de que el seguro marítimo no estaba sometido a la Ley de Contrato de Seguro (*vide* el fundamento jurídico segundo *in fine*): advertencia que venía 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

Com 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 decía que la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, “puede ser aplicable con carácter supletorio” al contrato de seguro marítimo: pero en el caso concreto sometido a su decisión el Alto Tribunal rechazó concretamente la aplicación del artículo 3º. de la Ley en cuestión, al entender que aquel contrato no se regía por ésta, sino por lo dispuesto en los artículos 737 y 738 del Código de Comercio (conferir sobre el particular el fundamento jurídico segundo de la citada Sentencia)<sup>732</sup>.

Sobre la base de idénticas consideraciones, en la Sentencia de 18 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9560) volvió 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 rechazó la aplicación del artículo 16 de la Ley de Contrato de Seguro, no obstante admitirse el segundo motivo de recurso, en el que se denunciaba la infracción de ese precepto y del artículo 10º.1.c) 3º. de la Ley 26/1984, de 19 de julio,

---

<sup>732</sup> Así lo señalaba 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.

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 pensarse que en la Sentencia de 16 de enero de 1997 (RJ 1997/14), en su fundamento jurídico único, se vino a reconocer implícitamente la posibilidad de la aplicación subsidiaria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo cuando se dice que “la referida Ley especial, no es de aplicación directa a los Seguros Marítimos” (si bien citó en apoyo de este aserto tanto las Sentencias de 22 de abril de 1991 y de 13 de octubre de 1993 –antes mencionadas–, que no contemplaban esa posibilidad, como las Sentencias –también referidas anteriormente– de 2 de diciembre de 1991 y 22 de junio de 1992, en las que se citaban, entre otras Sentencias, la de 21 de julio de 1989, en que sí se planteó la hipótesis de la aplicación supletoria cuestionada, y la de 16 de febrero de 1994, en que, a su vez, se citó la Sentencia de 22 de junio de 1992; por último, se citaban las Sentencias de 4 de marzo de 1993 y de 20 de febrero de 1995, que, según se ha expuesto antes, reconocían de igual modo tal posibilidad): no obstante, esa afirmación se hacía tras manifestar que en un pleito anterior –respecto del cual la parte recurrente en casación planteaba 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 venía a significarse que, además, ese artículo no era “de aplicación directa” al contrato de seguro marítimo litigioso.

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 reconoció, 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 expuso (*vide* el fundamento jurídico tercero) que “El seguro marítimo no se rige principalmente por la Ley de Contrato de Seguro de 1980, sino por las disposiciones especiales del Código de Comercio (Sección Tercera del Título III del Libro Tercero), de las que aquella será solamente complementaria”: si bien, en apoyo de esta afirmación, no sólo citó 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 rechazó 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 resolvió, 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 citó lo sostenido en la Sentencia de 6 de febrero de 2003, en la que, como hemos visto, se decía 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 Tercera del Título III del Libro Tercero), de las que aquélla sería solamente complementaria”. Añadía el Alto Tribunal que tal acción directa no se contemplaba 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 el fundamento jurídico primero de la Sentencia de 17 de marzo de 2006 (RJ 2006/5639) se afirmaba 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 citó 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 reconocieron 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 rechazaron. Además, con cita de la Sentencia de 20 de febrero de 1995 –a la que ya nos hemos referido–, rechazó la aplicación del párrafo primero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo controvertido.

En el fundamento jurídico séptimo de la Sentencia de 12 de marzo de 2013 (EDJ 2013/30533), tras afirmarse que “La Disposición Final de la Ley 50/1980 no incluyó, entre las normas que expresamente derogaba, las contenidas en la Sección Tercera del Título Tercero del Libro Tercero del Código de Comercio, las cuales están destinadas a la regulación de los seguros marítimos”, se añadía que, “Por otro lado, el artículo 2 de aquella Ley dispone que los preceptos de la misma –de carácter imperativo, a no ser que en ellos se disponga otra cosa– son supletoriamente aplicables a las distintas modalidades del contrato de seguro”, citando en apoyo de tal

afirmación, las Sentencias ya mencionadas de 21 de julio de 1989, 4 de marzo de 1993, 18 de diciembre de 1988 y 3 de julio de 2003, así como las de 2 de diciembre de 1997, 30 de julio de 1999 y 7 de marzo de 2007, que reseñaremos después. Ahora bien, la Sala dejó constancia de que el carácter imperativo de la Ley de Contrato de Seguro que establece su artículo 2º. cedía en cuanto al seguro marítimo ante el principio de libertad de pactos de los artículos 738 y 755 del Código de Comercio, y también en virtud de lo establecido en “el artículo 44, en relación con el artículo 107, apartado 2, letra a), de la misma Ley”. Y a tenor de estos preceptos y también de lo dispuesto en el artículo 737 de dicho Código en cuanto a la forma del contrato de seguro marítimo y de la condición de empresarias de ambas parte contratantes, con cita de las Sentencias de 20 de febrero de 1995, 18 de diciembre de 1998 y 17 de marzo de 2006 –ya vistas–, rechazó la aplicación al mismo del artículo 3º. LCS, y en particular de la exigencia de que una cláusula de exclusión de cobertura de las condiciones generales del contrato debiera haberse aceptado por escrito por la empresa asegurada –y ello a pesar de haberse pactado que el contrato se sometía tanto al Código de Comercio como a la Ley de Contrato de Seguro–, lo que llevó al Tribunal a desestimar el recurso por aquélla planteado.

En definitiva, en ninguna de las Sentencias citadas se materializó la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo, aunque tal circunstancia –con intensidad diversa– se dio en otras Sentencias del Tribunal Supremo a las que nos referiremos a continuación.

Ya en la Sentencia de 1 de abril de 1987 (RJ 1987/2482) se había señalado que el artículo 15 de la Ley de Contrato de Seguro servía “como orientación interpretativa” (o lo que es lo mismo, aplicable al caso por analogía) respecto del contrato de seguro marítimo objeto de controversia (*vide* el fundamento jurídico segundo).

En la Sentencia de 23 de diciembre de 1993 (RJ 1993/10114) – fundamento jurídico quinto– se decía que los preceptos de la Ley de Contrato de Seguro podrán aplicarse complementariamente a los seguros marítimos: lo que se concretó 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 reiteró, 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 sostener que al contrato de seguro marítimo de autos “se le aplica lo dispuesto en el artículo 780 Ccom”, citó el párrafo primero de aquel precepto, diciendo que en él también “se sigue esta técnica de la subrogación” (conferir el fundamento de Derecho segundo).

En la Sentencia de 29 de noviembre de 2002 (RJ 2002/10403), tras rechazar los motivos de recurso en que se denunciaba el “exceso de jurisdicción” y la infracción por inaplicación de lo dispuesto en los artículos 706 párrafo último y 708 del Código de Comercio, se decía 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, procedía “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 declaró no haber lugar al recurso de casación formalizado por la Entidad responsable de los daños.

Y en la Sentencia del Tribunal Supremo de 7 de marzo de 2007 (RJ 2007/1825), al negar eficacia subrogatoria al pago efectuado por la Compañía 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–, la Sala manifestaba (*vide* el fundamento jurídico cuarto de la misma) 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 faltaron algunas Sentencias del Alto Tribunal que fueron 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)<sup>733</sup> – fundamento de Derecho tercero– se afirmaba que, no obstante existir razonables dudas acerca de si las condiciones pactadas por los interesados al amparo de lo dispuesto en el artículo 738 del Código de Comercio debían prevalecer sobre la Ley de Contrato de Seguro, “al menos las disposiciones de su Título I, con la generalidad y el carácter de derecho necesario que les atribuye el artículo segundo, han de aplicarse también en principio al seguro marítimo en evitación en el presente caso de una sanción al asegurado a todas luces excesiva y expresamente rechazada por el Legislador al derogar el artículo 1.796 del Código Civil”.

Y en estas consideraciones puramente circunstanciales fundamentó la Sala 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<sup>a</sup>. del contrato –precepto aquél que, como vimos, no entendió aplicable al seguro marítimo la Sentencia de 18 de diciembre de 1998–, y del

---

<sup>733</sup> 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.

artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, cuya aplicación a dicho seguro rechazó la Doctrina Jurisprudencial, según se expondrá más adelante<sup>734</sup>.

Este criterio quebró en las Sentencias posteriores, para retomarse en la de 2 de diciembre de 1997 (RJ 1997/8773), en la que se sostenía 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 llevó 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 rechazaron las Sentencias de 19 de octubre de 1987, 22 de abril de 1991, 20 de febrero de 1995, 18 de diciembre de 1998, 23 de junio de 1999, 17 de marzo de 2006 y 12 de marzo de 2013, 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, se negó en la Sentencia de 29 de junio de 1998, también citada con anterioridad, y se

---

<sup>734</sup> Conferir, *infra*, el apartado 3.2.7.5.A.3.

cuestionó en la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de junio de 2013 (EDJ 2013/120787)<sup>735</sup>].

Como hemos tenido ocasión de exponer en otras obras<sup>736</sup>, y señalamos anteriormente en ésta<sup>737</sup>, en atención al sistema de fuentes y su orden jerárquico que, bajo el derogado régimen del Código de Comercio, propusimos para el contrato de seguro marítimo, pensamos que la aplicabilidad a dicho contrato del artículo 3º. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, no se podía predicar por igual de todas las normas que el mismo contiene, ya que:

1. Estimamos que lo establecido 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*

---

<sup>735</sup> Para un estudio de esta Sentencia, vide RODAS PAREDES, Paola: «La declaración precontractual del riesgo en el seguro marítimo. A propósito de la Sentencia del Tribunal Supremo (Sección 1ª), de 12 de junio de 2013», en *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, Marcial Pons, nº. 12, 2013, pp. 389–397.

<sup>736</sup> Vide SOTO ABELEDO, *op. cit.*, *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; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 268–304, 563–569, y 780–807.

<sup>737</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.3.2.G.6.



*copia del mismo*”–, no jugaba respecto del seguro marítimo, pues el derogado artículo 738 del Código de Comercio –norma de aplicación preferente– no señalaba entre los extremos que debía contener la póliza la inclusión de las Condiciones Generales<sup>738</sup>; y ello sin perjuicio, evidentemente, de que dichas Condiciones Generales pudieran incluirse en la póliza de seguro marítimo, y de que así se hiciera habitualmente.

2. Lo dispuesto en el inciso primero del párrafo primero de dicho artículo 3º. –que prohíbe que las Condiciones Generales tengan “*carácter lesivo para los asegurados*”– sí resultaba aplicable al seguro marítimo, pero la determinación de la lesividad de una cláusula del contrato era una cuestión interpretativa que debía 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–, era posible pactar cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados.

---

<sup>738</sup> 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, decía 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, sostenía 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”.

**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, tenía una doble limitación en el ámbito del seguro marítimo:

**3.1.** No jugaba respecto de las Condiciones Generales, a menos que los interesados las hubieran incluido en la póliza de forma voluntaria, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 738 del Código de Comercio.

**3.2.** El derogado artículo 755 párrafo último del citado Código de Comercio era 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 debía cumplirse en el ámbito del seguro marítimo –donde la utilización sistemática de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» viene ocasionando desde siempre de forma habitual muchos problemas hermenéuticos–, siendo una manifestación del Principio de la buena fe, cuyo incumplimiento determinaría la aplicación de lo previsto en el 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 exigió en ningún caso autorización administrativa previa para los modelos de pólizas, tarifas de primas y bases técnicas, sí estableció 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<sup>739</sup>.

---

<sup>739</sup> En efecto, otras formas de control administrativo son las recogidas en 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) –coincidente con el artículo 24.5 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados–, 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*”.

Hay que reiterar que el apartado g) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), deroga “*El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional*

Estas normas no sólo eran aplicables al seguro marítimo cuando las partes hubiesen optado por aplicar la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, sino también cuando la Ley elegida fuese 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 quedaban igualmente comprendidas dentro de su ámbito objetivo, incumbiéndole a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones controlar si se han respetado las disposiciones sobre contrato de seguro elegidas en cada caso concreto<sup>740</sup>.

---

*Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª, por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes*". Como hemos expuesto, según el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la mencionada Ley 20/2015, la misma "entrará en vigor el 1 de enero de 2016"; y su artículo 95.1 –de forma similar al citado artículo 25.6 del Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre– establece que:

*"1. Las condiciones contractuales y modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas no estarán sujetas a autorización administrativa ni deberán ser objeto de remisión sistemática a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.*

*No obstante, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones podrá requerir la presentación, siempre que lo entienda pertinente, de las condiciones contractuales, los modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas de las entidades aseguradoras, así como de los modelos de contratos, primas y cualquier otra documentación relacionada con la actividad reaseguradora, para controlar si respetan los principios actuariales, las disposiciones contenidas en esta Ley y sus normas de desarrollo y las reguladoras del contrato de seguro.*

*La exigencia contenida en el párrafo precedente no podrá constituir para la entidad aseguradora o reaseguradora condición previa para el ejercicio de su actividad."*

<sup>740</sup> El artículo 3.1 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), también establece que las actividades de seguro directo y de reaseguro quedan comprendidas dentro del ámbito objetivo de la misma.

6. Entendemos que lo establecido en el artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro (conforme al cual, “*Declarada por el Tribunal Supremo la nulidad de alguna de las cláusulas de las condiciones generales de un contrato, la Administración Pública competente obligará a los aseguradores a modificar las cláusulas idénticas contenidas en sus pólizas*”)<sup>741</sup>, también regía para el contrato de seguro marítimo, en primer lugar, porque no existía ningún precepto contrario al mismo dentro de las fuentes que se aplicaban al referido contrato con prioridad a la Ley 50/1980, de 8 de octubre<sup>742</sup>. Pero es que, además, se trata de una norma de orden público que había –y 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

---

<sup>741</sup> Para un estudio detallado de esta norma, conferir SOTO ABELEDO, Javier: *El artículo 3º. párrafo tercero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*, Colección de Derecho Mercantil, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición. Vide, también, SOTO ABELEDO, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 268–304, 563–569 y 780–807.

<sup>742</sup> De esta opinión era 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, consideraba censurable el valor que este precepto atribuye a una sola Sentencia del Tribunal Supremo.

de Pensiones— un modo de hacer efectiva su función de vigilancia de las citadas Condiciones Generales, 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 llevado a cabo por ambos Poderes separadamente<sup>743</sup>.

---

<sup>743</sup> **Han valorado 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, *op. cit.*, «La extensión de la eficacia del control judicial sobre las condiciones generales del contrato de seguro», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 236–237; e Ídem, *op. cit.*, *Protección del contratante débil y condiciones generales de los contratos*, pp. 86–89.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione giudiziale di nullità di una determinata condizione generale nella legge spagnola sul contratto di assicurazione», en *Assicurazioni*, Anno L, Fasc. 6, Noviembre/Diciembre, 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; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, 297–301, 566–569 y 803–807.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II. p. 504.

**Más reservas han mostrado:**

LINDE PANIAGUA, *op. cit.*, «La Administración en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 246–248.

MOTOS GUIRAO, *op. cit.*, «La Administración Pública, la Jurisprudencia del Tribunal Supremo y las condiciones generales del contrato de seguro», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 218–219.

**En contra:**

ALFARO ÁGUILA-REAL, *op. cit.*, «La interpretación de las condiciones generales de los contratos», en *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina*

Obviamente, 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<sup>744</sup>, 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.

Siguiendo con el estudio jurisprudencial, en la Sentencia de 30 de julio de 1999 (RJ 1999/6358) –concretamente en su fundamento jurídico primero–, se recogió, sin contradecirlo posteriormente, lo argumentado en el fundamento de Derecho cuarto de la Sentencia de apelación, en el que, después de sostener la aplicación a los contratos de seguro marítimo de las normas contenidas en los ahora derogados artículos 737 y siguientes del Código de Comercio, se decía que, “con arreglo a una pacífica doctrina jurisprudencial”, la Ley de Contrato de Seguro era de aplicación supletoria a dichos contratos. De hecho, en los fundamentos jurídicos posteriores, la Sala de casación entró a valorar si había 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

---

*Jurisprudencia y Bibliografía*, Tomo 2, 1987, pp. 992–993; quien citaba a SÁNCHEZ ANDRÉS, *op. cit.*, «El control de las condiciones generales en Derecho comparado», en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 157–158, 1980, p. 417, nota n.º 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.

<sup>744</sup> Y, desde el 1 de enero de 2016, fecha en que entrará en vigor la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), en virtud de lo establecido en el artículo 107.2 LCS en relación con el artículo 11.a) de dicha Ley 20/2015. Sobre el particular, conferir, *supra*, las notas n.º 164 y n.º 227.

marítimo; además, citó 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 decía que “[...] no obstante la inaplicabilidad de la Ley de 8 de octubre de 1980, de Contrato de Seguro, al seguro marítimo, que sigue rigiéndose por la normativa del Código de Comercio [...] aquélla puede ser aplicable con carácter supletorio [...]”–, el Tribunal Supremo estimó 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 sostenía que procedía 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 figuraba el robo del buque, y, en consecuencia, se declaró haber lugar al recurso de casación y se condenó a la Entidad aseguradora a que pagase al propietario del yate el importe del capital asegurado; aunque no se concedió el interés del 20% solicitado en la demanda, al considerarse que el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro no era 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 afirmó 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 aplicaba supletoriamente al seguro marítimo, en defecto de las normas que regulaban 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, entonces vigentes. Y se decía que eran 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 entendía que la referida supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro se justificaba por lo que establece su artículo 2º., aparte del distinto alcance que respecto de tal supletoriedad se sostenía en las diferentes Sentencias citadas, según ha quedado expuesto.

En dicha Sentencia de 12 de enero de 2009 la Sala estimó el recurso de casación, y reconoció 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 reconoció (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)<sup>745</sup>.**

Por último, en la Sentencia de 20 de abril de 2009 (RJ 2009/3340) se siguió la línea jurisprudencial de la Sentencia de 12 de enero de 2009, que se citaba, y se desestimó 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.

Manifestaba la Sala (conferir el fundamento jurídico sexto) que, “a partir del dato evidente de que la Disposición Final de la Ley 50/1980 no incluye entre las normas que expresamente deroga las de la Sección 3ª., del Título 3º., del Libro 3º. del Código de Comercio, destinadas a la regulación de los seguros marítimos; y de que el artículo 2 de la misma Ley dispone que *«las distintas modalidades del contrato de seguro, en defecto de Ley que les sea aplicable, se regirán por la presente Ley»* – añadiendo que sus preceptos *«tienen carácter imperativo, a no ser que en*

---

<sup>745</sup> 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 3.2.), 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.

*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”<sup>746</sup>.

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 pudo menos que parecernos desafortunado.

---

<sup>746</sup> 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 y por las que se citarán más adelante (*vide, infra*, el apartado 3.2.7.5.A.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).

### **3.2.7.5. Algunas cuestiones concretas que planteaba la disyuntiva de aplicar al contrato de seguro marítimo la Ley de Contrato de Seguro o el Código de Comercio**

#### **A. Los intereses moratorios: el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro<sup>747</sup>**

##### **A.1. La liquidación del siniestro y el pago de la indemnización: su régimen en 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 –al igual que ocurre con el artículo 3º. LCS–<sup>748</sup> está incluido dentro de una Ley cuya preocupación fundamental es la protección del asegurado, debido a su precaria posición en el contrato; y conviene reiterar que esta política es de discutible virtualidad en el ámbito del seguro marítimo, porque los contratantes suelen hallarse en este caso

---

<sup>747</sup> En relación con esta materia, conferir SOTO ABELEDO, Javier: *El artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro y la cuestión de su aplicabilidad al contrato de seguro marítimo*, Pórtico Legal, S. L., Colección de Derecho Marítimo, 2011, Primera Edición; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 574–664.

<sup>748</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.3.2.G.

en pie de igualdad<sup>749</sup>. Según ya dijimos, esta circunstancia motiva el que la manifestación del consentimiento por parte de dicho asegurado no siempre se produzca conforme a la técnica de la adhesión<sup>750</sup>.

---

<sup>749</sup> **Como ya expusimos** (conferir, *supra*, los apartados 3.2.3.2.G. y 3.2.4), **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, manifestaba 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*, 2001, pp. 596, 599 y 601; y en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 796, 800 y 802.

BARRÓN DE BENITO, *op. cit.*, *Condiciones Generales de la Contratación y Contrato de Seguro*, pp. 53–54, distinguía –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, *op. cit.*, *Derecho del Mar y de la Navegación Marítima*, 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 creían 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, pensaba 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, afirmaba 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 de Derecho Marítimo*, Vol. XIX, 2002, pp. 258–259, destacaba 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 añadía 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, pensaba que “se estipula normalmente entre empresarios, por lo que no suele existir una parte económicamente débil frente a otra económicamente poderosa, si no inclusive un predominio del asegurado frente al asegurador [...]”.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Volume I, p. 123, que, al ocuparse de la regla «*contra proferentem*», indicaba 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”.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 478, piensa que el seguro marítimo se configura como un seguro contra daños por grandes riesgos debido a la igualdad de las partes contratantes.

REIG FÀBREGA, *op. cit.*, «La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro...» en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVI, 1999, p. 456, decía 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, *op. cit.*, *Droit Maritime*, p. 547, entendía 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 reiteró 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, precisó 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*, n.º. 73 y n.º. 74, enero/junio, 1993, p. 80, decía que hay igualdad entre los contratantes.

URÍA, *op. cit.*, *El seguro marítimo*, Editorial Bosch, p. 17, mantenía que “las relaciones jurídico–contractuales surgen ordinariamente entre dos empresas de gran envergadura y potencia económica”.

**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*, n.º. 81, enero/marzo, 1995, pp. 137–139, discrepando expresamente de URÍA y de la parte de Doctrina “representada por RUIZ SOROA”, estimaba “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; e *Ídem, 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 5.º, pp. 21–22, insistía 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 afirmaba que el contrato de seguro marítimo sí es de adhesión**.

<sup>750</sup> En este sentido, MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, «Preliminar...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 124–125, quien citaba, a su vez, a LINDE PANIAGUA.

De hecho, hay que insistir en que su configuración legal como seguro contra daños por grandes riesgos<sup>751</sup> presupone que la posición de ambas partes es equiparable<sup>752</sup>.

Y es oportuno reiterar que en el párrafo primero del apartado X de la Exposición de Motivos de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, se afirma que “*La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida por el Derecho de la Unión Europea sobre «Seguros de Grandes Riesgos», obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes [...]»*<sup>753</sup>.

---

<sup>751</sup> Así resulta del artículo 107.2.a) LCS; y, desde el 1 de enero de 2016, fecha en que entrará en vigor la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), en virtud de lo establecido en el artículo 107.2 LCS en relación con el artículo 11.a) de dicha Ley 20/2015. Sobre el particular, conferir, *supra*, las notas nº. 164 y nº. 227.

<sup>752</sup> Como hemos visto, PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 478, piensa que el seguro marítimo se configura como un seguro contra daños por grandes riesgos debido a la igualdad de las partes contratantes.

Así, VEIGA COPO, *op. cit.*, «La interpretación judicial de las condiciones del contrato de seguro», en *Revista Española de Seguros*, 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”.

<sup>753</sup> **Como ya indicamos** (*vide, supra*, la nota nº. 313) **y veremos más adelante** (conferir, *infra*, el apartado A.4.1.), lo mismo se manifestaba en el párrafo primero del apartado X de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013; y casi idéntica afirmación se contenía en el apartado IX de las Exposiciones de Motivos de los Proyectos de Ley General de Navegación



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 siniestro<sup>754</sup>.

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 (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:

---

Marítima de 10 de noviembre de 2006 y de 19 de diciembre de 2008, de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012 y del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012. En la Memoria del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004 ya se decía 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 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*”.

<sup>754</sup> **En este sentido:**

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones de Derecho Mercantil*, p. 579; 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; 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. 286–288.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 642.

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

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

*“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 importe<sup>755</sup>, 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 indicado<sup>756</sup>.

---

<sup>755</sup> 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 asegurado también podría exigir la indemnización pertinente por aquel concepto).

<sup>756</sup> 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

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.*

---

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...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 347–348; 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.

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 disponía en su redacción original 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.”*

La Disposición Final Novena de la Ley 15/2015, de 2 de julio, de Jurisdicción Voluntaria (publicada en el BOE de 3 de julio de 2015), dio nueva redacción al párrafo sexto de este precepto, que ahora establece que, “*Cuando no haya acuerdo entre los peritos, ambas partes designarán un tercer perito de conformidad. De no existir esta, se podrá promover expediente en la forma prevista en la Ley de la Jurisdicción Voluntaria o en la Legislación notarial. En estos casos, 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”*.



## **A.2. La regulación de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización en el Código de Comercio, y 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**

La regulación de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885 quedó derogada por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014.

Refiriéndose a los supuestos de averías simples o particulares y pérdida del buque, el artículo 770 del Código de Comercio establecía 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.”<sup>757</sup>*

---

<sup>757</sup> Conferir RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 94–116, donde hacía 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, abordaba el análisis de los aspectos procesales de esta norma.

En cuanto a su liquidación, la Sección Primera del Título V del Libro III del Código de Comercio (artículos 846 a 850) contenía unas “Disposiciones comunes a toda clase de averías”, y el artículo 869 de dicho Código disponía 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 853 y en el 854, reglas 2 a la 7, en cuanto les sean aplicables.”*<sup>758</sup>

Los mencionados artículos 853 y 854 estaban 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 gruesas<sup>759</sup>, respecto de las cuales establecía el artículo 774 del Código de Comercio que:

---

<sup>758</sup> **Respecto de esta materia, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 639–642; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 182–183; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 715, donde explica que “la derogación formal del Libro III del Código de Comercio no significa que los supuestos codificados carezcan de aplicación bajo la Ley vigente salvo que resulten incompatibles con los principios legales”.

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

<sup>759</sup> No obstante, lo habitual era que la liquidación de las averías gruesas se llevase a cabo mediante las denominadas *Reglas de York y Amberes*, según lo pactado por las partes, como permitía el artículo 846 del Código del Código de Comercio. Sobre esta materia *vide*:

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 674–695; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 704–709.

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

“Cuando se trate de indemnizaciones procedentes de avería gruesa, terminadas las operaciones de arreglo, 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 aseguradas<sup>760</sup> se referían los artículos 789 a 805 del Código de Comercio, y

---

638–662.

GONZÁLEZ–LEBRERO, *op. cit.*, *Procedimientos marítimos*, 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.

<sup>760</sup> **En relación con esta cuestión, conferir:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 642–646; e *Ídem, op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 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

este último precepto disponía 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 conferían los citados artículos 770, 774 y 805 del Código de Comercio, pudieran establecer en la póliza plazos distintos de los señalados 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»<sup>761</sup>, de 1934, dispone que:

---

Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, pp. 845–847.

<sup>761</sup> **Como expusimos, 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, dique seco o flotante, así como los de entrada y salida de estos últimos, consistentes los dichos riesgos en los siguientes accidentes: [...]*”.

ALBORS y ALBORS, *op. cit.*, «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 afirman 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.”.

*“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 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.”*

---

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 631, también ha mantenido –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 [...]”; lo que reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 825.

El artículo 35 de la «Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador»<sup>762</sup>, de 1934, establece que:

*“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*

---

<sup>762</sup> Según indicamos, 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, sobrepuestos, 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 cargador», de 1934, si bien creen “que no resulta en la actualidad frecuente el aseguramiento de las mercancías exclusivamente bajo las Condiciones españolas”.

*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 intereses de cargador» –más lo que resultase de la aplicación conjunta y habitualmente preferente de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres»<sup>763</sup>–, 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, podían dar lugar a que el pago de la indemnización se efectuase pasados tres meses desde la producción del

---

<sup>763</sup> BASTERRETXEA IRIBAR, *op. cit.*, *Práctica del seguro de buques*, 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, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. II, *Análisis de las Pólizas*, p. 136, se dice que “Podríamos definir el costo razonable de reparación como aquel costo que estaría dispuesto a asumir y soportar en la reparación de un buque un prudente armador que no estuviera asegurado”.

siniestro, aunque a tal fin el asegurador desplegara toda la diligencia debida; y esto también podía ocurrir si los interesados estipulaban 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 quedaban excluidos de lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, ya que no cabía hablar de retraso culposo o doloso<sup>764</sup>.

El problema se planteaba 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 exigible, hubiesen transcurrido siete meses, incurriendo en mora «*debitoris*»<sup>765</sup> a partir de ese instante: ¿resultaba aplicable el citado artículo

---

<sup>764</sup> 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, consideraba 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.

<sup>765</sup> **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–



20? En caso afirmativo, tratándose de su redacción inicial, ¿a partir de qué momento debía el asegurador la pena del 20%?

En efecto, no era 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 autonomía de la voluntad entraba en juego, y que, en virtud de los acuerdos de las partes, podían dar lugar a regímenes como los de las dos Pólizas citadas.

El Código de Comercio partía del supuesto de que los interesados podían estipular lo que tuvieran por conveniente, tanto respecto de los plazos como de los intereses. Si no habían pactado nada, el artículo 770 de dicho Código exigía que el pago se hiciera a los diez días de la reclamación (obviamente esto no significa que debiera de pagarse exactamente el día décimo, sino dentro de ese plazo, pues la interpretación contraria era absurda), en caso de averías particulares o pérdida del buque. En cuanto a los intereses moratorios<sup>766</sup>, comenzaban a devengarse una vez transcurrido el

---

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, *op. cit.*, *Manual de Derecho Civil Español*, Vol. III, *Obligaciones y Contratos*, pp. 204–210.

<sup>766</sup> Conferir RUIZ-RICO RUIZ, José Manuel, en *Comentarios al Código Civil y*

referido plazo de diez días<sup>767</sup>, pues el artículo 63 del Código de Comercio dispone que:

*“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 cómo, a falta de pacto, concedía 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, establecía –también a falta de pacto– un plazo de sesenta días para el pago de la indemnización en caso de abandono, que empezaba 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 aplicaba lo dispuesto en el artículo 63.1º. del Código de Comercio, y los intereses se devengaban desde la fecha en que

---

*Compilaciones Forales*, Tomo XV, Volumen 1º., *Artículos 1.088 a 1.124 del Código Civil*, EDERSA, Madrid, 1989, pp. 752–847, donde este autor analiza en profundidad el artículo 1.108 del Código Civil, relativo a la mora del deudor en las obligaciones dinerarias.

<sup>767</sup> Esto mismo se sostiene en ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, *Parte General*, p. 234.

hubiese finalizado el mencionado plazo de sesenta días. Idéntica consideración cabe hacer todavía 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 pagaba su deuda –una vez que fuera 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 empezaba a devengar intereses. La cuantía de éstos podía ser objeto de pacto, así como su concurrencia con la indemnización de daños y perjuicios<sup>768</sup>. A falta de

---

<sup>768</sup> 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, pensaba 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

pacto, pensamos que regía 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 trataba de una deuda líquida y exigible.

---

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

De esta opinión era LA CASA GARCÍA<sup>769</sup>, 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 (artículo 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 (artículos 770, 774 y 805 C. de C., en relación con lo dispuesto en el artículo 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 era líquida y exigible por no presentar el asegurador –culposa o dolosamente<sup>770</sup>– la conformidad que exigían los artículos 770 y

---

<sup>769</sup> 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: *La mora del asegurador en la Ley de Contrato de Seguro*, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S. A., Madrid, 2000, p. 58.

**Añadía este autor en las notas n.º. 16 y n.º. 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, 1.º, 9.ª. Edición, Barcelona, 1994, p. 72.

<sup>770</sup> 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

774 del Código de Comercio, aunque se entendiese que no se devengaban 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 principio<sup>771</sup>–, procedía la reclamación de los

---

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] han sido 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 han manifestado:**

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 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. 90–93.

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.

<sup>771</sup> 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, Nº. 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 1ª. 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 (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 (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 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

daños y perjuicios que tal conducta ocasionase al asegurado (conferir los artículos 1.101 y 1.107 del Código Civil).

Efectivamente, el asegurador estaba 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 causaba un perjuicio a dicho asegurado, resultando de aplicación lo dispuesto en el artículo 63.2º. del Código de Comercio, según el cual:

*“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 resultaba aplicable lo dispuesto en el artículo 1.108 del Código Civil, y la indemnización de daños y perjuicios

---

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 las Sentencias del Tribunal Supremo de 12 de julio de 2010 (EDJ 2010/185018) y de 18 de octubre de 2011 (EDJ 2011/286982).



por mora en la obligación de expresar la conformidad o disconformidad mencionadas podía consistir en el pago del interés convenido, y en su defecto, en el interés legal de la cantidad que posteriormente se liquidase 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 debía –y debe– 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 obligaba –y 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, queda 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, consideramos que rige 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 resulta aplicable por analogía al efecto de calcular el importe de la indemnización pertinente<sup>772</sup>.

---

<sup>772</sup> DÍEZ-PICAZO y GULLÓN, *op. cit.*, *Sistema...*, Vol. II, p. 262, se han manifestado 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.

En dicha Sentencia se mantenía 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 dimanaban 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 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

En los distintos casos expuestos, cabía plantearse si, en lugar del artículo 1.108 del Código Civil, resultaba aplicable el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro. Pensamos que no, porque dado el distinto régimen que para la liquidación del daño y pago de la indemnización se establece por un lado en los artículos 18 y 38 de esta Ley, y se disponía por otro en los artículos 770, 774 y 805 del Código de Comercio, y 33 y 35 de las mencionadas Pólizas españolas<sup>773</sup> (aparte de otras condiciones que pudieran

---

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 primeras 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 nos parece 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.

<sup>773</sup> 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 afirma también, para el caso particular que nos ocupa, en ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I., p. 235,

estipular los contratantes), así como la relación existente entre los artículos 18, 38 y 20 de dicha Ley –esencial para comprender dicho régimen<sup>774</sup>–, el último de los preceptos citados debía –y debe– circunscribir su ámbito de aplicación al propio de la Ley de Contrato de Seguro<sup>775</sup>.

---

aunque, paradójicamente, sí se considere aplicable al seguro marítimo el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro (p. 234).

<sup>774</sup> 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. 291–292.

<sup>775</sup> **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, **mantuvo también que los intereses aplicables en caso de mora en el pago de la indemnización, tanto en los supuestos de averías gruesas como particulares, eran 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 mantiene 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 manifestaba “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 toda la consideración debida, 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,

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–,

---

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, decía 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 sostiene 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. 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 [...]”.

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 revistiendo un carácter punitivo especial<sup>776</sup>, por lo que, en consideración a lo antes expuesto, nos siguió pareciendo más adecuado sostener la inaplicabilidad al seguro marítimo del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, de reiterada mención.

### **A.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 regulado en el Código de Comercio**

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 3.2.7.4.) que la Doctrina Jurisprudencial, relativa a supuestos anteriores a la reforma de dicho precepto por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, rechazó 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

---

<sup>776</sup> LA CASA GARCÍA, *op. cit.*, *La mora del asegurador en la Ley de Contrato de Seguro*, pp. 166–167, concluía 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)”.

1998, 22 de febrero y 23 de junio de 1999 y 22 de mayo de 2003 –ya mencionadas anteriormente al comentar la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro en general al seguro marítimo–, a las que cabe añadir las Sentencias de 23 de enero de 1996 (RJ 1996/638) –que citaba la Sentencia de 26 de abril de 1995, e invocaba el artículo 770 del Código de Comercio–, de 23 de julio de 1998 (RJ 1998/6200) –que citaba la Sentencia de 21 de noviembre de 1996– y de 13 de noviembre de 2002 (RJ 2002/10253) –que citaba las Sentencias de 23 de enero de 1996 y de 12 de diciembre de 1996–.

En la Sentencia de 19 de octubre de 1987<sup>777</sup> –citada con anterioridad–, también se desestimó, juntamente con los restantes motivos de recurso, el undécimo, en el cual se alegaba la infracción del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro; no obstante, los motivos fundamentales del referido recurso fueron los segundo y cuarto, relativos a la valoración del buque después del siniestro, al objeto de determinar si la avería sufrida era determinante de su pérdida total, riesgo cubierto por la póliza (*vide* los fundamentos de Derecho tercero, quinto y octavo).

En su fundamento de Derecho octavo se sostenía 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

---

<sup>777</sup> Esta Sentencia aparece también recogida en el *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Volumen V, 1987, pp. 685–692; y en GARCÍA GIL y GARCÍA GIL, *op. cit.*, *Los contratos mercantiles y su jurisprudencia*, pp. 566–570.

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 añadía 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, rechazaba 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 parecía acertado–, como expusimos<sup>778</sup>, podía encontrar su justificación en el diferente régimen que para la liquidación del daño y pago de la indemnización se establecía 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

---

<sup>778</sup> Conferir, *supra*, el apartado A.2.



Seguro, clave para entender dicho régimen [extremo que se destacaba en las Sentencias del Tribunal Supremo de 31 de enero de 1992 (RJ 1992/538) y de 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 negaba la posibilidad de extender su aplicación al seguro de buque controvertido, manifestando, además, que la realidad social de nuestro tiempo tampoco requería 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 pagaba la indemnización –una vez que tal deuda fuera líquida y exigible– dentro de los plazos pactados por las partes en la póliza o, en defecto de pacto, de los señalados en los derogados artículos 770, 774 y 805 del Código de Comercio, dicha deuda empezaba a devengar los intereses convenidos o, a falta de convenio, el interés legal, según lo dispuesto en el artículo 1.108 del Código Civil.

No obstante, el Tribunal Supremo, en la Sentencia del 19 de febrero de 1988<sup>779</sup> –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 rechazaba el motivo de la parte recurrente, basado en el incumplimiento por parte del mutualista asegurado de la cláusula contractual que le obligaba a comunicar el siniestro a la Aseguradora dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a su conocimiento; en este caso, según el Tribunal Supremo, “debe estarse a lo que dispone con carácter de derecho necesario el artículo 16 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, a tenor del cual dicho plazo se extiende a los siete días de haber conocido el siniestro el tomador del seguro o el beneficiario, salvo que se haya fijado en la póliza un plazo más amplio [...]”.

---

<sup>779</sup> 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.

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 añadía 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, permitieran 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 disipasen

las “razonables dudas” expresadas por el propio Tribunal en esta Sentencia; y así parecía entenderse en la también mencionada Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1991<sup>780</sup>, referida a un seguro marítimo de mercancías. Esta Sentencia recogía 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 pesetas, 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 concluyó la Sala que “El motivo contenido en este apartado ha de ser desestimado, ya que, en primer término, **la cita de una sola Sentencia de este Tribunal es insuficiente para fundar un recurso de casación por infracción de la Jurisprudencia, atendido el concepto que de ésta se da en el artículo 1.6 del Código Civil**; en segundo lugar y como se dirá más extensamente al estudiar el segundo recurso, la Ley reguladora del Contrato de Seguro de 8 de octubre de 1980 no es aplicable, según doctrina de esta Sala, al

---

<sup>780</sup> Recogida en *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía*, Tomo 1992–2, Jurisprudencia (12.285), pp. 243–249.

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 rechazó 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 (esta última citaba, 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 recogieron y desestimaron los motivos primero y segundo formulados por la parte recurrente, dirigidos a combatir el pronunciamiento de la Audiencia Territorial de Valencia que –a su vez– desestimaba la excepción de prescripción de la acción, alegada, con arreglo al artículo 23 de la Ley de Contrato de Seguro, por dicha parte recurrente –entonces demandada–.

El Tribunal Supremo manifestó 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 [...]”. (El énfasis con letra negrita es nuestro).

Se añadía 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 estimó 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 estimó “**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**” (el énfasis con letra negrita es nuestro), considerando aplicables al caso el artículo 1.091 del Código Civil, y los artículos 755 párrafo último y 756 párrafo primero del Código de Comercio, ahora derogados.

En esta Sentencia se recogió 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 regía 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 precisaba, por cuanto tampoco se afirmaba la certeza de dicha supletoriedad.

En el fundamento de Derecho segundo de la Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de abril de 1990<sup>781</sup> –que se refería también a un seguro marítimo de mercancías–, se recogieron y estimaron los motivos primero y segundo formulados por la parte actora recurrente contra la Sentencia de la Sala Primera de la Audiencia Territorial de Valencia, de 9 de Junio de 1988, que desestimaba el recurso de apelación interpuesto por dicha parte actora contra la Sentencia del Juzgado de Primera Instancia número tres de Alicante, que apreciaba la excepción de incompetencia de jurisdicción alegada por la parte demandada.

Atribuida por el Tribunal Supremo la competencia a la Jurisdicción nacional, en el fundamento de Derecho tercero de la citada Sentencia de 30 de abril de 1990 se expuso 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 imprejuizado, es menester ya y actuando en los contornos propios de la instancia, decidir

---

<sup>781</sup> Recogida en *op. cit.*, *La Ley*, Tomo 1990–3, Jurisprudencia (10.870), pp. 176–179 y citada por NAVARRO PÉREZ, José Luis: *Ley del Contrato del Seguro (Comentarios y Jurisprudencia)*, Editorial Comares, Granada, 1991, p. 147.

la 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 [...]”<sup>782</sup>.

Se siguió, 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 rechazaron 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 1991<sup>783</sup>, referida a un seguro marítimo de buque, se recogieron 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

---

<sup>782</sup> 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).

<sup>783</sup> 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.

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 manifestó que “La inconsistencia y consiguiente desestimación del primero de los 3 motivos en que se fundamenta el recurso de casación interpuesto por la entidad mercantil marítima A., S. A., surge de tener en cuenta que la cláusula enunciada en el precedente primer fundamento de derecho, previsora de no poder ser basada ninguna reclamación en el seguro referente a la pérdida de beneficios o/a alquileres del buque «A.», si el acontecimiento respecto del cual tal reclamación se derive fuera la causa de que el buque llegara a ser pérdida total, tiene plena validez en el Derecho español, sin venir afectada por lo dispuesto genéricamente en el artículo 3.1 y en el 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”. (El énfasis con letra negrita es nuestro).

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 rechazó la aplicación de dicha Ley al seguro marítimo, en la medida en que el mismo estuviera regulado por lo dispuesto en los artículos 737 a 805 del Código de Comercio, entonces vigentes, y por lo que establecieran los contratantes en la póliza, al amparo del artículo 738 del Código de Comercio.

Como indicó la propia Sentencia de 22 de abril de 1991, se siguió 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). Y se añadió que el seguro marítimo quedaba “excluido de la referida Ley Especial del Seguro”, como también lo sostuvo la Sentencia de 10 de diciembre de 1988.

Sin embargo, como vimos<sup>784</sup>, el Tribunal Supremo rompió con esta consolidada línea jurisprudencial en su Sentencia de 12 de enero de 2009 (RJ 2009/1743), y consideró que el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro sí era aplicable supletoriamente al seguro marítimo.

En primer lugar, se afirmó 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 aplicaba supletoriamente al seguro marítimo, en defecto de las normas que regulaban esta materia en el Código de Comercio, y de lo pactado libremente por los contratantes en

---

<sup>784</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.7.4.

virtud de lo dispuesto en los artículos 738 y 755 de dicho Código. Y se decía que eran de mencionar en este sentido las Sentencias del Alto Tribunal –antes mencionadas– 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 entendía que la referida supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro se justificaba por lo que establece su artículo 2º., aparte del distinto alcance que respecto de tal supletoriedad se mantuvo en las diferentes Sentencias citadas, según ha quedado expuesto al referirnos a las mismas.

En segundo lugar, en dicha Sentencia de 12 de enero de 2009 la Sala estimó el recurso de casación, y reconoció 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 reconoció (*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)<sup>785</sup>.**

Por último, y como igualmente vimos, en la Sentencia de 20 de abril de 2009 (RJ 2009/3340) se siguió la línea jurisprudencial de la Sentencia de 12 de enero de 2009, que se citaba<sup>786</sup>, y se desestimó 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.

---

<sup>785</sup> 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 3.2., 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.

<sup>786</sup> 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), relativa a un seguro marítimo de buque, 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).

Manifestó concretamente la Sala al resolver este motivo del recurso de casación (*vide* el fundamento jurídico sexto de la Sentencia) 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 50/1980”<sup>787</sup>.

---

<sup>787</sup> 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).



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

#### **A.4. El régimen de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización establecido en los Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, en el Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, en el Anteproyecto y el Proyecto de Ley de Navegación Marítima y en esta última Ley**

##### **A.4.1. Génesis y estructura de los Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, del Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, del Anteproyecto y del Proyecto de Ley de Navegación Marítima y de esta última Ley**

La Doctrina científica ha venido siendo unánime al sostener 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 hizo más patente en el ámbito del Derecho Marítimo, y particularmente en materia de seguros, donde surgió lo que se dio 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 asegurativo.

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 Marítimo<sup>788</sup>.

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.

---

<sup>788</sup> 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 pensaba que era adecuado tomar como punto de partida la «Marine Insurance Act» de 1906, adaptando sus ideas básicas a nuestro Derecho. Conferir MONFORT BELENGUER, *op. cit.*, «Necesidad de una Ley Especial de Seguro Marítimo», en *Revista Española de Derecho Marítimo*, 1966–1967, Fascículo 1, pp. 21 y ss.

El Profesor D. Fernando SÁNCHEZ CALERO, 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 Codificación<sup>789</sup>.

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

---

<sup>789</sup> Para su texto, *vide Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, pp. 979 y ss.

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 Justicia<sup>790</sup>.

Sirvieron como fuentes para la elaboración del Anteproyecto<sup>791</sup>:

1. La «Marine Insurance Act» de 1906.

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.

---

<sup>790</sup> 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 comentaba 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.

<sup>791</sup> 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 5º., pp. 45–46.

## 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 dedicaban en el 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 2004<sup>792</sup> y los Proyectos de 10 de noviembre de 2006<sup>793</sup> y de 19 de diciembre de 2008<sup>794</sup>, 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

---

<sup>792</sup> **En cuanto al Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, vide la extensa obra de MARTÍN OSANTE, José Manuel y EMPARANZA SOBEJANO, Alberto: *Estudio sistemático de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Gobierno Vasco, Servicio Central de Publicaciones, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición.**

<sup>793</sup> FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos: «El largo proceso de elaboración de la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, p. 29, comenta que, de 1999 a febrero de 2004, esa Sección Especial de la Comisión General de Codificación del Ministerio de Justicia estuvo integrada, además de por las personas mencionadas, por los Profesores D. José María RUIZ SOROA y D. Aníbal SÁNCHEZ ANDRÉS y por el Administrador Civil del Estado y Subdirector General de Ordenación y Normativa Marítima del Ministerio de Fomento, D. Luis Miguel GUÉREZ RUIZ.

<sup>794</sup> **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.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando y TAPIA HERMIDA, Alberto Javier: «El contrato de seguro marítimo en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima», en GARCÍA-PITA Y LASTRES y OTROS, *op. cit.*, *Estudios de Derecho Marítimo*, 2012, pp. 953–978.

Conferir, también, FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos: «El largo proceso de elaboración de la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, pp. 35–41, donde comenta los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 2006 y 2008.

GABALDÓN GARCÍA, y por el Notario D. Manuel Ángel RUEDA PÉREZ<sup>795</sup>.

Tanto el Anteproyecto de 2004 como los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 2006 y de 2008 estaban formados por un Título Preliminar, referente a las “*Disposiciones generales*”, y nueve Títulos más<sup>796</sup>, precedidos de una Exposición de Motivos –con un total de 597, 541 y 535 artículos, respectivamente–, y el Anteproyecto de 2004, además, por una Memoria, estando dedicado el Título VIII al contrato de seguro marítimo (formado el del Anteproyecto de 2004 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

---

<sup>795</sup> FUENTES GÓMEZ, *op. cit.*, «El largo proceso de elaboración de la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, p. 29, comenta que, de 1999 a febrero de 2004, esa Sección Especial de la Comisión General de Codificación del Ministerio de Justicia estuvo integrada, además de por las personas mencionadas, por los Profesores D. José María RUIZ SOROA y D. Aníbal SÁNCHEZ ANDRÉS y por el Administrador Civil del Estado y Subdirector General de Ordenación y Normativa Marítima del Ministerio de Fomento, D. Luis Miguel GUÉREZ RUIZ.

<sup>796</sup> 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” (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.

contenido partían—, 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, del seguro múltiple 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, concluía con siete Disposiciones 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)<sup>797</sup>.

Hay que decir que la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012 —a la que hemos hecho referencia a lo largo de esta obra—, era coincidente con el Proyecto de 19 de diciembre de 2008.

En cambio, el Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 presentó algunas diferencias. Así, constaba de 497 artículos, distribuidos en diez Títulos —al añadirse uno décimo dedicado a la “*Certificación pública de determinados expedientes de Derecho*”

---

<sup>797</sup> El Anteproyecto de 2004 terminaba con cuatro Disposiciones Adicionales, una Disposición Transitoria, una Disposición Derogatoria y cuatro Disposiciones Finales.



*Marítimo*”, dividido en cuatro Capítulos—; el Título I estaba formado sólo por seis Capítulos (desaparecieron, como tales, los anteriormente dedicados a “*la seguridad de la navegación*”, “*la lucha contra la contaminación*”, “*la búsqueda y salvamento de vidas*”, “*las remociones*” y “*las obligaciones por causa de interés social*”; y el relativo a “*las facultades de interceptación, inspección y detención de buques*” quedó limitado al “*Del derecho de persecución y de visita*”); y tenía diez Disposiciones Adicionales (de las que sólo eran plenamente coincidentes tres: las referentes a la “*Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles y Registro de Buques y Empresas Navieras*”, a las “*Juntas Arbitrales Marítimas*” y a la “*Contratación electrónica*”), dos Transitorias (se añadió una Segunda dedicada al “*Régimen de las Entidades Navieras en función del tonelaje*”) y cinco Finales (con una Primera, nueva, sobre las “*Reglas de Rotterdam*”, mientras se suprimían las relativas a las Leyes 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, 22/2003, de 9 de julio, Concursal, y 22/1998, de 28 de julio, de Costas, y la referente a la “*Aplicación de Convenios Internacionales para la protección y preservación del medio marino*”).

La estructura del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013<sup>798</sup> era coincidente con la del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012, con unas pocas

---

<sup>798</sup> Vide FUENTES GÓMEZ, *op. cit.*, «El largo proceso de elaboración de la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 41–44, donde comenta este Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 2013.

salvedades. Los diez Títulos comprendían 524 artículos. Las Disposiciones Adicionales pasaron a ser once, habiéndose suprimido las anteriores Tercera (“*Juntas arbitrales Marítimas*”) y Octava (“*Vigilancia de los espacios marítimos*”), añadiéndose las nuevas Tercera (“*Órganos competentes de la Armada para la determinación de los premios y remuneraciones por salvamentos y remolques*”), Décima (“*Disposiciones especiales en materia de navegación aérea*”) y Undécima (“*Aranceles notariales y registrales*”). Y, por último, había ocho Disposiciones Finales, al añadirse la Tercera, sobre la “*Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*”; otra Cuarta, de la “*Modificación de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social*”; y la Quinta, relativa a la “*Modificación de la Sección primera de la tasa de servicios sanitarios «Derechos sanitarios sobre Tráfico Marítimo y Aéreo», anexa al Decreto 474/1960, de 10 de marzo, por el que se convalidan las tasas por servicios sanitarios*”.

Finalmente, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, conserva casi por completo la estructura del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013. Se sustituyó la denominación “*Exposición de motivos*” por la de “*Preámbulo*”, que consta igualmente de trece apartados de similar contenido. Los diez Títulos comprenden 523 artículos en vez de los 524 del Proyecto, con la misma división que éste en Capítulos y Secciones

dentro de ellos. Las Disposiciones Adicionales quedaron en diez, al convertirse la Primera del Proyecto (“*Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles y Registro de Buques y Empresas Navieras*”) en la Disposición Final Octava de la Ley; y a las Disposiciones Finales se añadieron la Novena (“*Habilitación al Gobierno*”), la Décima (“*Habilitación al Gobierno para la modificación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos*”) y la Undécima (“*Remisión a las Cortes Generales del Proyecto de Ley*”), pasando la Octava del Proyecto (“*Entrada en vigor*”) a ser la Duodécima de la Ley.

Como queda dicho, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, dedica igualmente el Título VIII al “*contrato de seguro marítimo*” (artículos 406 a 467)<sup>799</sup>, con los tres Capítulos y Secciones que hemos indicado antes, al referirnos al Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de 2004 y a los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 2006 y de 2008 –que, según decíamos, siguen en

---

<sup>799</sup> **En relación con esta materia, vide:**

SALINAS ADELANTADO, *op. cit.*, «El seguro de buques en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, pp. 377–396, donde estudia los artículos 439 a 452 de la Ley de Navegación Marítima, relativos al seguro de buques.

BARBADILLO, Jesús: «Comentarios generales sobre la nueva Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, pp. 501–502, en las que hace una reseña de la regulación del seguro marítimo en dicha Ley.

SÁNCHEZ CALERO y TAPIA HERMIDA, *op. cit.*, «El contrato de seguro marítimo en la Ley de Navegación Marítima», en *Revista de Derecho Mercantil*, N.º. 295, Enero–Marzo, 2015, pp. 143–171.

esta materia la estructura de los Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo—, que también contemplaban la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, el Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013.

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.*

*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 aquéllos 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 también acerca del contrato de seguro marítimo, en el apartado X del Preámbulo de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima –en forma casi coincidente con lo que se decía en el apartado X de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, y en el apartado IX de la Exposición de Motivos del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de

2012<sup>800</sup>, se contienen las consideraciones que, por su importancia, transcribimos seguidamente:

*“En el tratamiento del seguro marítimo, que se recoge en el título VIII, se han seguido, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, pero bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica. La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida por el Derecho de la Unión Europea sobre Seguros de Grandes Riesgos, obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes. En cuanto a su ámbito de aplicación, este seguro cubre los daños propios de la navegación marítima<sup>801</sup>, presumiéndose concluido siempre el contrato por quien*

---

<sup>800</sup> En términos casi coincidentes en su mayor parte, se expresaban también el apartado VIII de la Exposición de Motivos del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, el apartado IX de la Exposición de Motivos de los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006 y de 19 de diciembre de 2008, y el apartado IX de la Exposición de Motivos de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.

<sup>801</sup> **Ahora bien, hay que tener en cuenta lo dispuesto en el ya citado artículo 1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima** (coincidente con el artículo 1 del Proyecto de 2013), **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. Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.*

*3. Fuera de los casos contemplados en el apartado anterior la navegación por las aguas interiores se regirá por la Legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación.”*

Al respecto, conferir RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO;

*resulte ser titular del interés 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. Salvo acuerdo en contrario no cubren los extraordinarios (bélicos y asimilables), tampoco el vicio propio, el desgaste natural (con alguna particularidad para el seguro de buques) y la culpa grave del asegurado (el dolo nunca queda cubierto y, a estos efectos, la culpa grave del asegurado incluye la de los dependientes en tierra, a quienes incumbe el mantenimiento del objeto asegurado). 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, mientras que al asegurador compete indemnizar el daño producido, pudiendo liquidarse el siniestro por la doble vía del procedimiento de avería o el sistema de abandono que la Ley permite realizar pactando la no transmisión del objeto asegurado o de sus restos a la compañía aseguradora. La liquidación puede hacerse extrajudicialmente por medio de los liquidadores de averías.*

---

MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 33-48.

*En el tratamiento de las ramas singulares del seguro marítimo la Ley incorpora como novedad la cobertura aseguradora de la responsabilidad civil del armador, que sigue la Ley de Contrato de Seguro y que se articula, además, como disciplina supletoria en los supuestos en los que esta Ley de Navegación Marítima impone la contratación de seguros obligatorios que gocen de su propio régimen específico, lo que tiene lugar en los casos de responsabilidad civil por contaminación y 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. El asegurador podrá oponer a esa reclamación 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.”*

#### **A.4.2. El régimen de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización en 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.”*

Por lo que respecta al plazo para el abandono en el seguro de buques, el artículo 55 del Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 1980 establecía que:

*“La declaración de abandono deberá presentarse al asegurador dentro del plazo de 60 días, a contar del siniestro, salvo el caso del apartado cuarto del artículo anterior, en que se contarán después de transcurridos los tres meses en él señalados.*

*Pasados tales plazos, el asegurado sólo podrá reclamar la indemnización por la acción de avería.”*

Y el artículo 54.4 de dicho Anteproyecto se refería al “*caso de pérdida presunta del buque, que se verifica por la carencia de noticias del mismo en un plazo de tres meses. En este supuesto la pérdida se entiende verificada el día en que se recibieron las últimas noticias”*.

El Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992, en su artículo 41, ampliaba a noventa días a contar desde la fecha del

siniestro el plazo para presentar al asegurador la declaración de abandono en el seguro de buques; plazo que, en el caso de pérdida del buque por falta de noticias contemplado en el artículo 40.d), “*se contará una vez transcurridos los otros noventa días en él señalados*”. Conforme a este último precepto, “*La pérdida se entenderá verificada el último día del plazo citado que se contará a partir del día en que se recibieron las últimas noticias*”.

Tratándose del seguro de mercancías, el Anteproyecto de 1980 disponía en su artículo 66 párrafo último que “*El plazo para ejercitar el derecho de abandono será de sesenta días desde la pérdida, salvo el supuesto del número tercero, en que se contarán desde el transcurso de los tres meses en él señalados. Pasado tal plazo, el asegurador podrá reclamar la indemnización sólo por la acción de avería*”; el artículo 66.3 se remitía al artículo 54.4, antes mencionado, para el “*caso de pérdida presunta del buque porteador*”.

El artículo 53 del Anteproyecto de 1992 también establecía que en el seguro de mercancías “*La declaración del abandono se realizará por el asegurado dentro de los sesenta días siguientes al de la producción de las circunstancias que para cada caso establece el artículo anterior. Transcurrido dicho plazo, el asegurado sólo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de abandono*”.

Y el artículo 52 de este Anteproyecto disponía que:



*“Podrá el asegurado abandonar las mercancías aseguradas en los siguientes casos:*

*a) Pérdida total de las mercancías.*

*b) Averías cuyo importe, más el costo de reacondicionamiento y reexpedición a destino, alcance el valor de las mercancías establecido en la póliza.*

*c) Pérdida del buque porteador de acuerdo con el artículo 449.d).*

*d) Pérdida o innavegabilidad sobrevenida al buque durante el viaje, si las mercancías no han podido ser reexpedidas a destino en el plazo de noventa días o en el que fije la póliza, contado desde la pérdida o la innavegabilidad.”*

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*”, se disponía 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 1980<sup>802</sup>, estableciendo un pago a cuenta de la futura indemnización en caso

---

<sup>802</sup> 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 nº. 35 bis en la p. 71, quien valoraba el sistema del citado artículo 42 del Anteproyecto de 1980 como “claramente insuficiente y excesivamente duro para el asegurado”.

de divergencia sobre su cuantía entre los contratantes; previsión muy acertada y en línea con lo que establecían los artículos 770 y 774 del Código de Comercio, que exigían el previo pago –bajo fianza del asegurado– o el depósito judicial del importe de la indemnización, si el asegurado desea contradecir judicialmente dicho importe o la liquidación efectuada<sup>803</sup>.

Por lo tanto, cabía 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 decir que los artículos 770 y 774 citados no recogían 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 facultaba 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 liquidación<sup>804</sup>. En

---

<sup>803</sup> Como se indicaba 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.

<sup>804</sup> 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

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.

No obstante, ni el Anteproyecto de 1980 ni el de 1992 regularon la liquidación de la avería gruesa, lo que hubiera resultado conveniente, pues conforme a sus artículos 35.2.a) y 22.1.a), respectivamente, “*La indemnización del asegurado comprenderá, salvo pacto en contrario [...] El importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado*”. Como veremos en el apartado siguiente, dicha liquidación sí se contempló en los sucesivos Anteproyectos y Proyectos que concluyeron en la Ley de Navegación Marítima, así como en esta última.

#### **A.4.3. El régimen de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización en el Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, en el Anteproyecto y Proyecto de Ley de Navegación Marítima y en esta última Ley**

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 Anteproyecto<sup>805</sup> y en los Proyectos de Ley General de

---

“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”.

<sup>805</sup> **En relación con la regulación del seguro marítimo en el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, conferir:**

FERNÁNDEZ-QUIRÓS, Tomás y LÓPEZ QUIROGA, Julio: «El contrato de

Navegación Marítima<sup>806</sup> y en el Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima, no se establecía la aplicación supletoria de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, que sí se introdujo, sorpresivamente, en el párrafo segundo del artículo 406.1. del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, conforme al cual, “*En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de seguro*”, decisión que ya en su momento estimamos que debía haberse reconsiderado<sup>807</sup>, pero que se mantiene en el párrafo segundo del artículo 406 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

---

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

GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis: «El régimen del seguro marítimo en la propuesta del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima», *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., 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.

<sup>806</sup> **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.

<sup>807</sup> Así lo manifestamos en SOTO ABELEDO, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 650–651, 745 y 822.

Además, según el apartado 2 del artículo 436 del Proyecto de 2008<sup>808</sup>, “*Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”.

En el artículo 385.2 del Anteproyecto de 29 de octubre de 2012 se matizó lo anterior –entendemos que más acertadamente– al establecerse que “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”; y así se reiteró en el artículo 406.2 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, y por último en idéntico precepto de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, de modo que los seguros voluntarios de tales embarcaciones dedicadas al deporte o recreo quedan sometidos al régimen de la misma.

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<sup>809</sup>, y en los artículos 467 y 466 de

---

<sup>808</sup> El artículo 436.2 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, coincidía con el artículo 436.2 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008, Proyecto que reprodujo íntegramente.

<sup>809</sup> 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.

los Proyectos de Ley General de la Navegación Marítima de 10 noviembre de 2006 y de 18 de diciembre de 2008<sup>810</sup>, respectivamente, era coincidente con la del artículo 29 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992, con dos salvedades: se establecía que el plazo que para la liquidación del siniestro se podía fijar en la póliza no podía 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 añadía 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 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 incorporó otro apartado –el 5–, que reprodujo el artículo 43 de la Ley de Contrato de Seguro, con la única diferencia de que se concretaba que la subrogación del asegurador lo sería 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 fuera de sus consecuencias.

---

<sup>810</sup> El artículo 466 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, coincidía con el artículo 466 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008, Proyecto que ya hemos dicho que reproducía íntegramente.

La regulación de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización en el artículo 416 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012, y en el artículo 437 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, coincidía con la del artículo 466 del Proyecto de 2008, con dos particularidades: en el apartado 1.b) *in fine* de los citados artículos 416 y 437 se añadió como excepción de la obligación del asegurador de aceptar o rechazar el siniestro en el plazo de un mes desde que el asegurado aportase la prueba del daño o de sus causas, “*que sea necesaria para la liquidación del siniestro la aportación de ulterior documentación por parte del asegurado*”; y en el apartado 5 de dichos artículos 416 y 437 se añadió un párrafo quinto conforme al cual “*La exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada por el asegurado o el tomador con dicho tercero no será oponible al asegurador, a menos que tal exoneración haya sido expresamente aceptada por éste, consignándola en la póliza de seguros*”. Estas modificaciones también pasaron al artículo 437 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, conforme al cual<sup>811</sup>:

---

<sup>811</sup> **Sobre esta materia, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 371–375; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 832–836.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 646–649.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 492–496.



*“1. El asegurador deberá practicar la liquidación del siniestro en el plazo fijado en la póliza, que no podrá ser superior a un mes contado 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 requiera un plazo más amplio para la averiguación de las causas o que sea necesaria para la liquidación del siniestro la aportación de ulterior documentación por parte del asegurado.*

*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 obligará al asegurador al abono de los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que el asegurador manifestó su rechazo al abandono o la avería.*

*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, en el plazo de quince días desde que el asegurado manifieste su falta de conformidad, de la cantidad fijada por el asegurador, sin que la percepción de esa cantidad impida al asegurado la reclamación judicial de la suma superior que, a su juicio, debería alcanzar la indemnización.*

4. *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 de treinta días desde su notificación.*

5. *Pagada la indemnización por el asegurador, con arreglo al contrato de seguro, este se subrogará en los derechos y acciones que correspondieran al asegurado hasta el límite de la indemnización, contra quien sea responsable del siniestro o de la agravación de sus consecuencias o de ambos.*

*El asegurador no podrá ejercitar en perjuicio del asegurado los derechos en que se haya subrogado. El asegurado responderá de los perjuicios que, por sus actos u omisiones, pueda causar al asegurador en su derecho a subrogarse.*

*El asegurador no tendrá derecho a la subrogación contra ninguna de las personas cuyos actos u omisiones den origen a responsabilidad del asegurado, de acuerdo con la Ley, ni contra el causante del siniestro que sea, respecto del asegurado, pariente en línea directa o colateral dentro del tercer grado civil de consanguinidad, padre adoptante o hijo adoptivo que convivan con el asegurado. Esta norma no tendrá efecto si la responsabilidad proviene de dolo o si la responsabilidad está amparada mediante un contrato de seguro. En este último supuesto, la subrogación estará limitada en su alcance de acuerdo con los términos de dicho contrato.*

*En caso de concurrencia de asegurador y asegurado frente a tercero responsable, el recobro obtenido se repartirá entre ambos en proporción a su respectivo interés.*

*La exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada por el asegurado o el tomador con dicho tercero no será oponible al asegurador, a menos que tal exoneración haya sido expresamente aceptada por éste, consignándola en la póliza de seguros.”*

Conviene destacar que, con arreglo al inciso final del apartado 2 del artículo 437 –como ya ocurría en los Anteproyectos y Proyectos anteriores que venimos reseñando–, “*La demora en el pago obligará al asegurador al abono de los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que el asegurador manifestó su rechazo al abandono o la avería*”, lo que excluye la aplicación al seguro marítimo del artículo 20 LCS<sup>812</sup>.

Por lo que se refiere al plazo para el abandono en el seguro de buques, han coincidido con el artículo 41 en relación con el artículo 40.d) del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992 los artículos 517 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, 480 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006, 479 del Proyecto de Ley General de

---

<sup>812</sup> Así lo destaca GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 648.

Navegación Marítima de 18 de diciembre de 2008<sup>813</sup>, 429 del Anteproyecto Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y 450 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, precepto este último que establece que<sup>814</sup>:

*“1. La declaración de abandono deberá presentarse al asegurador dentro del plazo de noventa días contados desde la fecha del siniestro. En el caso de la letra d) del artículo anterior, el plazo se contará una vez transcurridos los otros noventa días en él señalados.*

*2. Pasados los plazos indicados en el número anterior, el asegurado sólo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería.”*

El artículo 449.d) de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima se refiere –en los mismos términos que el artículo 40.d) del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992– a *“La pérdida del buque por falta de noticias en el plazo de noventa días”*, en cuyo caso *“La pérdida se entenderá verificada el último día del plazo citado, que se contará a partir del día en que se recibieron las últimas noticias”*.

---

<sup>813</sup> Y de idéntico tenor fue el artículo 479 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.

<sup>814</sup> Al respecto, conferir LÓPEZ QUIROGA, *op. cit.*, «El seguro marítimo de buques», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 665–669.

De igual forma, en cuanto al plazo del abandono en el seguro de mercancías, siguieron la misma línea del artículo 53 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992 los artículos 529 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, 492 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006, 491 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 18 de diciembre de 2008<sup>815</sup>, 441 del Anteproyecto Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y 462 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, precepto este último que dispone que *“La declaración de abandono se realizará por el asegurado dentro de los sesenta días siguientes al de la producción de las circunstancias que para cada caso establece el artículo anterior. Transcurrido dicho plazo, el asegurado sólo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería”*.

Y el artículo 461 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima establece que<sup>816</sup>:

*“Podrá el asegurado abandonar las mercancías aseguradas en los siguientes casos:*

---

<sup>815</sup> Y lo mismo establecía el artículo 491 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.

<sup>816</sup> Sobre el particular, *vide* FERNÁNDEZ QUIRÓS, *op. cit.*, «El seguro marítimo de mercancías», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 691–695.

a) *Pérdida total de las mercancías.*

b) *Averías cuyo importe, más el costo de reacondicionamiento y reexpedición a destino, alcance el valor de las mercancías establecido en la póliza. A efectos de este cálculo se sumará al importe de las reparaciones, las contribuciones a cargo de la mercancía en la avería gruesa o en el salvamento.*

c) *Pérdida del buque porteador de acuerdo con el artículo 449.d).*

d) *Pérdida o innavegabilidad sobrevenida al buque durante el viaje, si las mercancías no han podido ser reexpedidas a destino en el plazo de noventa días o en el que fije la póliza, contado desde la pérdida o la innavegabilidad.”*

Por lo tanto, respecto del artículo 52 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992, se añadió en el apartado b) del artículo 461 de la Ley de Navegación Marítima el inciso final “*A efectos de este cálculo se sumará al importe de las reparaciones, las contribuciones a cargo de la mercancía en la avería gruesa o en el salvamento”*”.

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, 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, y del artículo 414.2 del Anteproyecto Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012, coincidía 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*”<sup>817</sup>.

Con una redacción un tanto diferente, en el artículo 435.2 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, se dispuso que “*La aceptación del abandono puede ser expresa o presunta. Se entenderá producido el abandono si el asegurador no lo rechaza en el plazo de un mes contado desde la recepción de la declaración*”; y de este modo se contempla en el mismo precepto de la Ley 24/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Al tratar del contenido de la indemnización –como ya lo hicieran los artículos 35.2.a) y 22.1.a) del Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 1980 y del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992, respectivamente–, los artículos 497.1.a) del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, 460.1.a) del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006 y 459.1.a) del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 18 de diciembre de 2008<sup>818</sup>, dispusieron que “*La indemnización del asegurado comprenderá, salvo pacto en contrario [...]*

---

<sup>817</sup> Y lo mismo dispuso el artículo 464.2 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.

<sup>818</sup> Y de igual forma el artículo 459.1.a) de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.

*El importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado*". Posteriormente, los artículos 409.1.a) del Anteproyecto Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y 430.1.a) del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, suprimieron el inciso *"salvo pacto en contrario"*.

Por lo que se refiere a la liquidación de la avería gruesa, el artículo 412 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, como expresión del principio de *"Libertad de pactos"*, estableció que:

*"1. Los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación aplicándose las dispuestas legalmente en defecto de pacto.*

*2. Igualmente podrán pactar la liquidación privada de la avería gruesa por un liquidador, que será designado por el naviero."*

Y así lo reiteraron –con la única salvedad de sustituir la referencia al *"naviero"* por el *"armador"* en el apartado 2– los artículos 387 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006, 386 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 18 de diciembre de 2008<sup>819</sup>, 336 del Anteproyecto Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y 356 del Proyecto de Ley de Navegación

---

<sup>819</sup> Y el artículo 386 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.



Marítima de 29 de noviembre de 2013.

El artículo 356 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, introdujo también algunos cambios en el apartado 1, y finalmente estableció que<sup>820</sup>:

*“1. Los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación. A falta de precisión en otro sentido se entenderá aplicable la versión más reciente de las Reglas de York y Amberes y, en defecto de elección de cualesquiera reglas, serán aplicables las normas dispuestas legalmente.*

*2. Igualmente podrán pactar la liquidación privada de la avería gruesa por un liquidador, designado por el armador.”<sup>821</sup>*

---

<sup>820</sup> **Al respecto vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 325–329; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 693–715.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 369–379; e Ídem, *op. cit.*, «Accidentes de la navegación: abordaje, avería gruesa, salvamento y bienes hundidos o naufragados», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 542–547.

<sup>821</sup> Al comentar este precepto, GÓMEZ DE MARIACA, Luis F.: «Reflexiones e inquietudes sobre la liquidación de la avería gruesa en la nueva Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, p. 322, considera que por “*versión más reciente de las Reglas de York y Amberes*” hay que entender la de 2004; y deja planteado el problema de qué ocurriría si en un viaje concreto dentro de un mismo buque hubiese distintas mercancías respecto de las cuales, para el caso de avería gruesa, se hubiese pactado el sometimiento a diferentes versiones de las referidas Reglas.

El valor de la “*Liquidación privada*” ha sido regulado de la misma forma en los artículos 413 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, 384 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006, 383 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 18 de diciembre de 2008<sup>822</sup>, 333 del Anteproyecto Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y 353 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, precepto este último que dispone que “*La liquidación de averías hecha privadamente, y salvo que en el título que la origina se haya pactado otra cosa, carece de fuerza de obligar para los interesados, quienes podrán discutirla en el procedimiento judicial correspondiente*”<sup>823</sup>.

El artículo 416 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004 establecía que, “*En defecto de acuerdo entre los interesados, se procederá judicialmente a la liquidación de la avería, de acuerdo con los trámites previstos en los artículos 580 a 590 de esta Ley*”. En los artículos 582 y 583 se contemplaba el nombramiento por el Juez de un liquidador de avería gruesa de entre la lista de colegiados que a

---

<sup>822</sup> Y lo mismo disponía el artículo 383 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.

<sup>823</sup> GÓMEZ DE MARIACA, *op. cit.*, «Reflexiones e inquietudes sobre la liquidación de la avería gruesa en la nueva Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, p. 320, indica que tal procedimiento será el ordinario, a sustanciarse ante el Juzgado de lo Mercantil que corresponda.

tal efecto le debía remitir la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía –que podía ser recusado por las causas previstas para los peritos en la Ley de Enjuiciamiento Civil–, que, según el artículo 584, debía preparar la liquidación en el plazo razonable que le fijase el Juez “*en función de las dificultades del caso y que no podrá exceder de seis meses salvo causa justificada por el dictamen del propio liquidador*”, exigiendo el artículo 589 que todos los interesados le prestasen “*la colaboración requerida en orden a información y documentación*”. Añadía el artículo 585 que “*Presentada la liquidación de avería gruesa por el liquidador, o su dictamen negativo a la procedencia de la liquidación, se pondrá de manifiesto a los interesados, quienes podrán mostrar su acuerdo con él o impugnarlo durante los treinta días siguientes*”, caso este último que, conforme al artículo 586, obligaba al liquidador a emitir un dictamen fundado sobre la procedencia de las impugnaciones, en el plazo de treinta días. A continuación, disponía el artículo 587 que el Juez “*dictará auto motivado aprobando, modificando o rechazando la liquidación*”, que “*será apelable en ambos efectos*”; y, una vez firme, establecía el artículo 588 que dicho auto “*será título bastante para despachar ejecución contra los interesados que no abonasen la contribución señalada en la decisión en el plazo de quince días, así como contra quienes garantizaron su obligación, en los límites de la garantía prestada*”. Como normas supletorias, se remitía el artículo 590 a las de la “*jurisdicción voluntaria*”.

Los artículos 385 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006, 384 del Proyecto de Ley General de

Navegación Marítima de 18 de diciembre de 2008<sup>824</sup> y 334 del Anteproyecto Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012, prescindieron del procedimiento reseñado, y dispusieron que, “*En defecto de liquidación privada, se procederá a la liquidación de la avería de acuerdo con los trámites previstos en la legislación procesal*”.

En cambio, el artículo 334 del Anteproyecto Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 establecía que, en ese caso, “*se procederá a la liquidación de la avería de acuerdo con los trámites previstos en los artículos 490 a 495*”, que regulaban un procedimiento de liquidación similar, pero ante un Notario en lugar de ante un Juez<sup>825</sup>. Y lo mismo dispusieron los artículos 354 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, con remisión a lo establecido en los artículos 506 a 511. Cabe destacar que, conforme al artículo 508.2, en principio, el plazo razonable que el Notario deberá fijar al liquidador para que lleve a cabo su cometido no podrá exceder de cuatro meses “*salvo causa*

---

<sup>824</sup> Y el artículo 384 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.

<sup>825</sup> En relación con la liquidación de la avería gruesa ante Notario, *vide* ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 328–329; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 713–714.

Sobre las distintas funciones que la Ley de Navegación Marítima atribuye al Notario, conferir:

CASAS, Jesús: «La Ley 14/14 de Navegación Marítima desde una óptica notarial», en *El Notario del Siglo XXI*, n.º. 57, Septiembre-Octubre, 2014.

FELIU ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, Tomás: «Estudio de la intervención notarial en materia de Derecho Marítimo según la Ley de Navegación Marítima», en *Cuadernos de Derecho y Comercio*, N.º. 62, Diciembre de 2014, pp. 117–126.

*justificada a instancia del propio liquidador*”, exigiendo el artículo 508.2 párrafo segundo que todos los interesados le presten “*la colaboración requerida en orden a información y documentación*”<sup>826</sup>; y el artículo 508.3 prevé que los interesados puedan impugnar la liquidación en el plazo de treinta días, lo que, con arreglo al artículo 509, obligará al liquidador a emitir el correspondiente dictamen en otro plazo igual<sup>827</sup>. Seguidamente, establece el artículo 510.1 que el Notario “*dictará resolución motivada aprobando, modificando o rechazando la liquidación*”, que, según el apartado 2, “*será recurrible con efectos suspensivos ante el Juzgado de lo Mercantil competente*”<sup>828</sup>, en cuyo caso, “*admitido el recurso el Secretario Judicial designará un nuevo liquidador para que practique la liquidación en la forma y plazos señalados en el artículo 508. Recibidas las impugnaciones de los interesados o transcurrido el plazo de treinta días desde que se les puso de manifiesto la liquidación, el Secretario Judicial convocará una vista que se celebrará por los trámites del juicio*

---

<sup>826</sup> GÓMEZ DE MARIACA, *op. cit.*, «Reflexiones e inquietudes sobre la liquidación de la avería gruesa en la nueva Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, p. 326, destaca que sin tal colaboración “la liquidación deviene imposible o inexacta”, lo que, habida cuenta de los intereses encontrados y la disparidad de criterios, puede darse con frecuencia.

<sup>827</sup> Como señala GÓMEZ DE MARIACA, *op. cit.*, «Reflexiones e inquietudes sobre la liquidación de la avería gruesa en la nueva Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, p. 325, tales plazos son exigüos.

<sup>828</sup> FELIU ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, *op. cit.*, «Estudio de la intervención notarial en materia de Derecho Marítimo según la Ley de Navegación Marítima», en *Cuadernos de Derecho y Comercio*, N.º. 62, Diciembre de 2014, p. 122, aclara que aunque no se indica el plazo para recurrir, del artículo 511 se deduce que el mismo será el de quince días desde que se les notifique la resolución notarial a los interesados.

*verbal*<sup>829</sup>. Finalmente, el artículo 511 establece que “*La resolución firme será título bastante para despachar ejecución contra los interesados que en el plazo de quince días no abonasen la contribución señalada en la decisión, así como contra quienes garantizaron su obligación, en los límites de la garantía prestada*”.

## **B. El plazo de prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro marítimo**

Como tuvimos ocasión de comprobar, el Tribunal Supremo, en Sentencia de 21 de julio de 1989 (RJ 1989/5771), rechazó la aplicación del artículo 23 de la Ley de Contrato de Seguro a un contrato de seguro marítimo de mercancías, pues mantenía que la normativa específica reguladora del citado seguro “es la contenida en los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio”, que no habían sido derogados por la citada Ley de Contrato de Seguro, lo cual reiteró en la Sentencia de 22 de abril de 1991 (RJ 1991/3018).

---

<sup>829</sup> Este trámite específico ante el Secretario Judicial no se contemplaba en el Anteproyecto de 2012, sino que se introdujo en el Proyecto de 2013, pasando así a la Ley de Navegación Marítima.

Hay que tener en cuenta que la Ley Orgánica 7/2015, de 21 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, cambió el nombre del Cuerpo de Secretarios Judiciales, que ha pasado a denominarse Cuerpo de Letrados de la Administración de Justicia; modificación que, con arreglo a lo establecido en la Disposición Final Décima de dicha Ley Orgánica, entró en vigor el 1 de octubre de 2015.

El artículo 954 del Código de Comercio establecía que “Prescribirán por tres años, contados desde el término de los respectivos contratos o desde la fecha del siniestro que diere lugar a ellas, las acciones nacidas de los préstamos a la gruesa o de los seguros marítimos”<sup>830</sup>.

En cambio, el artículo 23 de la mencionada Ley de Contrato de Seguro, dispone que “Las acciones que se deriven del contrato de seguro prescribirán en el término de dos años si se trata de seguro de daños y de cinco si el seguro es de personas”.

La Doctrina<sup>831</sup> ha sido unánime al considerar que respecto de los contratos de seguro marítimo no regía lo establecido en el artículo 23 de la Ley de Contrato de Seguro, sino lo dispuesto en el artículo 954 del Código de Comercio, que recogía un plazo especial de prescripción para las acciones derivadas de dichos contratos.

---

<sup>830</sup> Nos parece evidente que la terminología del artículo no dejaba lugar a dudas sobre la naturaleza del plazo de ejercicio de las acciones en él contempladas, que era de prescripción. Como manifiesta ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 851, “Bajo el sistema vigente desde la codificación han sido numerosas las Sentencias del Tribunal Supremo sobre distintas cuestiones en materia de prescripción, siendo rechazable la terminología que utiliza en algunas ocasiones al denominar plazo de caducidad lo que no es sino un plazo de prescripción; precisamente por ello, las partes pueden modificar ese plazo, reduciéndolo o ampliándolo [...]”.

<sup>831</sup> Así:

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 698, citando la Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de julio de 1989; 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. 321.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 1.058–1.059.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 527.

No podía ser de otro modo, pues reconocida entonces también en forma unánime por la Doctrina la subsistencia y total virtualidad de los citados artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio [en este sentido se manifestaron también, como vimos, las Sentencias del Tribunal Supremo de 19 de octubre de 1987 (RJ 1987/7297), de 10 de diciembre de 1988 (RJ 1988/9423) y de 30 de abril de 1990 (RJ 1990/2807)], aunque postulásemos la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo por entender que así lo establece el artículo 2º. de dicha Ley –postura que no compartimos, como tampoco lo hizo el Tribunal Supremo en las Sentencias citadas–, sólo podíamos recurrir a lo dispuesto en ella a falta de precepto del Código de Comercio sobre la materia en cuestión. Y, precisamente, en ese caso dicho Código regulaba de forma específica el plazo de prescripción de las acciones nacidas de los seguros marítimos en el artículo 954, norma de aplicación preferente sobre el artículo 23 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre.

Por la misma razón, la situación no se modificó, tampoco, desde el 1 de enero de 1993 hasta el 9 de noviembre de 1995, período en que estuvo en vigor lo dispuesto en el artículo 23.2 en relación con el artículo 52.a) de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado –derogada por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados–, en la redacción dada a los mismos 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 establecían que el contenido de las pólizas de seguros que cubrieran



riesgos referentes a cascos de buques, mercancías transportadas y responsabilidad civil derivada del uso de buques, se sujetaría, en defecto de pacto de los contratantes, a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

En cambio, el Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 1992 estableció en su artículo 30 –con carácter imperativo–, que “*Los derechos derivados del contrato de seguro prescriben en el plazo de dos años, a partir del momento en que pudieron ejercitarse*”<sup>832</sup>. Este plazo de prescripción era coincidente con el dispuesto en el citado artículo 23 de la Ley de Contrato de Seguro, lo que sin duda obedeció a la intención de armonizar ambos textos legales, como sostenía RUIZ SOROA<sup>833</sup> respecto de dicho Anteproyecto en general.

Y lo mismo establecían el artículo 505 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, los artículos 468 y 467 de los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 10 de

---

<sup>832</sup> El artículo 44 del Anteproyecto de 1980 –relativo a la prescripción– tenía carácter dispositivo y su redacción era más defectuosa, pues no indicaba el momento a partir del cual se iniciaba el cómputo del plazo. En ambos casos, quizás habría sido más adecuado hablar de prescripción de «acciones» y no de «derechos».

El precedente de estos artículos era el artículo 35 de la Ley francesa de 3 de julio de 1967, que también establecía un plazo de dos años para la prescripción de todas las acciones nacidas del contrato de seguro. El artículo 6 (convertido en el R.172–6) del Decreto de 19 de enero de 1968, señalaba el modo de computar el plazo en los diferentes tipos de acciones.

<sup>833</sup> RUIZ SOROA en *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, p. 53.

noviembre de 2006 y de 19 de diciembre de 2008<sup>834</sup>, respectivamente, el artículo 417 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y el artículo 438 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, quedando así dispuesto en el artículo 438 de la Ley 24/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima<sup>835</sup>.

### **C. El infraseguro, la regla proporcional y la póliza estimada**

Antes de entrar en el estudio de la regulación del infraseguro, la regla proporcional y la póliza estimada en la Ley de Contrato de Seguro y en las normas que al respecto se contenían en el Código de Comercio<sup>836</sup>,

---

<sup>834</sup> Lo que reitera el artículo 467 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, coincidente con el artículo 467 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008, Proyecto que reiteramos que reproduce íntegramente.

<sup>835</sup> **Sobre este precepto, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 375–376, donde concluye que “Entendemos que la nueva Ley zanja la polémica sobre la controvertida naturaleza jurídica del plazo, abandonando el criterio jurisprudencial de la caducidad [...]”; e *Ídem, op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 851.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 492.

Hay que insistir en que estimamos que la dicción literal del derogado artículo 954 del Código de Comercio no dejaba lugar a dudas sobre la naturaleza del plazo de las acciones contempladas en el mismo, que era de prescripción y no de caducidad; como de prescripción sigue siendo, evidentemente, el establecido en el artículo 438 de la Ley de Navegación Marítima.

<sup>836</sup> En relación con esta materia, conferir SOTO ABELEDO, Javier: *La regulación del infraseguro, la regla proporcional y la póliza estimada en la Ley de Contrato de Seguro y en el seguro marítimo*, Pórtico Legal, S. L., Colección de

conviene detenerse en el análisis de algunos conceptos sobre distintos elementos esenciales que constituyen el contrato de seguro.

## **C.1. Consideraciones generales sobre algunos elementos del contrato de seguro**

### **C.1.1. El interés y el riesgo**

La Doctrina define el interés en los seguros contra daños como la relación de carácter económico existente entre una persona (el asegurado) y una cosa, derecho o patrimonio (objeto asegurado) expuesto a un riesgo concreto<sup>837</sup>, cuya materialización en forma de evento determinado

---

Derecho Marítimo, 2011, Primera Edición; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 716–751.

<sup>837</sup> **Por «riesgo» entendemos la posibilidad de que se produzca fortuitamente un evento dañoso para el interés asegurado. En este sentido y en parecidos términos, se han manifestado:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 605; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, p. 175: “posibilidad de producción de un evento dañino para el asegurado”; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 358; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 807 y 810.

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual de Derecho Mercantil*, p. 501: “posibilidad de que se produzca un evento o suceso que genere un daño o necesidad”.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, *Parte General*, p. 104: “posibilidad de que ocurra un daño para el patrimonio del asegurado” o “posibilidad de que ocurra el siniestro” (RUIZ SOROA, citando a DONATI y a GARRIGUES).

ECHEVARRÍA RIVERA, *op. cit.*, *El Transporte Marítimo, Enciclopedia de las ramas del Derecho que lo regulan*, p. 130: “Se entiende por riesgo la posibilidad de que ocurra algún acontecimiento que sea perjudicial para nosotros”.

generaría un daño cierto para dicha relación, evaluable económicamente<sup>838</sup>.

---

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso de Derecho Mercantil*, T. II, p. 254: “Es la posibilidad de que por azar ocurra un hecho que produzca una necesidad patrimonial”.

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación*, p. 655: “Se entiende por riesgo la posibilidad de un hecho futuro e incierto idóneo para ocasionar un daño o perjuicio al asegurado”.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios de seguro marítimo*, p. 126: “posibilidad de que se produzca un evento dañoso”.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones de Derecho Mercantil*, p. 570: “Riesgo es la posibilidad de un evento dañoso (o utilizando la terminología económica, la posibilidad de un evento que haga surgir una necesidad pecuniaria)”; y p. 693, “El riesgo es, como sabemos, la posibilidad de un evento dañoso que implica la lesión de un interés”.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 632: “posibilidad de que se produzca el evento dañoso (siniestro)”.

En cambio, VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico de Derecho Mercantil*, T. II, p. 509, manifestaba que “Los intentos de definir el riesgo en nuestra doctrina nos parecen insatisfactorios”, citando, en concreto, las definiciones de GARRIGUES y de BROSETA.

**Centrándose únicamente en la idea de «alea», La Doctrina extranjera ha dado las siguientes definiciones de «riesgo»:**

BRIÈRE DE L'ISLE, Georges: *Droit des assurances*, Presses Universitaires de France, Paris, 1973, p. 53: “El riesgo es el elemento esencial y característico del contrato de seguro. Evento futuro e incierto independiente de la voluntad de las partes [...]”.

GRAZIANI, A. & MINERVINI, G.: *Manuale di Diritto Commerciale*, Morano Editore, Napoli, 1979, p. 343: “El riesgo, o sea la posibilidad de que un evento dado se verifique en el futuro, o la posibilidad de que un evento que ciertamente deberá producirse en el futuro (muerte) se verifique en un momento (próximo) en vez de en otro (remoto), constituye un elemento esencial del contrato de seguro”.

PICARD, M. et BESSON, A., *op. cit.*, *Les Assurances Terrestres*, Tome Premier, *Le contrat d'assurances*, p. 35: “un evento incierto y que de ningún modo depende exclusivamente de la voluntad de las partes, especialmente de la del asegurado”.

**Sobre este elemento fundamental del contrato de seguro, vide la extensa e interesante obra de VEIGA COPO, Abel B.: *El riesgo en el contrato de seguro. Ensayo dogmático sobre el riesgo*, Civitas Ediciones, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición.**

<sup>838</sup> **En este sentido:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 616; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, p. 177–178; Ídem, *op. cit.*,

*Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 362–363; e *Ídem, op. cit., Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 820–821.

BROSETA PONT, *op. cit., Manual...*, p. 502–503.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit., Derecho Español de Seguros*, Tomo I, *Parte general*, p. 429.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit., Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 63.

GARRIGUES, *op. cit., Curso...*, T. II, pp. 255–256, 288–290 y 748–479; e *Ídem, op. cit., Contrato de seguro terrestre*, p. 157.

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit., Curso de Derecho de la Navegación*, pp. 653–654; e *Ídem, op. cit., Seguros aeronáuticos*, p. 65.

NAVARRO PÉREZ, *op. cit., Ley del Contrato del Seguro (Comentarios y Jurisprudencia)*, p. 63, que define el interés asegurado como “la ventaja que la no producción del resultado dañoso representa para el asegurado”, citando la Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de junio de 1982.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit., Los seguros marítimos y aéreos, en Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 57–58.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit., Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 52 (redactada por RUIZ SOROA).

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit., Instituciones...*, pp. 569, 570 y 692.

URÍA, *op. cit., Derecho Mercantil*, pp. 635–636.

VICENT CHULIÁ, *op. cit., Compendio crítico...*, T. II, p. 509, donde definía el interés asegurable o asegurado como la relación económica o social de un sujeto con las cosas, créditos o patrimonios sobre los que pende el riesgo. Más adelante, en la p. 528, sólo se refiere al aspecto económico de la relación.

#### **En idéntica forma se ha manifestado la Doctrina extranjera:**

##### **a) En el Derecho anglosajón:**

BROWN, *op. cit., Diccionario de Términos Marítimos en Seguros*, p. 312, ponía de manifiesto que, “legalmente ninguna persona está autorizada a asegurar, a menos que tenga un interés asegurable en la aventura, esto es, que pueda perder algo si la propiedad en riesgo se pierde, sufre daños o se retrasa o incurre en alguna obligación respecto de la propiedad o puede ser dañada si no consigue llegar a tiempo [...] el asegurado ha de tener un interés asegurable en el momento del siniestro, aunque no sea necesario que tenga tal interés en el momento en que efectúa el seguro”.

GILMORE & BLACK, *Law of Admiralty*, pp. 54–56, sosteniendo que ningún contrato de seguro marítimo es válido a menos que el asegurado tenga un «interés asegurable» en la materia al tiempo de la pérdida. A continuación recogían la definición que de este elemento hace la Sección 5 de la «Marine Insurance Act» de 1906:

“(1) *Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure.*

(2) *In particular, a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk*

---

*therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by detention thereof, or may incur liability in respect thereof.*"

GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, pp. 232–236, que también citaba la Sección 5 de la «Marine Insurance Act» de 1906.

MARAIST, *op. cit.*, *Admiralty in a Nutshell*, p. 112, diciendo que el asegurado bajo una póliza de cascos normalmente garantiza que tiene un «interés asegurable» en el buque; no se requiere que sea el propietario, sino sólo que tenga una expectativa de beneficio procedente de la preservación de la propiedad o de la evitación del riesgo contra el que está asegurado. La cuestión es de importancia decreciente con el advenimiento de las llamadas pólizas de «honor» («Policy Proof of Interest» – P. P. I.), en las que el asegurador consiente en no cuestionar la ausencia de interés asegurable.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Volume II, pp. 21–23, donde explicaba que puesto que el seguro es, en esencia, un contrato de indemnización, es la existencia de un interés asegurable lo que distingue dicha indemnización del simple juego o apuesta, prohibidos por la Sección 4 de la «Marine Insurance Act» de 1906, según la cual:

“(1) *Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void.*

(2) *A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering contract—*

(a) *Where the assured has not an insurable interest as defined by this Act, and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest; or*

(b) *Where the policy is made «interest or no interest» or «without further proof of interest than the policy itself», or «without benefit of salvage to the insurer», or subject to any other like term:*

*Provided that, where there is no possibility of salvage, a policy may be effected without benefit of salvage to the insurer.*"

Sin embargo, no deja de apuntar que los aseguradores –tanto en Inglaterra como en Estados Unidos– aceptan suscribir pólizas de «honor», bien bajo la forma de «Policy Proof of Interest» (P. P. I.), o «Full Interest Admitted» (F. I. A.); con ellas se aseguran intereses inciertos o no cuantificados.

STEVENS & BORRIE'S, *op. cit.*, *Elements of Mercantile Law*, pp. 558–560 y 575–576, resaltando el carácter indemnizatorio de los contratos de seguro, a diferencia de los de apuesta.

TAYLOR, *op. cit.*, *The Law of Insurance*, pp. 9–13, destacando también para el seguro en general que la existencia de un interés asegurable es un requisito fundamental para la validez del contrato, que concurre cuando el asegurado se beneficia de la subsistencia de la propiedad o de la vida aseguradas y sufriría una pérdida por razón de su daño o destrucción.

**b) En el Derecho francés:**

RODIÈRE, *op. cit.*, *Droit Maritime*, pp. 526–527.

**c) En el Derecho italiano:**

AULETTA, Giuseppe & SALANITRO, Niccolò: *Diritto Commerciale*, Giuffrè Editore, Milano, 1977, pp. 437–438, donde mantenían que, como consecuencia del

Discrepa la Doctrina científica en cuanto al encuadramiento del interés dentro de los elementos esenciales del contrato enumerados en el artículo 1.261 del Código Civil.

Distinguía GARRIGUES<sup>839</sup> entre objeto del seguro y objeto asegurado. El objeto del seguro es el interés; el objeto asegurado es el elemento expuesto al riesgo. En idéntico sentido se pronunciaba URÍA<sup>840</sup>.

---

principio indemnizatorio, si en el momento inicial del seguro contra daños no hay un interés del asegurado al resarcimiento del daño, el contrato es nulo.

COTTINO, Gastone: *Diritto Commerciale*, Volume Secondo, CEDAM, Padova, 1978, p. 199 (parágrafo 61), citando el artículo 1.904 del Código Civil italiano, que sanciona con la nulidad del contrato si en el momento en que el seguro debe comenzar no existe un interés del asegurado al resarcimiento del daño, define dicho interés como la relación económico-patrimonial entre el asegurado y el bien cubierto por la garantía.

GRAZIANI & MINERVINI, *op. cit.*, *Manuale di Diritto Commerciale*, pp. 350–352, eran rotundos al afirmar que sólo puede asegurarse quien tenga un interés económico expuesto a un riesgo, susceptible de lesionarse; citan, asimismo, el artículo 1.904 del Código Civil.

**d) En el Derecho mexicano:**

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, p. 164, definía el interés como “la titularidad económica o el vínculo económico en virtud del cual la necesidad económica que provoca la producción del riesgo repercute desfavorablemente en un determinado patrimonio”.

<sup>839</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 288–290 y 748–749.

En Derecho francés, PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, T. 1er, p. 296, exponían que el interés del asegurado o del beneficiario de que el riesgo no se realice nunca, constituye el objeto del seguro.

<sup>840</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 635–636.

ALBALADEJO, *op. cit.*, *Curso de Derecho Civil Español*, II, *Derecho de Obligaciones*, pp. 510–511, también sostiene que el objeto del seguro puede ser tanto el interés que se tenga en cualquier bien, en el más amplio sentido, como en las personas.

PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, T. 1er, p. 296, pensaban que el objeto del seguro de daños es el interés del asegurado o del beneficiario de que el daño no se produzca.

**Respecto del seguro marítimo, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 616,

donde expone que “Si la cobertura de los riesgos marítimos constituye la causa del contrato de seguro marítimo, los intereses asegurables constituyen su objeto. Los intereses asegurables, muy variados, se definen como la relación económica de un sujeto con una cosa, por lo que el objeto del seguro marítimo no se identifica con las cosas (buque, flete o mercancías), sino con las distintas relaciones en que el sujeto interesado puede encontrarse con dichas cosas”; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 177–178, en las que reitera que “Los intereses asegurables son el objeto del contrato de seguro marítimo. Se definen como la relación económica de un sujeto con una cosa, por lo que el objeto del seguro marítimo no son el buque, el flete o las mercancías, sino las distintas relaciones en que el sujeto interesado puede encontrarse con dichas cosas”; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 362–363; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 820–821.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 62–63, donde se pone de manifiesto que “el objeto del contrato del seguro no lo son propiamente las cosas sobre las que aparentemente recae y que en términos vulgares se suelen considerar como objeto del seguro (el buque, las mercancías, el flete, etc.) sino más exactamente el interés que una persona ostenta sobre esas cosas”.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 748, exponen que “La moderna teoría jurídica ha ido depurando progresivamente el concepto de contrato de seguro, poniendo de manifiesto que éste recae, no sobre determinadas cosas materiales, sino sobre el interés patrimonial que una persona ostenta en relación a tales cosas”.

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación*, p. 653, dice que “El objeto del contrato de seguro en general y desde luego el marítimo, no es el bien asegurado sino el interés que respecto de él debe necesariamente tener el asegurado”.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 57, explicaba que “El objeto del contrato de seguro marítimo no lo constituyen el buque, las mercancías, el flete, el beneficio esperado, etc., sino el interés que una persona pueda ostentar sobre los mismos [...]. Es decir, lo que se asegura es el interés que se tiene sobre la cosa y no la cosa en sí”.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 172, en la que RUIZ SOROA afirma que “el objeto del contrato de seguro [...] no lo constituyen las cosas mismas sobre las que aparentemente recae (y que, en términos usuales prácticos se consideran objeto del contrato –el buque, las mercancías, el flete, etc.–), sino más exactamente el *interés* que una persona ostenta sobre esas cosas”.



VICENT CHULIÁ<sup>841</sup> afirmaba que en el seguro contra daños “el objeto está constituido por las cosas, créditos o patrimonios sobre los que pende el riesgo, o, si se prefiere, sobre el interés asegurable o asegurado”, sin distinguir, por lo tanto, entre los dos conceptos apuntados.

BROSETA PONT<sup>842</sup> discrepaba de la tesis expuesta y entendía que el interés asegurado constituye, junto con el riesgo asegurado, la causa del contrato, y no su objeto; éste último vendría formado por el contenido del contrato o conjunto de obligaciones que genera para las partes.

DEL CAÑO ESCUDERO<sup>843</sup> presentaba una postura incierta, pues mantenía ambas teorías a un mismo tiempo.

---

<sup>841</sup> VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 509.

<sup>842</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 503.

Para VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 509, la tesis de BROSETA PONT, siguiendo –según aquél– a un importante sector de la Doctrina italiana, es inaceptable.

<sup>843</sup> Conferir DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho español...*, T. I, p. 427, donde afirmaba que “En general, el objeto inmediato del contrato es la obligación que por él se constituye”, añadiendo que “La obligación principal del asegurador tiene por objeto o prestación la tutela del interés amenazado por el riesgo asegurado, mientras no se haya producido el siniestro y esta obligación se convierte en la de indemnizar el daño causado, si el siniestro se produce”. Después, en la página 428, explicaba que “muchos autores consideran que el interés asegurado constituye el objeto del contrato de seguro; de ahí que sea necesario distinguir entre el objeto del seguro (el interés) y el objeto asegurado (elemento expuesto al riesgo)”, para concluir diciendo en la página 429 que, “Como hemos dicho, el objeto del seguro es el interés”, pasando de una teoría a otra distinta.

Como indicaba ESPÍN CÁNOVAS<sup>844</sup>, “Generalmente se llama objeto del contrato a las prestaciones que han de efectuarse por consecuencia de las obligaciones nacidas del mismo”. Si partimos de un concepto de obligación<sup>845</sup> que integre tanto el elemento patrimonial como el personal –superando así las teorías objetivas y subjetivas<sup>846</sup>–, el objeto primario, directo e inmediato de aquélla es la prestación, entendida como actividad ofrecida por el deudor; ésta, a su vez, tiene como objeto las cosas, servicios o abstenciones que dicho deudor se ha comprometido a entregar, hacer o no hacer al acreedor<sup>847</sup>.

---

<sup>844</sup> ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual de Derecho Civil Español*, Volumen III, *Obligaciones y Contratos*, p. 389, citando en la nota nº. 103 a COLLIN y CAPITANT, quienes acertadamente mantenían que “hablando con propiedad, un contrato no tiene objeto. En efecto, el contrato es un acto jurídico que produce el efecto de crear obligaciones ya a cargo de las dos partes ya a cargo de una de ellas. Son estas obligaciones las que tienen un objeto, el que puede consistir ya en una cosa material ya en un hecho ya en una abstención. Por lo tanto, sólo de un modo elíptico se puede hablar del objeto del contrato”.

<sup>845</sup> **Sobre el concepto de obligación, conferir:**

ALBALADEJO, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Civil*, p. 152, que la define partiendo del vínculo jurídico que se crea entre acreedor y deudor, englobando en dicho nexo tanto el débito como la responsabilidad.

DIEZ-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. 176–178, que optan por la expresión «relación jurídica» para explicar su idea de la obligación, entendiendo también que deuda y responsabilidad son dos elementos inherentes a dicho concepto y dependientes el uno del otro.

<sup>846</sup> *Vide*, al respecto, ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. III, pp. 7–22, donde se exponen la teoría clásica, la objetiva, la que distingue dentro del concepto de obligación los elementos «débito» y «responsabilidad» y la integradora del elemento personal y patrimonial.

<sup>847</sup> En este sentido, ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. III, pp. 42–43.

En cambio, ALBALADEJO, *op. cit.*, *Compendio...*, p. 115, al referirse al objeto del negocio jurídico en general, dice que “hay que entender por objeto aquello –la realidad– sobre que el negocio versa, la materia de éste, es decir, los bienes, utilidades,

De acuerdo con estos postulados, el objeto del contrato de seguro contra daños –dentro de cuya categoría se encuadra el seguro marítimo– queda constituido por la obligación del asegurado de pagar la prima, y por la del asegurador de cubrir y, en su caso, reparar los daños eventuales que la existencia y materialización, respectivamente, de un riesgo determinado pueda causar o cause en los intereses asegurados<sup>848</sup>.

En cuanto a la causa o fin del negocio jurídico en general y del contrato en particular –o, si se quiere, de una forma más precisa, de la obligación por el mismo generada–, siguiendo la teoría objetiva, podemos

---

intereses o relaciones sobre que recae la voluntad negocial, o, si se quiere, que se regulan por el negocio”. No obstante, en *op. cit.*, *Curso...*, Vol. II, pp. 201–202, al tratar del objeto del contrato propiamente dicho, diversifica este concepto al explicar que “Así, la compraventa (contrato) recae –según lo que se entienda que es el objeto– sobre la cosa vendida y sobre el precio por el que se compra, o, si se quiere, sobre la prestación consistente en entregar una y otro, o, si se quiere, sobre las relaciones o intereses recíprocos de dos personas –los contratantes– regulándolos”. Finalmente, en la p. 13 de esta última obra, sostiene que “la prestación es el contenido u objeto (en este punto la terminología es insegura) de la obligación y está constituida por la conducta en cuya observancia estriba el deber del obligado”. De lo expuesto parece desprenderse que para ALBALADEJO el objeto del negocio jurídico –y por lo tanto del contrato– son “los bienes, utilidades, intereses o relaciones sobre que recae la voluntad negocial” y el objeto de la obligación, la prestación.

DÍEZ-PICAZO y GULLÓN son de igual opinión que ALBALADEJO ya que en *op. cit.*, *Sistema...*, Vol. II, pp. 46–47, explican que, “si tenemos en cuenta la realidad última que es apreciada por los contratantes, diremos que el objeto del contrato es un bien susceptible de valoración económica que corresponde a un interés de aquéllos”; y en la p. 194 concluyen que “El objeto de la obligación es lo debido por el deudor y lo que el acreedor está facultado para reclamar. El deudor lo que debe en realidad es una conducta o comportamiento, al que usualmente se le denomina prestación”.

<sup>848</sup> Así:

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 503.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 427, aunque este autor –como ya hemos puesto de manifiesto–, más adelante, en las pp. 428–429, afirmaba que “el objeto del seguro es el interés”.

tener por tal la función económica, social y jurídica que cumple el contrato en relación con las prestaciones de las partes<sup>849</sup>.

Por lo tanto, la causa del contrato de seguro de daños es, para el asegurado, la cobertura por el asegurador del riesgo que pende sobre el interés asegurado y, en su caso, la indemnización a cargo de éste de los daños que la realización del citado riesgo en forma de evento concreto produzca en el referido interés. Para dicho asegurador, la causa es el cobro de una prima que debe pagar el asegurado como contraprestación por la mencionada cobertura. En definitiva, y desde una perspectiva unitaria, la causa de este contrato consiste en la cobertura y reparación, por cuenta del asegurador, de los daños eventuales que puedan sobrevenir a un interés del asegurado, a cambio de una prima que éste debe satisfacer a aquél<sup>850</sup>.

---

<sup>849</sup> **Conferir:**

ALBALADEJO, *op. cit.*, *Compendio...*, pp. 116–119, donde expone los distintos conceptos de causa de la obligación y del negocio jurídico.

DÍEZ-PICAZO y GULLÓN, *op. cit.*, *Sistema...*, Vol. II, pp. 65–72, en las que recogen la dirección objetiva, la subjetiva y la sincrética de la causa del contrato, con la particularidad de que denominan como concepción subjetiva a la que identifica la causa con el fin abstracto y típico que los contratantes se proponen alcanzar en cada figura contractual, entendiendo que es la recogida en el artículo 1.274 del Código Civil, en oposición a la Doctrina mayoritaria y a la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, que en este precepto ven –opinamos que atinadamente– una clara manifestación de la teoría objetiva.

ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual de Derecho Civil Español*, Vol. I, *Parte General*, pp. 529–532, donde presentaba las distintas teorías acerca de la causa en el negocio jurídico (causa objetiva, anticausalista, causa impulsiva, causa genética y causa funcional); e Ídem, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. III, pp. 390–394, en las que desarrollaba las diferentes tesis sobre el concepto de causa del contrato (teoría objetiva, anticausalista, teoría subjetivas y teorías dualistas).

<sup>850</sup> **En este sentido se han manifestado:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 605–606 y 616; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, p. 176; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p.

El riesgo y el interés son presupuestos de la causa del contrato<sup>851</sup>, pero no la causa misma<sup>852</sup>.

---

358; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 810, al tratar del seguro marítimo.

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 501.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 433.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 632, pues aunque no lo expresaba de la misma forma, así se desprendía de su afirmación de que, “Concebido el seguro como contrato de indemnización, su causa irá fijada a la función indemnizatoria”.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 509.

<sup>851</sup> De este modo lo entendía DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 433.

<sup>852</sup> **Así, respecto del riesgo:**

MONTÉS PENADÉS, Vicente L.: «Observaciones sobre la aleatoriedad del contrato de seguro», en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro Volumen I*, CUNEF, Madrid, 1982, p. 184, explicando que en el seguro “el riesgo constituye un presupuesto, pero no un elemento esencial, del contrato mismo”; concluyendo (p. 197) que “el contrato de seguro gira sobre el eje de un «riesgo» extracontractual que ha de ser eliminado en sus consecuencias prácticas mediante su conversión en un «riesgo» contractual”.

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. 94–95, donde decía que “el riesgo es uno de los presupuestos para que mediante la conclusión del contrato el asegurado obtenga el resultado de la eliminación de la posibilidad del daño, en cuanto que el asegurador asume las consecuencias económicas de la realización de ese evento dañoso. El riesgo, de esta forma, incide en la causa del contrato”.

**En diverso sentido:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 501–502, para quien el riesgo y el interés constituyen los dos elementos integrantes de la causa.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 288 y 303, donde decía que “el riesgo es causa del contrato”.

NAVARRO PÉREZ, *op. cit.*, *Ley del Contrato del Seguro...*, pp. 16–17, donde cita la Sentencia de la Audiencia Territorial de Barcelona de 26 de enero de 1988, y afirma que “El riesgo, como posibilidad del evento dañoso temido, constituye un componente esencial de la causa típica del contrato de seguro”.

OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual de Derecho Marítimo*, Editorial Porrúa, S. A. México, 1981, p. 204, según el cual “El riesgo es el elemento causal del contrato de seguro”.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 484, para quien el riesgo es la causa del contrato de seguro.

De todo lo expuesto, y de los propios conceptos que acerca del «objeto» y de la «causa» hemos formulado, se desprende la interrelación existente entre los mismos; y es que, en palabras de BROSETA PONT<sup>853</sup>, “identificándose el objeto con el contenido del contrato (o sea, con las obligaciones que éste genera para las partes) del cumplimiento de dichas obligaciones, dependerá la realización de la causa del contrato”.

---

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 126, quien pensaba que el riesgo “constituye un presupuesto de la causa del contrato y es elemento esencial del mismo ya que sin riesgo no existiría el contrato de seguro, pues al faltar la posibilidad de que se produzca el siniestro no habría daño indemnizable y el contrato carecería de causa. Es decir, que el riesgo es la causa, en el sentido de constituir el motivo determinante para la celebración del contrato de seguro [...]” (causa en sentido subjetivo). *Vide*, también, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 75, donde sostenía que “El riesgo es la causa del contrato [...]”.

RUIZ SOROA, citado en ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 104, que identifica el riesgo con la causa del contrato, entendiéndolo por tal, desde un punto de vista subjetivo, “el motivo último del contratante del seguro”. En cambio, en RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 67, manifiesta que la causa del contrato de seguro es “indemnizar al asegurado del daño sufrido por relación a un determinado interés”.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 632, para quien el riesgo también es “un presupuesto de la causa contractual” y es “elemento esencial del contrato”; o, como indicaba en la p. 1.049, “elemento causal del contrato de seguro”. En cambio el interés –como ya vimos que mantenía en las pp. 635 y 636– constituye para este autor el objeto del seguro.

**Menos concluyentes han sido:**

COTTINO, *op. cit.*, *Diritto Commerciale*, pp. 189–190, para el que “[...] che cosa cioè il rischio sia nell’ambito del contratto, se un presupposto di validità o un elemento essenziale di esso. Sembra comunque difficile negare che il rischio vada ricondotto alla causa del contratto”.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 509, quien después de destacar la dificultad de identificar este elemento contractual, decía que “parece que la esencia de la causa del contrato de seguro es el riesgo”.

<sup>853</sup> BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 503.

De ahí que ERNST, partidario de la teoría anticausalista<sup>854</sup>, llegase a sostener que en los negocios a título oneroso la causa se confunde con el objeto.

Por lo que se refiere a la distinción entre el objeto del contrato de seguro (ya se entienda por tal su contenido, ya el interés) y el objeto asegurado (cosa, derecho o patrimonio expuesto al riesgo), nos parece adecuada; aunque, en concreto, la regulación del seguro marítimo en el Código de Comercio, y en particular el artículo 743 del mismo, no diferenciaba ambas nociones, ya que identificaba el objeto de dicho seguro con las diferentes cosas y derechos susceptibles de ser asegurados (casco del buque, aparejo, fletes, etc.). Precisamente, esa ha sido la causa de que la Doctrina mercantilista desconociera la mencionada distinción entre el objeto del contrato de seguro y el objeto asegurado.

En cambio, el artículo 738.3º. del Código, al exigir que la póliza contuviera el “*concepto en que contrata el asegurado*”, se estaba refiriendo al interés que se asegura. BRUCK exponía que el seguro marítimo conceptuó desde sus inicios el citado interés como objeto del contrato, influyendo en los restantes seguros contra daños. GARRIGUES<sup>855</sup> consideraba manifestaciones de esta doctrina los

---

<sup>854</sup> Conferir, en cuanto a esta teoría:

DÍEZ-PICAZO y GULLÓN, *op. cit.*, *Sistema...*, Vol. II, pp. 68–69.

ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual de Derecho Civil Español...*, Vol. I, p. 531; y Vol. III, p. 390.

<sup>855</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 748–749.

artículos 383.3º. del Código de Comercio, respecto del seguro en general, y 434 de dicho Código, en cuanto al seguro de transporte, actualmente derogados por la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

### **C.1.2. La suma asegurada y su relación con el valor del interés en los seguros de daños**

Al interés se le asigna un valor económico en relación con el bien asegurado<sup>856</sup>. Se distingue entre valor inicial o valor asegurable (el valor

---

<sup>856</sup> **Conferir:**

CUÑAT EDO, Vicente: «Seguro de daños. Disposiciones Generales (Artículos 25 a 44)», en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, pp. 524–526 y 533–538.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Vol. I, pp. 84–85.

FERNÁNDEZ QUIRÓS, *op. cit.*, «El seguro marítimo de mercancías», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 685–686.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 295–301 y 761–762; e Ídem, *op. cit.*, *Contrato de seguro terrestre*, pp. 168–174 y 191.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 631–635.

LÓPEZ QUIROGA, *op. cit.*, «El seguro marítimo de buques», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 659–661.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 67–68 (redactadas por RUIZ SOROA).

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 482–483.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, pp. 581–582; 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. 365–369.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 636–638 y 1.056.

VICENT CHULIÁ *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, pp. 529–532.



del interés en el momento del contrato), valor sucesivo (referido a la vida de dicho contrato), y valor final (computado en el instante anterior al siniestro). Se habla además de valor de residuo, que es el valor del interés asegurado después del siniestro.

La suma asegurada es la cantidad fijada por el tomador del seguro como suficiente para reparar el daño en caso de siniestro, cantidad que constituye el límite máximo de la prestación del asegurador: así se manifiesta el artículo 27 de la Ley de Contrato de Seguro. Y, para el seguro marítimo, el artículo 775 del Código de Comercio disponía que<sup>857</sup>:

---

<sup>857</sup> La diferencia entre ambos preceptos es que el artículo 27 de la Ley de Contrato de Seguro conceptúa la suma asegurada como “*El límite máximo a pagar por el asegurador en cada siniestro*”, mientras que el artículo 775 del Código de Comercio la concebía como ese límite pero refiriéndola, además, “*al coste de diferentes averías y reparaciones en un mismo viaje o dentro del plazo del seguro*”, con lo que la derogación del principio indemnizatorio que supone la suma asegurada se llevaba a sus últimas consecuencias, perjudicando al asegurado (así se manifestaban: GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 298; y VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, pp. 529–530).

Conferir, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 87–91, donde se expone, que en contraposición a lo dispuesto en el artículo 775 del Código de Comercio, la Sección 77 de la «Marine Insurance Act» de 1906, establece que:

“(1) *Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for successive losses, even though the total amount of such losses may exceed the sum insured*”.

El artículo 52 del Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980, acogía también la denominada «reconstitución automática del capital asegurado» para el seguro de buques, al disponer que, “*En caso de siniestros sucesivos, la responsabilidad del asegurador alcanza a la totalidad de la suma asegurada para cada uno de ellos [...]*”.

Lo mismo hacía el artículo 38 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992, según el cual “*La responsabilidad del asegurador alcanza a la totalidad de la suma asegurada en cada siniestro que se produzca durante la vigencia del contrato, sin perjuicio del derecho del asegurador a exigir después de cada siniestro el complemento de prima que haya sido pactado*”. Y de este mismo tenor literal eran los artículos 514 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima,

*“En ningún caso podrá exigirse al asegurador una suma mayor que la del importe total del seguro, sea que el buque salvado, después de una arribada forzosa para reparación de averías, se pierda; sea que la parte que haya de pagarse por la avería gruesa importe más que el seguro, o que el coste de diferentes averías y reparaciones en un mismo viaje o dentro del plazo del seguro, excedan de la suma asegurada.”*

Así pues, la suma asegurada representa el valor asegurado o valor del interés asegurado, que es la cifra en que el valor asegurable o valor del interés asegurable (o valor del interés) es asegurado como máximo en el contrato de seguro para el caso de siniestro.

Dicho de otro modo: el valor asegurado se concreta en la suma asegurada como importe máximo del valor asegurable asegurado en el contrato.

Consecuencia de lo expuesto es que la suma asegurada no es el importe predeterminado de la prestación del asegurador; no equivale a la indemnización que éste debe satisfacer.

---

de febrero de 2004, los artículos 477 y 476 de los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, de 10 de noviembre de 2006 y de 19 de diciembre de 2008, respectivamente, el artículo 476 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, el artículo 426 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y el artículo 447 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2012.

Para calcular dicha indemnización se tiene en cuenta el valor del interés asegurado en el momento inmediatamente anterior al siniestro (de este modo se expresa la Ley de Contrato de Seguro en su artículo 26).

Una excepción a lo dicho la constituyen las pólizas estimadas o tasadas, que convierten la suma asegurada en una valoración anticipada y bilateral del daño al haber aceptado explícitamente el asegurador y el asegurado el valor asegurado, o valor del interés asegurado (así lo dispone el artículo 28 de la Ley de Contrato de Seguro).

El Código de Comercio, en relación con el seguro marítimo, contenía al respecto una presunción de tal aceptación en el artículo 752 párrafo primero, conforme al cual, *“La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de fraude o malicia”*.

Sobre esta cuestión volveremos al tratar de las excepciones a la aplicación de la regla proporcional.

La relación entre el valor del interés o valor asegurable y suma asegurada puede variar. Para la Ley de Contrato de Seguro, el interés asegurable se entiende como el *“valor del interés asegurado en el momento inmediatamente anterior a la realización del siniestro”* (artículo 26). Atendiendo a dicho momento se pueden dar tres situaciones:

## 1ª. Seguro pleno

Supone la coincidencia entre la suma asegurada y el valor real del interés asegurado, y es la relación ideal entre ambas cantidades, pues así el asegurado puede obtener un resarcimiento completo del daño, ya sea éste total o parcial.

El artículo 29 de la Ley de Contrato de Seguro dispone que, *“Si por pacto expreso las partes convienen que la suma asegurada cubra plenamente el valor del interés durante la vigencia del contrato, la póliza deberá contener necesariamente los criterios y el procedimiento para adecuar la suma asegurada y las primas a las oscilaciones del valor de interés”*.

Se trata de una cláusula de estabilización que puede ser conceptuada desde tres puntos de vista distintos:

- Como fórmula de consecución de un seguro pleno.
- Como garantía de estabilidad de la posible indemnización evitando las oscilaciones del valor del interés.
- Como excepción convencional a la regla proporcional. Este último enfoque se antepone a los otros dos<sup>858</sup>.

---

<sup>858</sup> Así CORRALES ELIZONDO, Agustín: «La regla proporcional y la Ley de Contrato de Seguro», en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la*

El Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980 disponía en su artículo 10 párrafo primero que “*El valor asegurable del interés viene dado por el valor real de tal interés*”.

## **2ª. Sobreseguro**

Se da esta situación cuando la suma asegurada sobrepasa el valor real del interés asegurado<sup>859</sup>.

Aparece recogida en el artículo 31 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, que establece que:

---

*Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, pp. 622–623.

<sup>859</sup> **Conferir al respecto:**

a) **En la Doctrina española:**

GARRIGUES, *op. cit.*, *Contrato de seguro terrestre*, pp. 178–179.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 633–634.

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. 401 y ss.

b) **En la Doctrina extranjera:**

AULETTA & SALANITRO, *op. cit.*, *Diritto Commerciale*, p. 438.

BRIÈRE DE L'ISLE, *op. cit.*, *Droit des assurances*, pp. 175–179.

BARÓN LOUIS FREDERICQ: *Précis de Droit Commercial*, Etablissements Emile Bruylant, Bruxelles, 1970, pp. 272–275.

*“Si la suma asegurada supera notablemente el valor del interés asegurado, cualquiera de las partes del contrato podrá exigir la reducción de la suma y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas.*

*Si se produjere el siniestro, el asegurador indemnizará el daño efectivamente causado.*

*Cuando el sobreseguero previsto en el párrafo anterior se debiera a mala fe del asegurado, el contrato será ineficaz. El asegurador de buena fe podrá, no obstante, retener las primas vencidas y las del período en curso.”*

Esta eventualidad se considera peligrosa para el asegurador, pues el asegurado podría desear la provocación dolosa del siniestro<sup>860</sup>; y gravosa para éste último, porque tendría que pagar una prima superior a la que correspondería al valor del interés.

El Anteproyecto de Ley de Seguro de Marítimo de 1980 disponía en su artículo 10 párrafo segundo que, *“Si la suma asegurada excede del valor asegurable, el contrato se reputará nulo por el exceso, devolviendo el asegurador la parte de prima correspondiente, salvo caso de dolo del asegurado, en cuyo supuesto la nulidad alcanzará al contrato entero, sin derecho a devolución de prima”*.

---

<sup>860</sup> Así lo destacaba RODIÈRE, *op. cit.*, *Droit Maritime*, pp. 528–529, añadiendo que el peligro sería aún mayor en el seguro marítimo que en el terrestre.

La norma difería de la contenida en el artículo 7 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992 y en los artículos 480 y 443 del Anteproyecto y del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima, de febrero de 2004 y de 10 de noviembre de 2006, respectivamente, según los cuales<sup>861</sup>:

*“2. Si la suma asegurada supera el valor del interés asegurado, el asegurado podrá exigir la reducción de la suma y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas. Si se produjere el siniestro, el asegurador indemnizará el daño efectivamente causado.*

*3. Cuando el sobreseguro previsto en el párrafo anterior se debiera a mala fe del asegurado, el contrato será ineficaz. El asegurador de buena fe podrá, no obstante, retener la primas vencidas y las del período en curso.”*

Aquí, el contrato es válido a pesar del sobreseguro, pero se faculta al asegurado para “*exigir la reducción de la suma y de la prima*”, y se sustituyen los términos «*nulo*» por «*ineficaz*» y «*dolo*» por «*mala fe*»<sup>862</sup>.

---

<sup>861</sup> 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. 119–121, se ocupan del valor asegurado, si bien la numeración de los artículos que citan no es la del referido Anteproyecto de 2004, ni coincide con la del Proyecto de 10 de noviembre de 2006, aunque respecto de este último la diferencia es sólo de un número más en todos los casos (se cita el artículo 444, en lugar del 443, el artículo 461, en vez del 460 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).

<sup>862</sup> Entendemos que la expresión «*mala fe*» comprendía tanto el dolo como la culpa grave.

Como puede observarse, esta norma era prácticamente coincidente con el artículo 31 de la Ley de Contrato de Seguro, con las salvedades de que este precepto faculta explícitamente a ambas partes para “*exigir la reducción de la suma y de la prima*”, y de que para el seguro marítimo se suprimía la expresión «*notablemente*», referida a la suma asegurada, lo cual nos parecía acertado, ya que resulta imprecisa.

El artículo 442 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008<sup>863</sup> era del mismo tenor que el artículo 443 del Proyecto de 2006, excepto que en el apartado 3 inciso primero, de forma más precisa, se sustituyó el término «*ineficaz*» por «*nulo*».

---

La ineficacia de un acto es su carencia de efectos jurídicos y comprende tres supuestos distintos: la invalidez, la rescisión y la resolución y la revisibilidad.

La invalidez arranca del momento de la celebración del acto o del negocio jurídico por alguna de las siguientes causas:

a) Por faltarle alguno de sus elementos esenciales (consentimiento, objeto y causa, respecto de los contratos, como exige el artículo 1.261 del Código Civil), dando lugar a su inexistencia, categoría ésta discutida por la Doctrina.

b) Por pugnar con un precepto de Derecho necesario –infringiendo el artículo 6.3 del Código Civil– o con la moral o el orden público –en contravención de lo dispuesto en el artículo 1.255 del citado texto legal–, siendo nulo de pleno derecho.

c) Por sufrir algún vicio susceptible de provocar su anulación (en cuanto a los contratos, los vicios del consentimiento del artículo 1.265 del Código Civil: error, violencia, intimidación y dolo).

Por lo tanto, la nulidad es un concepto más restringido que el de la ineficacia (sobre la ineficacia del contrato, conferir DÍEZ-PICAZO y GULLÓN, *op. cit.*, *Sistema...*, Vol. II, pp. 155–172; y sobre la ineficacia del negocio jurídico en general, *vide* ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, pp. 543–554).

<sup>863</sup> Idéntico al artículo 442 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.



Y los artículos 392 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y 413 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, coincidían con el artículo 442 del Proyecto de 2008, salvo que en el apartado 3 de aquellos preceptos se añadió acertadamente que el contrato también sería nulo cuando el sobreseguro se debiera a mala fe del tomador, quedando así la regulación de estos aspectos en los apartados 2 y 3 del artículo 413 de la Ley 24/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima<sup>864</sup>.

### **3ª. Infraseguro**

Supuesto que se da cuando la suma asegurada es inferior al valor del interés en el momento de la producción del siniestro<sup>865</sup>.

A este caso se refiere el artículo 30 de la Ley de Contrato de Seguro, según el cual:

*“Si en el momento de la producción del siniestro la suma asegurada es inferior al valor del interés, el asegurador indemnizará el daño causado en la misma proporción en la que aquélla cubre el interés asegurado.”*

---

<sup>864</sup> Nos parece que, en los supuestos contemplados, el interesado deberá ejercitar la acción anulatoria.

<sup>865</sup> El infraseguro al que hacemos alusión es el «final»; caben también el «inicial» y el «sucesivo». Otra clasificación del infraseguro es la que distingue según su carácter voluntario o involuntario.

*Las partes, de común acuerdo, podrán excluir en la póliza, o con posterioridad a la celebración del contrato, la aplicación de la regla proporcional prevista en el párrafo anterior.”*

## **C.2. La regulación del infraseguro, de la regla proporcional y de la póliza estimada en la Ley de Contrato de Seguro**

### **C.2.1. Enunciado de la regla proporcional y carácter dispositivo de la misma**

En el caso de infraseguro, si el daño es total, la prestación del asegurador equivaldrá a la suma asegurada, pues el artículo 27 de la Ley de Contrato de Seguro establece que “*La suma asegurada representa el límite máximo de la indemnización a pagar por el asegurador en cada siniestro*”; si el daño es parcial, se aplicará la regla proporcional enunciada en el artículo 30 de dicha Ley, en cuya virtud el asegurador indemnizará el daño causado en la misma proporción en que la suma asegurada cubra el interés asegurado<sup>866</sup>.

---

<sup>866</sup> **Al respecto, conferir:**

CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 597–627.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 443.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 91–92.

GARRIDO Y COMAS, Juan José: *Tratado general de seguros, Teoría y práctica de los seguros privados*, T. I, *Teoría general y Derecho español de seguros*, Vol. I, Editado por el Consejo General de Agentes y Corredores de Seguros de España, Septiembre de 1986, pp. 117–123.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 299–300; e Ídem, *op. cit.*, *Contrato de seguro terrestre*, p. 177.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1º., en

**La expresión matemática de esta regla es la siguiente:**

$$\frac{X \text{ (indemnización)}}{D \text{ (daño)}} = \frac{S \text{ (suma asegurada)}}{V \text{ (valor del interés)}}$$

**De donde**  $X = \frac{S \times D}{V}$

Si –a modo de ejemplo– asignamos a la suma asegurada un valor de 10, al valor del interés uno de 20, y al daño de 15, la indemnización será igual a 7,5.

$$X = \frac{10 \times 15}{20} = 7,5$$

---

SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*, T. XXIV, pp. 390–397.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 641.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 531.

**En cuanto al estudio de estas cuestiones en la Doctrina extranjera, vide:**

AULETTA & SALANITRO, *op. cit.*, *Diritto Commerciale*, p. 438.

BRIÈRE DE L'ISLE, *op. cit.*, *Droit des assurances...*, pp. 181 y ss.

BARÓN LOUIS FREDERICQ, *op. cit.*, *Précis de Droit...*, pp. 271–272.

GRAZIANI & MINERVINI, *op. cit.*, *Manuale di Diritto...*, pp. 353–354.

PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, T. 1er, pp. 456–478.

RODIÈRE, *op. cit.*, *Droit Maritime*, pp. 599–600.

La indemnización, como podemos ver, no alcanza el valor de la suma asegurada, sino que equivale a la proporción entre ésta y el valor del interés<sup>867</sup>.

El artículo 30 configura la regla proporcional como una norma de carácter dispositivo, al admitir el acuerdo de exclusión de la misma<sup>868</sup>. A este pacto nos referiremos después, al estudiar las excepciones a dicha regla proporcional.

### **C.2.2. Fundamento de la regla proporcional**

Suele fundamentarse su aplicación en la falta de proporción entre indemnización y prima, al ser ésta insuficiente<sup>869</sup>.

---

<sup>867</sup> Vide 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, p. 394, aunque se enuncia mal esta regla, seguramente por error de imprenta.

<sup>868</sup> **Conferir al respecto:**

CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 606–607.

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, p. 397.

<sup>869</sup> **Así:**

CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 603–605, citando también a SALANDRA, BUTTARO, G. CASTELLANO, PICARD & BESSON, MARGEAT & FAVRE-ROCHEX, BRIÈRE DE L'ISLE y FANQUE. A continuación sigue la exposición del tema en: GARRIGUES, Joaquín: *Contrato de seguro terrestre*, Madrid 1973, pp. 176 y ss.; y en BENÍTEZ DE LUGO REYMUNDO, Luis: *Tratado de Seguros*, Volumen II, Madrid, 1955, pp. 107 y ss.

Destaca RUIZ SÁNCHEZ<sup>870</sup> que “La necesidad de que exista una perfecta armonía entre suma asegurada e interés asegurado, con sus efectos en caso de siniestro beneficiosos para el asegurado, en cuanto será reintegrado con el «valor de reemplazo o sustitución ‘cuasi real’», ha de tener en la correspondiente prima el equivalente adecuado para quien ha de indemnizar”.

Y, como explicaba GARRIDO Y COMAS<sup>871</sup>, de la situación de infraseguro “derivará el hecho de que se ha pagado por parte del tomador una prima insuficiente en relación a la totalidad del riesgo”.

### **C.2.3. Excepciones a la regla proporcional**

Distingue la Doctrina entre excepciones generales y convencionales.

---

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. 394–395, citando en idéntico sentido a GARRIDO Y COMAS, Juan José: «La regla proporcional en los seguros sobre las cosas», *Revista de Derecho Mercantil*, 1951, pp. 245 y ss. y a PICARD y BESSON.

Conferir PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, T. 1er, pp. 458–459.

<sup>870</sup> RUIZ SÁNCHEZ, José Luis: «Las reglas proporcional y de equidad y el contrato de seguro», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 55, julio/septiembre, 1988, p. 101.

<sup>871</sup> GARRIDO Y COMAS, *op. cit.*, *Tratado general de seguros, Teoría y práctica de los seguros privados*, T. I, *Teoría general y Derecho español de seguros*, Vol. I, p. 119.

### **C.2.3.1. Excepciones generales**

La Doctrina<sup>872</sup> ha señalado dos supuestos:

1º.) Las pólizas de seguros de daños en las que se efectúa una discriminación por objetos y artículos separados, con evaluaciones independientes, infravaluados unos y sobrevaluados otros, en cuyo caso no puede considerarse indivisible el contrato<sup>873</sup>.

2º.) El seguro de riesgo locativo, para el supuesto en que un inmueble tiene varios ocupantes y el arrendatario asegurado garantiza el importe del piso que habita, o suscribe un seguro complementario en relación al riesgo que corre dicho inmueble. Respecto de dicho seguro complementario tampoco juega la regla proporcional en cuanto a los daños en el resto del inmueble, siempre que el riesgo locativo principal haya sido asegurado correctamente<sup>874</sup>.

---

<sup>872</sup> Conferir CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 609–610 y 619, citando a BENÍTEZ DE LUGO, *op. cit.*, *Tratado de seguros*, Vol. II, pp. 121 y ss.

<sup>873</sup> PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, pp. 464–465, estudiaban estos supuestos como casos especiales de aplicación de la regla proporcional, aunque después (pp. 469–470) incluían el «seguro con reversibilidad» –modalidad de póliza con artículos separados– dentro de las derogaciones y soluciones frente al uso de dicha regla.

<sup>874</sup> Conferir PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, T. 1er, p. 466, que consideraban este supuesto como una excepción convencional.

### C.2.3.2. Excepciones convencionales

#### a. Exclusión mediante pacto específico

Según el artículo 30 párrafo segundo de la Ley de Contrato de Seguro, “*Las partes, de común acuerdo, podrán excluir en la póliza, o con posterioridad a la celebración del contrato, la aplicación de la regla proporcional prevista en el párrafo anterior*”<sup>875</sup>.

La cuestión más interesante que plantea esta norma es si cabe o no el acuerdo tácito de exclusión. CORRALES ELIZONDO<sup>876</sup> opinaba que, si bien en un principio cabría entender excluida la aplicación de la regla proporcional cuando se deduzca indubitadamente la existencia de una excepción general a la misma conforme a la propia naturaleza del contrato, atendiendo a una interpretación literal del citado artículo 30 párrafo

---

<sup>875</sup> CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 618–620.

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. 398–399.

Vide PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, pp. 470–471.

<sup>876</sup> CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 606–607, 619 y 623.

En ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, Vol. I, pp. 92–93, se cita a CORRALES ELIZONDO, manifestando que “puede darse el caso de inaplicación de la regla proporcional aun no existiendo constancia del pacto expreso en tal sentido si es patente la incompatibilidad de la misma con el conjunto del clausulado, teniendo en cuenta la buena fe y los principios generales de interpretación”.

segundo, no podrá presumirse la exclusión de dicha regla a falta de manifestación formal y expresa al respecto en la póliza o en un documento posterior; salvo, claro está, en el supuesto de incompatibilidad evidente del clausulado con la citada regla.

Esto mismo venía a reconocer SÁNCHEZ CALERO<sup>877</sup> cuando decía que el acuerdo a que hace referencia el párrafo segundo del artículo 30 de la Ley de Contrato de Seguro puede ser expreso o tácito, en el sentido de que la exclusión de la regla proporcional puede derivar “del régimen específico adoptado por las partes a los efectos del cálculo de la indemnización”. Esto ocurre, por ejemplo, en los casos de seguro a primer riesgo, en las pólizas estimadas, en las cláusulas de estabilización, y en el seguro a valor nuevo, a los que nos referimos seguidamente.

## **b. El seguro a primer riesgo**

Se suele aplicar a los industriales y a las colectividades públicas. En el ámbito del seguro de incendios se denomina «seguro a primer fuego».<sup>878</sup>

---

<sup>877</sup> 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. 398–399.

<sup>878</sup> **Conferir:**

AULETTA & SALANITRO, *op. cit.*, *Diritto Commerciale*, p. 438.

CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 610, citando a su vez a PICARD & BESSON, T. 1er, 5ª. Ed., pp. 439 y ss. y MARGEAT & FAVRE ROCHEX, pp. 233 y ss.

COTTINO, *op. cit.*, *Diritto Commerciale*, Vol. 2º., parágrafo 68.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español*, T. I, pp. 444–445.



Se requiere en primer lugar que exista una pluralidad de intereses sometidos a riesgos diversos y cubiertos por un mismo contrato de seguro.

En segundo lugar, debe poderse establecer en función de las circunstancias concurrentes –por ejemplo, distinta localización geográfica– que un mismo siniestro no afectará a los diferentes intereses asegurados, por lo que al ser siempre parcial dicho siniestro, la suma asegurada se fijará en función de la pérdida máxima probable. El asegurador garantiza tantas veces el capital asegurado como número de veces esté contenido dicho capital en el valor de todos los bienes considerados conjuntamente. Por ello, la prima se calcula fundamentalmente con relación a este último valor, y no sólo respecto de la suma asegurada; esta es la razón por la que se excluye la aplicación de la regla proporcional, aunque también suelen pactarse franquicias a cargo del asegurado.

---

GARRIDO Y COMAS, *op. cit.*, *Tratado general de seguros, Teoría y práctica de los seguros privados*, T. I, *Teoría general y Derecho español de seguros*, Vol. I, pp. 108–109.

PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, T. 1er, pp. 471–478.

RUIZ SÁNCHEZ, *op. cit.*, «Las reglas proporcional y de equidad y el contrato de seguro», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 55, julio/septiembre, 1988, p. 93.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1.º, en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*, T. XXIV, pp. 399–400, citando a PICARD & BESSON.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 641.

No obstante, si el valor de las existencias reales es superior al de las declaradas que han servido de base para calcular la prima, la indemnización se reducirá proporcionalmente a la insuficiencia de dicha prima.

Como especie del seguro a primer riesgo, está la póliza global a prima media aplicable al conjunto del riesgo.

## **c. La póliza estimada**

### **c.1. Concepto y función**

Establece el artículo 28 de la Ley de Contrato de Seguro<sup>879</sup> que:

*“No obstante lo dispuesto en el artículo veintiséis, las partes, de común acuerdo, podrán fijar en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato el valor del interés asegurado que habrá de tenerse en cuenta para el cálculo de la indemnización.*

*Se entenderá que la póliza es estimada cuando el asegurador y el asegurado hayan aceptado expresamente en ella el valor asignado al interés asegurado.*

---

<sup>879</sup> **Sobre la póliza estimada, vide, in extenso:**

DÍAZ MORENO, Alberto: *La disciplina de la póliza estimada en la Ley de Contrato de Seguro*, Cuadernos Civitas, Thomson – Civitas, Madrid, 2008, 1ª. Edición.

GIRGADO PERANDONES, Pablo: *La póliza estimada. La valoración convencional del interés en los seguros de daños*, Marcial Pons, Madrid, 2015.

*El asegurador únicamente podrá impugnar el valor estimado cuando su aceptación haya sido prestada por violencia, intimidación o dolo, o cuando por error la estimación sea notablemente superior al valor real, correspondiente al momento del acaecimiento del siniestro, fijado pericialmente.”*

En primer lugar, hay que decir que la referencia al artículo 25 que aparecía en el texto primitivo del artículo 28 era errónea<sup>880</sup>, y debía entenderse como hecha al artículo 26, que recoge el principio indemnizatorio al disponer que “*El seguro no puede ser objeto de enriquecimiento injusto para el asegurado. Para la determinación del daño se atenderá al valor del interés asegurado en el momento inmediatamente anterior a la realización del siniestro*”.

Este error se atribuyó a un olvido a la hora de rectificar la numeración del articulado de la Ley de Contrato de Seguro, como consecuencia de la inclusión del actual artículo 21, que no estaba previsto en el Proyecto.

---

<sup>880</sup> **Así lo entendieron:**

CUÑAT EDO, *op. cit.*, «Seguro de daños...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 527.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 446.

HERNÁNDEZ DE PRADO, *op. cit.*, «Normas relativas al contrato de seguro contra daños», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 576.

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, p. 373, nota nº. 2.

La Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados, modificó en este punto el precepto en cuestión, que ya se remite expresamente al artículo 26 de la Ley de Contrato de Seguro.

En segundo lugar, también parece errónea la referencia del párrafo segundo del artículo 28 de la Ley de Contrato de Seguro al asegurado, en vez de al tomador del seguro, máxime teniendo en cuenta que el párrafo primero habla de “*las partes*”; y éstas son el asegurador y el tomador. El concurso del asegurado ni es necesario ni suficiente al efecto de convenir el valor asignado al interés asegurado<sup>881</sup>. Y la consecuencia de considerar la póliza estimada como un acuerdo contractual, es que sólo producirá efectos entre dichas partes contratantes, no siendo oponible frente a terceros (conferir el artículo 1.257 del Código Civil).

Vimos al tratar de la relación entre el valor del interés o valor asegurable y la suma asegurada que esta relación puede variar a lo largo de la vida del contrato<sup>882</sup>; por ello, dicha suma asegurada, entendida como

---

<sup>881</sup> **Vide:**

CUÑAT EDO, *op. cit.*, «Seguro de daños...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 526–527.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 446.

HERNÁNDEZ DE PRADO, *op. cit.*, «Normas relativas...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 576–577.

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. 374–378.

<sup>882</sup> Conferir, *supra*, el apartado C.1.2.

expresión del valor del interés asegurado, no se tiene en cuenta para determinar la cuantía del daño sufrido a los efectos del cálculo de la indemnización, y a tal fin rige lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 26 de la Ley de Contrato de Seguro.

Pues bien, la póliza estimada del artículo 28 de la Ley de Contrato de Seguro constituye una excepción a lo dispuesto en el artículo 26 de esa Ley, convirtiéndose la suma asegurada en el importe predeterminado de la indemnización a pagar por el asegurador al ser una valoración bilateral y anticipada del daño.

La referida póliza estimada, por lo tanto, también excepciona la declaración del artículo 27 de dicha Ley, según el cual “*La suma asegurada representa el límite máximo de la indemnización a pagar por el asegurador en cada siniestro*”.

De esta manera, se evitan las dificultades inherentes a la tasación de las cosas objeto del interés «*a posteriori*» del siniestro, sobre todo cuando dichas cosas han desaparecido. Su finalidad es triple:

1ª.) Se facilita la liquidación del daño y el cálculo de la indemnización, al quedar el asegurado liberado de la prueba del valor del interés asegurado.

2ª.) De ese modo, se obvian las controversias que puedan surgir al respecto<sup>883</sup>.

3ª.) Como resultado, se obtiene una mayor seguridad en el desarrollo de la relación jurídica<sup>884</sup>.

Los efectos de la estimación del valor del interés asegurado se circunscriben al ámbito de los intervinientes en el contrato de seguro, como partes de la relación jurídica antedicha, según expusimos anteriormente<sup>885</sup>.

Se discute si la póliza estimada excluye en todo caso la aplicación de la regla proporcional en el supuesto de infraseguro. Para un sector de la Doctrina, la existencia de dicha póliza es incompatible con la aplicación de la mencionada regla, pues implica su renuncia o, si se quiere, su tácita derogación, o una excepción convencional a la misma<sup>886</sup>.

---

<sup>883</sup> Así lo ponían también de manifiesto, en el Derecho americano del seguro marítimo, GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 81.

<sup>884</sup> En este sentido, respecto del seguro marítimo, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 98.

<sup>885</sup> Así, 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, p. 378.

Conferir LORD CHORLEY & O. C. GILES: *Derecho Marítimo*, Traducción de la 4ª. Edición inglesa y notas de Derecho español por Fernando Sánchez Calero, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1962, pp. 438-439.

<sup>886</sup> **En este sentido:**

BENÍTEZ DE LUGO, *op. cit.*, *Tratado de seguros*, Vol. II, pp. 124 y ss. (citado por CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y

En cambio, CORRALES ELIZONDO<sup>887</sup> opinaba que, ante una situación de infraseguro –en este caso voluntario y convenido–, si no existe un acuerdo de exclusión de la regla proporcional (acuerdo que ha de ser expreso, conforme a su interpretación del artículo 30 párrafo segundo), a pesar de tratarse de una póliza estimada, si el siniestro es total la suma asegurada será el límite máximo de la indemnización (artículo 27 de la Ley de Contrato de Seguro), y si es parcial, se aplicará la citada regla.

Discrepamos de esta postura, ya que, precisamente, la póliza estimada es uno de los supuestos a que aludía el propio CORRALES ELIZONDO<sup>888</sup> en que “no existe duda sobre la intención de los contratantes en la asunción de la excepción” de aplicar la regla proporcional, pues dicha regla parte de un supuesto de hecho diverso al de la citada póliza, y la adopción de ésta excluye la aplicación de aquella<sup>889</sup>.

---

TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 622).

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, pp. 444–446.

GARRIDO Y COMAS, *op. cit.*, *Tratado general de seguros, Teoría y práctica de los seguros privados*, T. I, *Teoría general y Derecho español de seguros*, Vol. I, pp. 110–111.

<sup>887</sup> CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 620–622.

En el mismo sentido, RUIZ SÁNCHEZ, *op. cit.*, «Las reglas proporcional y de equidad y el contrato de seguro», en *Revista Española de Seguros*, nº. 55, julio/septiembre, 1988, pp. 94–95.

<sup>888</sup> CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 607.

<sup>889</sup> 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. 378 y 399–400.

Las pólizas estimadas son de gran aplicación en el seguro marítimo<sup>890</sup> y en el de obras de arte.

## **c.2. Impugnación del valor estimado**

El párrafo tercero del artículo 28 de la Ley de Contrato de Seguro plantea las siguientes cuestiones:

1ª.) Únicamente alude a la impugnación hecha por el asegurador, pero esto no significa que el tomador del seguro no pueda actuar en idéntico sentido; en este caso, se aplicará el régimen dispuesto en el Código Civil para el negocio jurídico en general, sin las limitaciones establecidas para el citado asegurador en este precepto<sup>891</sup>.

---

En ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 93, se hace parecida afirmación, citando al propio CORRALES ELIZONDO.

<sup>890</sup> Vide GIRGADO PERANDONES, Pablo: «Los seguros marítimos y la valoración convencional del interés asegurado», en GARCÍA-PITA Y LASTRES y OTROS, *op. cit.*, *Estudios de Derecho Marítimo*, 2012, pp. 1.015–1.034.

<sup>891</sup> Así:

CUÑAT EDO, *op. cit.*, «Seguro de daños...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 528 y 531.

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. 378 y 379.

HERNÁNDEZ DE PRADO, *op. cit.*, «Normas relativas...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 577, manifestaba sus dudas al respecto.



En efecto, lo que hace el citado artículo 28 párrafo tercero es limitar las causas de impugnación del valor estimado por parte del asegurador. En concreto, sólo podrá invocar<sup>892</sup>:

– La violencia, la intimidación y el dolo del asegurado (conferir los artículos 1.267 a 1.270 del Código Civil).

– El error del asegurador en la estimación del valor. Pero dicho error, para ser relevante, debe determinar que “*la estimación sea notablemente superior al valor real*”; expresión muy inconcreta que puede dar lugar a conflictos, cuya resolución final corresponda a los Juzgados y Tribunales<sup>893</sup>.

---

<sup>892</sup> Conferir ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 98.

<sup>893</sup> Sobre esta problemática, *vide* GIRGADO PERANDONES, Pablo: «La valoración convencional del interés asegurado en el Anteproyecto de Código Mercantil (ACM)», en *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*, Universidad Carlos III de Madrid, Getafe, 2015, pp. 1.396–1.399, donde manifiesta (p. 1.398) “que se ha de poner de manifiesto la relación directa entre la idea de una valoración «notablemente superior» del art. 28.3 LCS y el «enriquecimiento injusto» que prohíbe el art. 26 LCS. Y esto es lógico por la razón de que el art. 28 LCS, según como está planteado por el Legislador, funciona como excepción al principio general contenido en el art. 26 (principio indemnizatorio); de tal modo, la estimación no puede superar una valoración que –a juicio de los Tribunales– se antoje *injusta* o desproporcionada. Como se puede observar, este análisis no ofrece una solución *automática* a los Tribunales, es decir, la fijación de un porcentaje del valor real, sino que promueve el empleo de criterios objetivos a tener en cuenta a la hora de dilucidar si la estimación es o no excesiva. Nos referimos a los criterios de justicia y proporcionalidad, dentro de los cuales se puede admitir una sobreestimación, sirviendo a lo que se llama como enriquecimiento *justo* del asegurado”.

En cuanto a las consecuencias de la impugnación, si ésta prospera, ante el silencio del artículo 28 habrá que estar a lo dispuesto en el artículo 1.265 del Código Civil, que sanciona con la nulidad “*el consentimiento prestado por error, violencia, intimidación o dolo*”.

Por lo tanto, el acuerdo referente a la estimación del valor será nulo, pero el contrato de seguro producirá sus efectos, aplicándose lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley de Contrato de Seguro para el cálculo de la indemnización<sup>894</sup>.

El plazo para el ejercicio de la acción es el de dos años establecido en el artículo 23 de la Ley de Contrato de Seguro, y no el de cuatro años del artículo 1.301 del Código Civil.

Por lo que respecta a la posibilidad de admitir la renuncia a la acción de impugnación, SÁNCHEZ CALERO<sup>895</sup> pensaba que es válida la

---

<sup>894</sup> Así:

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «La valoración convencional del interés asegurado en el Anteproyecto de Código Mercantil (ACM)», en *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*, 2015, pp. 1.399–1.400, si bien considera que, “No obstante, no se puede olvidar que, si fructifica el recurso en presencia de determinadas causas de impugnación –en caso de existencia de dolo, por ej.–, se puede provocar la nulidad del contrato de seguro. Incluso, en el ámbito del seguro marítimo, se nos recuerdan otras situaciones causantes de la citada nulidad; en concreto, cuando el contrato de seguro no se hubiera concluido si no hubiera existido el acuerdo ahora impugnado”.

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, p. 382.

<sup>895</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1º., en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*,

cláusula por la que el asegurador se compromete a no impugnar el valor fijado en el contrato, ya que dicha cláusula es más beneficiosa para el asegurado. Nos parece más correcto limitar esta posibilidad al supuesto de error, sin perjuicio de que la acción de nulidad pueda quedar extinguida en los restantes casos en virtud de la confirmación expresa o tácita del asegurador, conforme a lo dispuesto en los artículos 1.309 a 1.313 del Código Civil.

2ª.) El segundo problema que se plantea es que el citado artículo 28 de la Ley de Contrato de Seguro se refiere a dos momentos distintos con el fin de apreciar el error: uno, el instante de conclusión del contrato, que es cuando se pacta el valor de estimación; otro, el momento del acaecimiento del siniestro, que es cuando se fija pericialmente el valor real. La consecuencia inmediata es que no podrán existir casos de verdadero error<sup>896</sup>.

3ª.) No se recoge la posibilidad de impugnar el valor estimado cuando por error la estimación sea inferior al valor real; para

---

T. XXIV, p. 383, citando a MÖLER, *Die Gewinnversicherung*, II, p. 79, quien cita, a su vez, a KISCH, *Die Taxierung des Versicherungswerters*, pp. 42–46.

<sup>896</sup> **En este sentido:**

CUÑAT EDO *op. cit.*, «Seguro de daños...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 529–530.

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, p. 381.

Conferir, también, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 98, donde se cita a CUÑAT EDO.

HERNÁNDEZ DE PRADO<sup>897</sup>, de este hecho se desprende que, en el supuesto de siniestro parcial, el asegurador no podrá aplicar la regla proporcional oponiendo el infraseguro.

#### **d. La cláusula de estabilización del artículo 29 de la Ley de Contrato de Seguro**

Según el citado artículo, “*Si por pacto expreso las partes convienen que la suma asegurada cubra plenamente el valor del interés durante la vigencia del contrato, la póliza deberá contener necesariamente los criterios y el procedimiento para adecuar la suma asegurada y las primas a las oscilaciones del valor del interés*”<sup>898</sup>.

La finalidad de esta norma es evitar los supuestos de inadecuación de la suma asegurada respecto del valor del interés, y a pesar del tenor del artículo en cuestión, puede utilizarse tanto en régimen de seguro pleno como de seguro parcial<sup>899</sup>.

---

<sup>897</sup> HERNÁNDEZ DE PRADO, *op. cit.*, «Normas relativas...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 577–578.

<sup>898</sup> **Sobre las cláusulas de índice variable en general, conferir:**  
GARRIDO Y COMAS, *op. cit.*, *Tratado general de seguros, Teoría y práctica de los seguros privados*, T. I, *Teoría general y Derecho español de seguros*, Vol. I, pp. 106–108.

PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, pp. 466–469.

<sup>899</sup> **Así:**  
CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 622.  
CUÑAT EDO, *op. cit.*, «Seguro de daños...», en VERDERA Y TUELLS y

Mediante su empleo, se consigue que la suma asegurada cubra plenamente el interés asegurado (con la única exigencia de que el acuerdo a tal efecto sea explícito), ya sea éste expresión de una parte del interés asegurable o de la totalidad del mismo. Pudiera no conseguirse esta finalidad, pero la voluntad de las partes es esa: de ahí que no se aplique la regla proporcional aunque se produzca un caso de infraseguro, ya que dicha regla es incompatible con la intención de conseguir una cobertura plena<sup>900</sup>.

---

OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 532.

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, 385–386.

<sup>900</sup> **Conferir:**

CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 622–623, cuya opinión compartimos.

RUIZ SÁNCHEZ, *op. cit.*, «Las reglas proporcional y de equidad y el contrato de seguro», en *Revista Española de Seguros*, nº. 55, julio/septiembre, 1988, p. 97, que explica que “Si lo que realmente se pretende lograr con la cláusula de índice variable o estabilización es mantener en todo momento el equilibrio entre suma asegurada e interés asegurado –seguro pleno, de acuerdo con el artículo 29 de la LCS–, el artículo 30 carece de efectividad ya que, prevista dicha norma para las situaciones de infraseguro, con la cláusula indicada, no se producirá. De donde se infiere que tal cláusula supone una forma de eludir la aplicación de la «regla proporcional»”.

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. 385–386 y 390.

**En contra**, DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 447.

**En la Doctrina francesa**, PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, p. 468, también pensaban que la cláusula de índice variable no excluye la aplicación de la regla proporcional, cuando el día del siniestro los capitales garantizados son inferiores al valor real de los objetos asegurados, produciéndose una situación de infraseguro.

### **e. El seguro a valor nuevo**

En esta modalidad de seguro se pacta –mediante el pago de una sobreprima– que, acaecido el siniestro, la indemnización cubra el valor como nuevo del objeto asegurado, lo que, en el ámbito empresarial, permite la continuidad de la actividad afectada por dicho siniestro<sup>901</sup>.

Obviamente, este pacto excluye la aplicación de la regla proporcional.

---

<sup>901</sup> Así, RUIZ SÁNCHEZ, *op. cit.*, «Las reglas proporcional y de equidad y el contrato de seguro», en *Revista Española de Seguros*, nº. 55, julio/septiembre, 1988, pp. 98–101, quien explicaba que “se suele imponer por la entidad aseguradora la observancia de una serie de obligaciones encaminadas a dar efectividad al fin del seguro: la inversión en la reconstrucción de la cosa u objeto asegurado”.

GARRIDO Y COMAS, *op. cit.*, *Tratado general de seguros, Teoría y práctica de los seguros privados*, T. I, *Teoría general y Derecho español de seguros*, Vol. I, pp. 111–112, manifestaba que en esta modalidad de seguro “se conviene expresamente la ampliación de la garantía de la póliza a la diferencia existente entre el valor real de los bienes asegurados en el momento del siniestro y su valor en estado de (*sic*) nuevo. Esta diferencia, no obstante, normalmente no debiera exceder del 30 por 100 del valor nuevo, teniendo que soportar en todo caso el asegurado el exceso sobre aquel porcentaje”.

### **f. El pacto de franquicia**

En virtud de este pacto, el asegurador se compromete a no aplicar la regla proporcional en los supuestos en que se produce un aumento –hasta un determinado porcentaje que a tal efecto se acuerda– del valor asegurado, como consecuencia del alza de la cotización de la moneda en un plazo generalmente inferior a un mes anterior al día del siniestro<sup>902</sup>.

### **g. La cláusula de tolerancia**

Consiste en el margen otorgado hasta un determinado porcentaje – generalmente el 10%–, en caso de infraseguro de los objetos asegurados, renunciando el asegurador a la aplicación de la regla proporcional mediante el recibo de una sobreprima del 5% aproximadamente<sup>903</sup>.

---

<sup>902</sup> Pactos de esta índole se pueden incorporar a las cláusulas de estabilización, como recogían PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, p. 468.

<sup>903</sup> *Vide* PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, p. 466.

## h. La cláusula de excedentes

Supuesto en el que al asegurarse varios objetos con una misma póliza se conviene que el exceso de capital asegurado en unos artículos se aplique a cubrir la insuficiencia de otros<sup>904</sup>.

Una modalidad la constituye el seguro a capital variable o flotante, aplicable a seguros de *stocks* mediante una póliza abierta o de abono<sup>905</sup>, frecuente en el seguro marítimo de mercancías<sup>906</sup>, en el que cabía pactarla

---

<sup>904</sup> PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, p. 469.

<sup>905</sup> PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, p. 470.

<sup>906</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «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*, 1998, p. 65, nota n.º 33; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 65 y nota n.º 33, explicaba que «Íntimamente relacionada con la póliza estimada es la póliza flotante o de abono, frecuente en el transporte marítimo de mercancías en cantidad indeterminada, que se han de cargar sobre naves también indeterminadas. No obstante la determinación se producirá en un momento posterior a la formalización de la póliza, fijándose un plazo y especificando los riesgos. En esos casos, en el momento inicial el seguro versa sobre intereses asegurables desconocidos en su valoración, que se conocerán posteriormente mediante la denominada declaración de alimentos o de abono. El seguro de abono es un contrato único y definitivo, dejándose para un momento posterior al de la suscripción de la póliza, la determinación de un elemento, la valoración del interés, sin necesidad de una nueva manifestación de voluntad de las partes».

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. 419–449; e Ídem, *op. cit.*, *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870–1998)*, pp. 40–42, reseñaba diversas Sentencias del Tribunal Supremo sobre este precepto del Código de Comercio.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º, p. 56, exponía que «Las pólizas flotantes o de abono son aquéllas, de aplicación exclusiva al seguro de mercancías, mediante las cuales queda cubierto el transporte de una serie de cargamentos que el asegurado recibe o expide, por vía marítima, sin quedar designado el buque, durante un período determinado de tiempo, hasta el límite de la cantidad



al amparo de lo establecido en el artículo 741 del Código de Comercio, conforme al cual:

*“En los seguros de mercaderías podrá omitirse la designación específica de ellas y del buque que haya de transportarlas, cuando no consten estas circunstancias al asegurado.*

*Si el buque en estos casos sufre accidente de mar, estará obligado el asegurado a probar, además de la pérdida del buque, su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos, y su valor, para reclamar la indemnización.”*

La Ley de Contrato de Seguro se refiere a esta modalidad en su artículo 8º., al disponer que, *“en caso de póliza flotante, se especificará, además, la forma en que debe hacerse la declaración de abono”*.

El Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980 reguló la póliza flotante en los artículos 63 y 64; y el Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992 lo hizo en los artículos 49 y 50, con alguna diferencia en este último precepto.

---

acordada”.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 63, en la que RUIZ SOROA explicaba que el Código de Comercio “admite en el seguro de mercancías que se haya omitido la designación del buque y la indeterminación de las mercancías (artículo 741), reconociendo así la validez de las pólizas flotantes, cuya falta de regulación es, por otra parte, total en dicho Código”.

*Vide*, también, CORTÉS DOMÍNGUEZ, Luis Javier: *Póliza flotante y seguro en abono*, Publicaciones del Real Colegio de España, *Studia Albortiana*, Dirigidos por Evelio Verdera y Tuells, XLV, Bolonia, 1984.

De forma coincidente con el Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992, se reguló esta materia en los artículos 525 y 526 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, en los artículos 488 y 489 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006, y en los artículos 487 y 488 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008 y de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012.

Concretamente, el artículo 487 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008 disponía que:

*“1. En el seguro contratado mediante póliza flotante se presume, salvo pacto en contrario, la obligación del asegurado de aplicar a la misma todos los embarques definidos en la póliza que realice durante su plazo de vigencia, así como la cobertura automática de tales expediciones por el asegurador.*

*2. La póliza deberá expresar el capital máximo que el asegurador acepta garantizar para cada expedición.”*

Y el artículo 488 del mencionado Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008 establecía que:

*“1. La póliza flotante expresará el plazo de que dispone el asegurado para comunicar al asegurador una expedición en curso,*

*entendiéndose que dicho plazo, salvo pacto en contrario, no será inferior a cuarenta y ocho horas a contar desde el momento en que el asegurado tuvo noticia de la expedición.*

*2. El incumplimiento de este deber de aviso libera al asegurador de su obligación de cubrir la expedición concreta de que se trate, sin perjuicio de su derecho a reclamar la prima o primas correspondientes a ella. Además el asegurador podrá resolver el contrato aunque tal resolución no tendrá efecto con respecto a las expediciones notificadas anteriores a la declaración de la resolución.”*

La regulación de la póliza flotante en los artículos 458 y 459 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 – coincidentes, respectivamente, con los artículos 437 y 438 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012–, y después en idénticos preceptos de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima<sup>907</sup>, difiere de la expuesta en que se suprimen los incisos que hacen referencia a la posibilidad de “*pacto en contrario*”, lo cual plantea la duda de si cabe o no el mismo, inclinándonos por la primera opción, a tenor del principio de libertad de pactos consagrado en el artículo 407.1 de dicha Ley, coincidente con el mismo artículo del referido Proyecto de 2013, y antes con el artículo 386 del mencionado Anteproyecto de 2012.

---

<sup>907</sup> En relación con esta materia, conferir FERNÁNDEZ QUIRÓS, *op. cit.*, «El seguro marítimo de mercancías», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 689–691.

El Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980 añadía un tercer párrafo en su artículo 64, al regular el deber de aviso en la póliza flotante, y disponía que, “*Si el asegurado actuó intencionadamente al omitir el aviso, el asegurador podrá, además, de lo establecido en el párrafo anterior, exigir la devolución de las indemnizaciones abonadas por siniestros referentes a expediciones posteriores a la omisión intencionada*”.

En estos supuestos, también se excluye la aplicación de la regla proporcional.

### **C.3. El infraseguro, la regla proporcional y la póliza estimada en el seguro marítimo**

#### **C.3.1. El artículo 751 párrafo primero del Código de Comercio**

Disponía este artículo que “*En el seguro del buque se entenderá que sólo cubre el seguro las cuatro quintas partes de su importe o valor y que el asegurado corre el riesgo por la quinta parte restante, a no hacerse constar expresamente en la póliza pacto en contrario*”<sup>908</sup>.

---

<sup>908</sup> GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 754, pensaban que “Esta presunción no puede considerarse aplicable en la actualidad, por su falta total de correspondencia con la práctica vigente”.

En RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 79, RUIZ SOROA explicaba que “el artículo 751 continúa vigente y las Pólizas españolas no lo derogan expresamente ni se refieren para nada a este infraseguro legalmente presunto. A pesar de tal silencio (que responde en realidad a la conciencia de los operadores sobre su inaplicación total por desuso), entendemos que debe considerarse inaplicable en la actualidad salvo

### C.3.1.1. Naturaleza jurídica de la norma

Hay que distinguir el supuesto del párrafo primero del artículo 751 del Código de Comercio de las franquicias. Éstas pueden observarse desde el doble prisma de la indemnización debida por el asegurador o de su responsabilidad. La Doctrina las define como las limitaciones impuestas por la Ley o por la voluntad de las partes a la cuantía de la indemnización debida por el asegurador, o a los supuestos de su responsabilidad (o bien un límite de ambos aspectos).

---

disposición expresa en la Póliza. La propia formulación del precepto («se entenderá que el seguro sólo cubre...»), de carácter meramente interpretativo, permite postular su inaplicabilidad por anacrónico e inadecuado al mercado asegurador actual”.

El artículo 12 de la Ley de 12 de mayo de 1956, de Protección y Renovación de la Flota Mercante [derogada por el apartado 2.j) de la Disposición Derogatoria de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante], facultó al Ministerio de Hacienda para determinar los requisitos y condiciones en que debían asegurarse los buques beneficiados por el Crédito Naval. En uso de esa atribución, se dictó la Orden Ministerial de 27 de abril de 1965 –publicada en el BOE de 11 de mayo de 1965–, por la que se aprueban las normas para la contratación de pólizas de seguros de buques acogidos a los beneficios del Crédito Naval, que exigió el seguro conforme a las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», con el fin de obtener una mayor cobertura de riesgos –ya que los aseguradores españoles no ofrecían condiciones análogas– y hasta que la Dirección General de Seguros aprobase unas Cláusulas especiales que prestasen garantías similares.

**Respecto del valor asegurado, se establecía lo siguiente en la Norma II. f) de dicha Orden:**

*“En todo caso el seguro se entenderá contratado bajo la fórmula del «Seguro a valor entendido».*

*1) En póliza de buques en construcción: El valor asegurado no será inferior al primer tercio del préstamo más el 20 por 100 de éste para poder formalizar la escritura de préstamo y a los dos tercios de aquél más un 20 por 100 a la entrega del segundo plazo.*

*2) En póliza de buques en navegación: El que libremente convengan asegurado y asegurador, siempre que cubra en cada momento la parte de préstamo pendiente de amortización más intereses y gastos correspondientes.”*

Las franquicias en sentido estricto son las que se refieren a la responsabilidad del asegurador, limitando ésta a los siniestros cuyo importe supere un determinado porcentaje, en cuyo caso la indemnización se pagará íntegramente (franquicia simple). En cambio, en el otro caso mencionado se deduce un porcentaje de la indemnización (franquicia absoluta)<sup>909</sup>.

Con el régimen de las franquicias se equilibran las prestaciones de las partes, evitando al mismo tiempo que las pequeñas reclamaciones hagan insuficientes las primas para garantizar los siniestros más graves<sup>910</sup>.

---

<sup>909</sup> **Conferir:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 776.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. II, pp. 83–84.

GONZÁLEZ HEVIA, *Manual de seguro marítimo...*, Editorial Mapfre, S. A., Madrid, junio de 1980, 2ª. Edición pp. 5–53, que denomina «franquicias» a las «simples», y «deducibles, excesos y descubiertos» a las «absolutas».

SÁNCHEZ CALERO *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 696.

VIGIER DE TORRES y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, *op. cit.*, *Compendio...*, Vol. 2º., pp. 363–365.

**En el Derecho americano del seguro marítimo**, GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 76, **recogían la distinción expuesta en los siguientes términos:**

En el seguro de mercancías concertado con una cláusula «Free of Particular Average» (F. P. A.), que establezca un porcentaje por debajo del cual no se pagan la averías particulares (por ejemplo, “free of particular average unless five percent”), “Si la avería excede del mencionado porcentaje, entonces se paga en su totalidad”.

Añaden que “Las pólizas de cascos habitualmente mantienen cláusulas «minimum franchise» de similar efecto que las cláusulas «F. P. A.» del seguro de mercancías”. Ambos casos entran dentro de lo que nosotros denominamos «franquicias simples».

También destacan que “Algunas veces, las pólizas de cascos están redactadas con cláusulas «deductible average»; bajo éstas, no importa cuán grande sea la pérdida, el asegurado paga el importe de la «deductible» antes de que el asegurador pague nada”. Por lo tanto, estas cláusulas equivalen a las «franquicias absolutas».

<sup>910</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 230.

Además, como explicaban GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*,

El artículo 751 párrafo primero del Código de Comercio recogía una situación de infraseguro legal o cobertura parcial del interés, y no un caso de cobertura plena limitada o condicionada como en las franquicias. Se trataba de una norma de carácter dispositivo.

### **C.3.1.2. Efectos del infraseguro legal del artículo 751 párrafo primero del Código de Comercio**

Se plantea el problema de si resultaba aplicable la regla proporcional en el caso de avería o pérdida parcial del buque. Ante la inexistencia de norma expresa en el Código de Comercio que así lo estableciera para el seguro marítimo, se requería a tal efecto pacto explícito de las partes<sup>911</sup>.

La situación era inversa a la existente en el ámbito del seguro terrestre, donde la norma del artículo 30 de la Ley de Contrato de Seguro

---

pp. 74–76, las cláusulas «F. P. A.» y las «minimum franchise» –que, como acabamos de exponer, tienen la misma eficacia que las franquicias simples– se incluyen con la finalidad de eximir al asegurador de la cobertura de pérdidas pequeñas y que normalmente cabe esperar.

En el mismo sentido, RODIÈRE, *op. cit.*, *Droit Maritime*, pp. 588, 596 y 600, explicando que “La franchise représentait la sensibilité de la marchandise aux risques de mer et constituait l'équivalent d'un supplément de prime acquis aux assureurs. Elle compensait l'uniformité de la prime”.

<sup>911</sup> Así se ha manifestado HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 99.

CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 612, citaba la Sentencia del Tribunal Supremo de 24 de febrero de 1975 (EDJ 1975/117), que al establecer los requisitos de dicha regla exige pacto expreso de los contratantes.

exige para la inaplicación de la regla proporcional que así lo hayan pactado los interesados; a menos que dicha regla deba entenderse excluida en virtud del régimen adoptado por las partes para calcular la indemnización, como precisamente ocurre en el caso de las pólizas estimadas.

En defecto de norma legal que estableciera esta regla para el seguro marítimo, y de pacto de los contratantes al respecto, sólo podía aplicarse al caso contemplado en el artículo 751 del Código de Comercio si este precepto recogiera un supuesto de coaseguro, pero esto no era así<sup>912</sup>.

Concluimos con HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>913</sup> que “la regla proporcional, salvo que el contrato estipulado por las partes se aparte del sistema del Código (así lo hace el artículo 17 de la Póliza española, que establece dicha regla para el caso de infraseguro), no es aplicable en el

---

<sup>912</sup> Aparte de lo criticable de la construcción doctrinal del coaseguro para justificar la adopción de la regla proporcional, como hacía el derogado artículo 408 del Código de Comercio. *Vide*, al respecto, CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 611.

En el Derecho americano del seguro marítimo, TAYLOR, *op. cit.*, *The Law of Insurance*, p. 82, también decía que “Si el propietario asegura su buque solamente en una parte de su valor, en caso de pérdida dicho propietario será considerado un coasegurador respecto de la parte no asegurada”.

<sup>913</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 229–230. Se refiere a la «Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o vapor», de 1934, cuyo artículo 17 dispone que “La Compañía indemnizará las averías particulares y eventual contribución del buque a la avería común, cubiertas por la presente póliza, así como también los gastos de salvamento y los premios de los préstamos a la gruesa para satisfacer el importe de las reparaciones y gastos admitidos, en la proporción que alcancen a la Compañía, teniendo en cuenta el capital suscrito por la misma y el descubierto a cargo del armador”.



seguro marítimo”. La Doctrina, según este autor, reconocía tácitamente esta tesis al decir que el artículo 751 del Código de Comercio contenía una franquicia<sup>914</sup> (y, como es sabido, a éstas no les resulta aplicable la citada regla); pero es lo cierto que no por eso dejaba dicha Doctrina de manifestar expresamente que si había infraseguro debía aplicarse la regla proporcional<sup>915</sup>.

Sin necesidad de recurrir a esta última fundamentación basada en la errónea calificación doctrinal del supuesto recogido en el artículo 751 del Código de Comercio como franquicia, creemos que la exclusión de la regla proporcional en este caso quedaba suficientemente justificada – aparte de por lo antes expuesto– conforme a los siguientes razonamientos.

Al estudiar la suma asegurada vimos como en los seguros contra daños –entre los que se encuentra el seguro marítimo– cumple la doble

---

<sup>914</sup> VIGIER DE TORRES y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, *op. cit.*, *Compendio...*, Vol. 2º., p. 363, conceptuaban el supuesto del artículo 751 párrafo primero del Código de Comercio como de franquicia legal referida a la cuantía de la indemnización (lo que nosotros denominamos como «franquicia absoluta»).

<sup>915</sup> Así:

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 641.

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 776, quien además calificaba de infraseguro legal el artículo 751 del Código de Comercio.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. II, p. 83.

RODÉS, *op. cit.*, «El valor del buque...», en *Revista Jurídica de Cataluña*, nº. 2, 1989, pp. 214–215, que después de sostener que en caso de póliza estimada no se aplica la citada regla proporcional, exponía que “ello es sin perjuicio de la regla del artículo 751 párrafo primero del Código, de infraseguro legal, o más comúnmente en la Doctrina de franquicia, generalmente excluida en las pólizas de cascos por las razones hasta aquí explicadas”.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 696.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 1.056.

función de límite máximo de la prestación que está obligado a satisfacer el asegurador en caso de siniestro (así, el artículo 27 de la Ley de Contrato de Seguro, para el seguro terrestre, y el derogado artículo 775 del Código de Comercio para el marítimo), y de expresión del valor del interés asegurado.

Vimos también como la relación entre el valor asegurable y la suma asegurada, atendiendo al momento de producción del siniestro, podía revelar la existencia de tres situaciones distintas: seguro pleno, sobreseguro e infraseguro. Pues bien, esta última función de la suma asegurada no debía considerarse sobreentendida en los seguros marítimos<sup>916</sup>, porque el artículo 752 del Código de Comercio presumía, por el contrario, que las partes aceptaban la igualdad entre la suma asegurada y el valor asegurable (póliza estimada)<sup>917</sup>.

Al faltar así el presupuesto necesario para poder hablar, en su caso – más allá del propio infraseguro legal del citado artículo 751 párrafo primero del Código de Comercio–, de la existencia de infraseguro (esto es: la equiparación de suma asegurada e interés asegurado, de la cual resulte que el valor de éste es inferior al valor del interés asegurable), no era aplicable la regla proporcional<sup>918</sup>.

---

<sup>916</sup> Así, HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 98–99.

<sup>917</sup> De este modo se expresaba para el seguro terrestre CUÑAT EDO, *op. cit.*, «Seguro de daños...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 526.

<sup>918</sup> Por otra parte, como exponía HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de*

## **C.3.2. La póliza estimada del artículo 752 del Código de Comercio**

### **C.3.2.1. Valor de la estima**

Establecía el párrafo primero del artículo 752 del Código de Comercio que “*La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de fraude o malicia*”.

Como explicaba HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>919</sup>, este precepto no presumía la existencia de un seguro pleno, “sino que el asegurador acepta como pleno el valor del interés que se establece en la póliza”<sup>920</sup>. De este modo, sólo podía destruirse dicha presunción en los supuestos recogidos en el artículo citado<sup>921</sup>, contradiciéndose así la tesis doctrinal que ve en la

---

*seguro marítimo...*, p. 98, nota nº. 2, citando a PICARD & BESSON, *Les Assurances...*, T. 1er, p. 461, nº. 317: “la aplicación de la regla proporcional en caso de infraseguro, como consecuencia de la identificación de la suma asegurada y el valor asegurado es meramente interpretativa de la voluntad de las partes y nada impide que pueda demostrarse que la suma asegurada se estipuló como simple límite absoluto de la prestación del asegurador, sin identificarla con el valor asegurado”. Añadía que la Sentencia del Tribunal Supremo de 5 de abril de 1968 (EDJ 1968/286), parece seguir esta tesis.

<sup>919</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 102.

<sup>920</sup> Así también, DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 446.

<sup>921</sup> **Conferir en este sentido:**

a) **En el Derecho continental:**

DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Marítimo Español*, Tomo 4º., *Seguros Marítimos – Préstamo a la gruesa*, pp. 208 y 210–212, para quien “El efecto jurídico de este acuerdo recíproco consiste en que, en caso de pérdida o daño, el asegurado no viene obligado a justificar el valor atribuido

por él al objeto asegurado; y de otra parte, que el asegurador no puede intentar la prueba –salvo en caso de fraude– de que ese valor sea distinto del convenido, a menos que en el acto del convenio haya consignado expresamente que se reservaba el derecho de revisión de la evaluación concertada [...] Ese valor es jurídicamente intangible [...] la doctrina de que en todo caso y no obstante la cláusula «valor convenido», le asiste al asegurador el derecho de atacar ese valor y reducirlo en caso de sobrevaluación, es antijurídica y, además puede ser inmoral”, como demostraba seguidamente con un ejemplo.

Este autor consideraba «gratuita» la afirmación de RIPERT de que la cláusula «valor convenido» produce simplemente el efecto de invertir la obligación de la prueba, por no haber acreditado tal aserto.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 99, donde se decía que “tal evaluación (la recogida en el artículo 752 del Código de Comercio), se presume aceptada por los aseguradores y no cabe impugnarla sino en los casos de fraude o malicia”. Se citaba, además, la Sección 27 párrafo tercero de la «Marine Insurance Act» de 1906, que se manifiesta en la misma forma.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni marittime*, pp. 238 y ss., señalando que la Doctrina y la Jurisprudencia italianas se orientan mayoritariamente a favor de la tesis del valor sustancial de la estima, “con particular insistencia para el seguro marítimo” (cita en este sentido a BUTTARO, DONATI, GASPERONI, PARTESOTTI y SOTGIA). Recogía también la norma contenida en la Sección 27 (3) de la «Marine Insurance Act» de 1906 –repetida por los artículos 10, 11 y 41 de la Ley francesa–, según la cual, salvo en caso de fraude, la estima es definitiva para las partes. Concluía, con la Doctrina mayoritaria, negando la posibilidad de impugnar la estima por exageración.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 102–104 y nota nº. 12, quien decía que “actualmente, parece prevalecer la tesis de que la estima es inimpugnable, salvo las causas que invalidan el negocio jurídico, en particular los vicios del consentimiento, dos de los cuales, el error y el dolo, se contemplan expresamente en el artículo 752 del Código de Comercio” (citaba en esta línea a DONATI: *Manual de Derecho de los seguros privados*, Barcelona, 1960, p. 238; GASPERONI: *Le Assicurazioni private*, Padova, 1972, p. 101; y CASTELLANO, Gaetano: *Le assicurazioni private*, Unione Tipografico Editrice Torinese, Torino, 1970, p. 259). Concluía sosteniendo “que la estima es un pacto por el cual el asegurador y el asegurado establecen de forma definitiva y vinculante para las partes, el valor del interés que se asegura, al objeto de la liquidación de los siniestros, sean totales o parciales, que deban ser indemnizados por el asegurador”. Como reflejo de esta teoría en el Derecho positivo, citaba la Sección 27 (3) de la «Marine Insurance Act» de 1906, el artículo 515 del «Codice della Navigazione» italiano de 1942 y el artículo L 173–6 del Decreto 76–666 francés, relativo a la codificación de los textos concernientes a los seguros marítimos.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 75, donde RUIZ SOROA explicaba que

póliza estimada una simple inversión de la carga de la prueba del valor del interés al tiempo de la producción del siniestro<sup>922</sup>.

---

“La estimación del valor no tiene, pues, un alcance *meramente procesal* (inversión de la carga de la prueba, de forma que es el asegurador quien debe destruir la presunción de exactitud del valor declarado), sino un auténtico *valor substancial o material*. El valor declarado es un valor aceptado”.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, 530–531, quien entendía que en el ámbito del seguro terrestre, la póliza estimada del artículo 28 de la Ley de Contrato de Seguro tiene una eficacia mayor que la citada de simple inversión de la carga de la prueba, al declararla dicho precepto impugnabile sólo en los casos de violencia, intimidación, dolo o error.

**b) En el Derecho anglosajón:**

BROWN, *op. cit.*, *Diccionario...*, p. 410, mantuvo que, tratándose de una póliza valorada de carga, el valor “es concluyente entre el asegurador y el asegurado y no puede volverse a abrir, excepto en el caso de fraude o sobrevaloración [...]”, lo que reiteró en parecidos términos en las páginas 414–415; y en la página 499 añadió que “El valor establecido en una póliza de cascos, salvo en caso de fraude, no puede ser revisado por el asegurador”.

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 80, donde decían que, tratándose de una póliza valorada, en ausencia de fraude, ocultación o intención de apostar, el valor es vinculante para ambos contratantes, con independencia del valor real que pueda tener el bien asegurado.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 21, 80, 81 y 214, que hacía idénticas consideraciones que los autores antes citados, basándose en lo dispuesto en la mencionada Sección 27 de la «Marine Insurance Act» de 1906, según la cual:

“(1) *A policy may be either valued or unvalued.*

(2) *A valued policy is a policy which specifies the agreed value of subject-matter insured.*

(3) *Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and insured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.*

(4) *Unless the policy otherwise provides, the valued fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.*”

<sup>922</sup> **Vide en esta línea:**

BRIÈRE DE L'ISLE, *op. cit.*, *Droit des assurances*, p. 181, que opinaba que la fórmula «valor convenido» no debe ser tenida más que por una presunción que caerá si se prueba el exceso de valoración pero con la innegable ventaja práctica de invertir la carga de dicha prueba, que correrá a cargo del asegurador.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Contrato de seguro terrestre*, pp. 175–176, para quien “la valoración aceptada por el asegurador implica solamente una presunción de exactitud que se traduce en la inversión de la carga de la prueba”.

### C.3.2.2. Las causas de impugnación de la estima

Disponía el artículo 752 párrafos segundo al cuarto del Código de Comercio que:

*“Si apareciere exagerada la evaluación, se procederá según las circunstancias del caso, a saber:*

*Si la exageración hubiere procedido de error y no de malicia imputable al asegurado, se reducirá el seguro a su verdadero valor, fijado por las partes de común acuerdo o por juicio pericial. El asegurador devolverá el exceso de prima recibido, reteniendo, sin embargo, medio por ciento de este exceso.*

*Si la exageración fuere por fraude del asegurado, y el asegurador lo probare, el seguro será nulo para el asegurado, y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de la acción criminal que le corresponda.”*

---

PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, T. 1er, pp. 452–455, que pensaban que la cláusula «valor convenido» sólo produce una inversión de la carga de la prueba.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 65, para quien “la póliza estimada representa una inversión del *onus probandi* en beneficio del asegurado, por lo que, salvo que el asegurador demuestre lo contrario, la indemnización debe girar sobre el valor estimado, sin perjuicio de la impugnación, que constituye un aspecto distinto del problema. Con la póliza valorada el asegurado no tiene que aportar prueba alguna sobre el valor efectivo del daño, puesto que se presume la realidad del valor estimado, aunque siempre dentro de los límites del contrato”.

En primer lugar, hay que decir que la calificación de «*exagerada*», referida a la estimación, para permitir la impugnación de ésta en caso de fraude o de error, era sumamente indeterminada<sup>923</sup>.

Distinguía el artículo 752 entre «*error*» y «*fraude*» o «*malicia*», manifestándose esta diferencia en el campo de la eficacia de la estima y de la eficacia del contrato de seguro, respectivamente<sup>924</sup>.

---

<sup>923</sup> **Al respecto, explicaba RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, p. 57 y p. 69, nota n.º. 13, que los Tribunales ingleses no consideran «exageración» impugnables cuantías del 200%.**

<sup>924</sup> Conviene reiterar que la nulidad del contrato de seguro marítimo en caso de exageración fraudulenta de la estima por parte del asegurado, se preveía expresamente en el propio artículo 752 párrafo cuarto del Código de Comercio que, además, establecía como consecuencia particular que, en tal eventualidad, “*el asegurador ganará la prima*”.

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. 66; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p.65, decía que “el error, aunque sea grave o notable”, no era causa de impugnación de la póliza estimada marítima. Pero en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 618, reconocía la relevancia del error, pues, como resultaba claramente del artículo 752 del Código de Comercio, “si el asegurador demuestra que la desproporción es por causa de fraude (malicia, dolo) del asegurado el contrato puede ser anulado y si es por error tiene derecho a reducir el valor asegurado al valor real: anulación o reducción son las consecuencias legales, según que el asegurador pruebe la malicia o el error, respectivamente, del asegurado”.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 755–756, también manifestaban que “el artículo 752 del C. de c. menciona la exageración procedente de fraude malicioso y la derivada de error como causas de revisión del valor. En el primer caso, la malicia anula el contrato (artículo 781.8.º) y en el segundo, el error obliga a reducir el valor asegurado al real, sea éste fijado de mutuo acuerdo o pericialmente”.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 76, en la que RUIZ SOROA sostenía que “el artículo 752 C. Co., en el ámbito del seguro marítimo, admite desde luego la impugnación de la evaluación en caso de *fraude* del asegurado, con declaración de nulidad del contrato. Menciona también la exageración por error, mandando que en tal

A diferencia de lo que, según vimos<sup>925</sup>, cabe inferir del artículo 28 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, como consecuencias de la impugnación del acuerdo de estimación, el Código de Comercio, en caso de fraude, sancionaba con la nulidad, no ya de este acuerdo, sino del contrato de seguro –cosa que reiteraba con carácter general el artículo 781.8º. del Código de Comercio<sup>926</sup>–, con la especial de que “*el asegurador ganará la prima*”. Entendíamos<sup>927</sup> que dicha nulidad también debía extenderse a los supuestos en que se usase violencia o intimidación<sup>928</sup>.

---

caso se reduzca el seguro a su verdadero valor, fijado de común acuerdo o pericialmente. Ante esta previsión legal expresa parece imposible mantener, como algunos autores afirman, que el Derecho español no admite la revisión del valor estimado sino en caso de fraude”.

<sup>925</sup> Conferir, *supra*, el apartado c.2.

<sup>926</sup> Disponía el artículo 781.8º. del Código de Comercio que “*Será nulo el contrato de seguro que recayere [...] 8º. Sobre cosas en cuya valoración se hubiere cometido falsedad a sabiendas*”. Obviamente, este precepto también era aplicable en los casos en que las partes, en uso de la autonomía de la voluntad, hubiesen pactado que la póliza no es estimada.

<sup>927</sup> Vide SOTO ABELEDO, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, p. 728.

<sup>928</sup> Así, 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. 66; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 65.



Al no recogerse la posibilidad de impugnar el referido acuerdo en el supuesto de hipotético infraseguro, no cabía invocar éste para aplicar la regla proporcional en el caso de siniestro parcial<sup>929</sup>.

<sup>929</sup> **En este sentido:**

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 98, donde se explicaba que “en los supuestos de pérdida parcial estas pólizas excluyen la aplicación de la regla proporcional cuando el seguro se haya concertado por el valor de estimación, como es lo usual en tales casos”.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 104.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 432–433, que sostenía que en régimen de póliza estimada no se aplicaba la regla proporcional en caso de infraseguro.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 58 y 77–78, en las que RUIZ SOROA afirmaba también que la póliza estimada excluía la aplicación de la regla proporcional, citando en este sentido a FERRARINI, RITTER–ABRAHAM y RODIÈRE–LUREAU.

**A idéntica conclusión llegaba, en el Derecho americano**, PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 81. Este autor, después de transcribir la Sección 27 de la «Marine Insurance Act» de 1906, que, como sabemos, se refiere a las pólizas valoradas, ilustra la eficacia de la estima –para los supuestos de pérdida total o parcial– con el caso *Disrude v. Comm. Fish.* [570 P. 2d 963, 1978 A. M. C. 261 (st., Or.)].

Se trataba de un seguro de casco en el que se estimó el valor del buque en 25.000 dólares. Posteriormente, el asegurado efectuó mejoras que elevaron dicho valor hasta la cifra de 45.000 dólares. El buque sufrió daños que dicho asegurado estimó iguales o superiores a los 25.000 dólares y se demandó a la Compañía Aseguradora por esta cantidad, en concepto de pérdida parcial. Los aseguradores alegaron que, puesto que el valor del barco al tiempo de los daños era de 45.000 dólares, solo debían pagar 25/45 del coste de las reparaciones. El Tribunal consideró que, por tratarse de una póliza valorada, en ausencia de fraude, debía imperar el valor convenido y no el valor actual en el momento de la pérdida.

**No obstante**, PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 82, señalaba que –bajo la «American Institute Hulls form», de 2 de junio de 1977– la solución es distinta en el supuesto de avería general o gastos de salvamento ya que, “en caso de infraseguro, el asegurador paga proporcionalmente”. Como recoge PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 90, la Secretaría de la UNCTAD, en su informe de 20 de noviembre de 1978, sobre «Aspectos Legales y Documentales del Contrato del Seguro Marítimo», había recomendado “Eliminate the rule reducing the indemnity payable for general average contributions, salvage charges, and sue and labor expenses whose the agreed value is less than the actual value of the insured subject”.

**En cambio**, GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 81, mantenían que “Donde la suma asegurada es inferior a la suma valorada, la

En definitiva, aparte de que la adopción de la póliza estimada presupone la intención de los contratantes de excluir la aplicación de la regla proporcional<sup>930</sup>, en el seguro marítimo no cabía invocar la necesidad de pacto expreso que excluyese la aplicación de dicha regla<sup>931</sup>, porque no

---

responsabilidad del asegurador es pagar la avería particular o general en la misma proporción en que la suma asegurada guarda relación con la suma valorada”.

Como vimos, en el ámbito del seguro terrestre, era de igual opinión HERNÁNDEZ DE PRADO, *op. cit.*, «Normas relativas...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 577–578.

<sup>930</sup> **Así se manifestaban:**

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.64, quien afirmaba que “En la póliza estimada no juega la regla proporcional: el asegurador paga el importe expresamente pactado en la póliza, de ahí el valor a los efectos indemnizatorios”.

RODÉS, *op. cit.*, «El valor del buque...», en *Revista Jurídica de Cataluña*, nº. 2, 1989, pp. 214–215, **citando en este sentido a:**

BROWN, *op. cit.*, *Diccionario de términos marítimos en seguros*, 4ª. Edición, 1980.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. II, p. 67: con valor aceptado “no se aplica la regla proporcional [...]”.

FARIÑA GUITIÁN, Francisco: *Derecho Comercial Marítimo*, Tomo IV, *Seguro marítimo*, Bosch, Barcelona, 1956, 2ª. Edición, según el cual, “en el seguro de cascos, con valor aceptado, la práctica generalmente seguida por los aseguradores es pagar las averías materiales en totalidad, sin intervención de la regla proporcional”.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 99, para quien “no es de aplicación la regla proporcional salvo que se hubiere pactado”.

**Conferir, también**, BROWN, *op. cit.*, *Diccionario...*, p. 415, en la que exponía que en el seguro de cascos mediante póliza valorada “Dicha valoración resulta aceptable para los aseguradores, en cuanto a las pérdidas o siniestros parciales son indemnizables en su totalidad [...] sin referencia alguna al valor real y una sobrevaloración de esta naturaleza tiende a incrementar los ingresos en concepto de primas para cubrir dichos siniestros parciales”.

<sup>931</sup> Como sostenía para el seguro terrestre CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 620–622, postura que ya hemos rebatido [conferir, *supra*, el apartado c.1.)].

había un precepto que la estableciera, como hace el artículo 30 de la Ley de Contrato de Seguro para el seguro terrestre. Por lo tanto, según indicamos al tratar del infraseguro legal del artículo 751 párrafo segundo<sup>932</sup>, el Código de Comercio, con arreglo a la presunción establecida en su artículo 752, partía del supuesto contrario al de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y sólo podía aplicarse la regla proporcional si se pactaba expresamente.

Precisamente, la presunción del artículo 752 del Código de Comercio excluía la aplicación subsidiaria del artículo 30 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo.

### **C.3.2.3. La posición de la Jurisprudencia respecto del artículo 752 del Código de Comercio**

1.- En la Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de mayo de 1968 (EDJ 1968/348)<sup>933</sup> –relativa a un asunto de abandono de cosas aseguradas en un seguro marítimo de mercancías–, en el fundamento jurídico cuarto, se rechazaba el motivo de recurso de la Entidad Aseguradora en que se alegaba infracción del artículo 752 del Código de Comercio, porque la

---

<sup>932</sup> *Vide, supra*, el apartado C.3.1.2.

<sup>933</sup> **Citaban esta Sentencia del Tribunal Supremo:**  
ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 619.  
DE LA VEGA JUSTRIBÓ, *op. cit.*, *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870–1998)*, p. 63.  
RODÉS, *op. cit.*, *El valor del buque...*, en *Revista Jurídica de Cataluña*, nº. 2, 1989, p. 215.

Sala de instancia “no estimó la existencia de fraude o falsedad por parte del asegurado en cuanto a la valoración de las mercancías, como imprescindiblemente se requiere para la entrada en juego del artículo 752”, lo que “imposibilita la estimación del quebrantamiento dicho artículo, como claramente reconoce la Sentencia de esta Sala de 5 de abril de 1935”.

2.– En la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1988 (RJ 1988/1118)<sup>934</sup>, refiriéndose a un seguro marítimo de buque, se rechazaba en el fundamento de Derecho tercero que el hecho de que el asegurado hubiese atribuido a la embarcación siniestrada un valor muy superior al real implicase “mala fe al querer cobrar esta sobrevaloración tras el siniestro”. Desestimaba la Sala este motivo de recurso de la Compañía Aseguradora, citando lo dispuesto en el artículo 752 del Código de Comercio –aplicable al caso–, por entender que la mencionada sobrevaloración no probaba la existencia de fraude o malicia del asegurado, necesaria para impugnar la presunción de dicho artículo.

---

<sup>934</sup> Esta Sentencia aparece también reproducida en el *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Volumen VI, 1988, pp. 637–641, y Volumen VIII, 1990, pp. 590–594, y citada en la p. 396 de este último volumen.

**Mencionaban igualmente esta Sentencia del Tribunal Supremo:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 619.

DE LA VEGA JUSTRIBÓ, *op. cit.*, *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870–1998)*, p. 63.

RODÉS, *op. cit.*, *El valor del buque...*, en *Revista Jurídica de Cataluña*, nº. 2, 1989, p. 215.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 62.

3.– En la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de noviembre de 1988 (RJ 1988/8413)<sup>935</sup> también se consideraba (conferir su fundamento de Derecho segundo) que las únicas causas de impugnación de la estima eran las recogidas en el artículo 752 del Código de Comercio.

Por lo tanto, para el Tribunal Supremo del simple dato de la sobrevaloración objetiva del buque no se deducía la existencia de fraude o malicia por parte del asegurado, al efecto de impugnar la presunción legal que establecía el Código de Comercio, pues nada impedía que dicho asegurado hubiese querido introducir un elemento subjetivo en la valoración de los bienes asegurados, y que el asegurador no discutiese esa valoración porque le conviniera percibir una prima más elevada<sup>936</sup>.

---

<sup>935</sup> Sentencia citada 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, p. 396, y reproducida en ese mismo Volumen, pp. 678–681.

**También la mencionaban:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 619.

DE LA VEGA JUSTRIBÓ, *op. cit.*, *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870–1998)*, p. 64.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 62.

<sup>936</sup> **Así:**

DANJON, Daniel: *Tratado de Derecho Marítimo*, Tomo IV, *Abordajes. Asistencia. Seguros*, Editorial Reus, S. A., Madrid, 1936, núms. 1.244 y 1.245.

DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA, *op. cit.*, *Tratado...*, pp. 208–210 y 213.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 98 y 104.

RODÉS, *op. cit.*, «El valor del buque...», en *Revista Jurídica de Cataluña*, nº. 2, 1989, p. 216.

Estos dos últimos autores citaban a DONATI: *Manual de Derecho de los seguros privados*, Librería Bosch, Barcelona, 1960, p. 236. RODÉS también mencionaba una Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 1985.

4.— En la Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de diciembre de 1988 (EDJ 1998/9692)<sup>937</sup> se rechazaba en el fundamento jurídico segundo el motivo de recurso planteado por la Compañía Aseguradora, fundamentado en error en la apreciación de la prueba, en el que alegaba que en la Sentencia de alzada se determinaba como cantidad a abonar al asegurado, en concepto de indemnización por la pérdida de la draga asegurada, la de veinte millones de pesetas, fijada en el correspondiente contrato de seguro como valor de la misma, “cuando su adquisición fue llevada a cabo en el precio de 8.000.000 de pesetas, según revela el documento privado de su compra fechado el 7 de mayo de 1980, que la expresada Entidad recurrente establece como documento acreditativo del alegado error, porque si es exacto que tal documento privado revela que la compra de la draga «M.» de que se viene haciendo mención y que fue objeto del seguro concertado tuvo lugar señalando como precio de adquisición la indicada cantidad de 8.000.000 de pesetas, es igualmente de tener en cuenta que el valor asignable a la referida draga asegurada es de considerarlo no con relación al de su compra que haya efectuado en su día el asegurado, sino al que corresponda en la realidad, y ninguna apreciación contiene la resolución impugnada evidenciadora de que la entidad aseguradora haya acreditado que ese valor real no se corresponda con el que a dicho bien objeto del seguro cuestionado se fijó en el contrato de seguro concertado, ni, en consecuencia, que haya quedado destruida la presunción legal, a que se contrae el artículo 752 del Código de Comercio,

---

<sup>937</sup> **Sentencia también citada por:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 618.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 756.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 62.

de admisión por la entidad aseguradora de la exacta valoración hecha en la póliza suscrita de los efectos asegurados, puesto que, como tiene declarado esta Sala en Sentencia de 26 de noviembre de 1925, el documento de compra no es eficiente para evidenciar el valor real de lo asegurado, pues éste responde no a su identificación con el de adquisición, sino al determinado por las fluctuaciones de la oferta y la demanda y del mercado, lo que indudablemente conduce a que cuando el asegurador no acredite que exista distonía (*sic*) entre el valor real y el fijado en la correspondiente póliza, ha de primar la indicada presunción sancionada en el mencionado artículo 752 del Código de Comercio”.

5.– En la Sentencia de 2 de diciembre de 1997 (RJ 1997/8773)<sup>938</sup> se desestimaban los motivos primero y segundo formulados por la Entidad Aseguradora, en los que denunciaba la infracción de lo establecido en el párrafo tercero del artículo 752 del Código de Comercio, al pensar la recurrente que no resultaba aplicable al caso la presunción establecida en el párrafo primero de dicho precepto, de que “*La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados [...]*”, pues, a su entender, había habido “*fraude o malicia*” por parte del asegurado, que habría atribuido un valor excesivo a la embarcación asegurada, falseando para ello su precio de adquisición. El Tribunal Supremo (*vide* los fundamentos jurídicos primero y segundo de su Sentencia), coincidiendo

---

<sup>938</sup> **Sentencia que igualmente citaban:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 605–606.

DE LA VEGA JUSTRIBÓ, *op. cit.*, *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870–1998)*, p. 64.

con el de apelación, no estimó probadas las circunstancias alegadas por la Compañía recurrente, a tenor del resultado de las pruebas efectuadas, entre ellas, una pericial llevada a cabo en la alzada, por lo que “la Sala de instancia valorando la prueba practicada concluye que su resultado no permite afirmar que el precio señalado como de adquisición de la embarcación haya sido sobrestimado fraudulentamente, pues el perito situó en una banda de entre sesenta y setenta millones de pesetas el precio de adquisición de la embarcación como nueva; luego, dentro de esas oscilaciones no cabe hablar de modo decidido de una sobrevaloración del bien teniendo en cuenta la naturaleza de los precios en que la embarcación se mueve y las dificultades de valoración retrospectiva de lo que ya no existe materialmente. Y añade: sin embargo, la Compañía sí tuvo ocasión de hacer su propia estimación cuando decidió suscribir la póliza y la embarcación estaba a la vista y admitió como exacto el precio, con una diferencia ostensible respecto del valor que ahora pretende atribuir de treinta y tres millones de pesetas (33.000.000). Las precedentes razones de valoración probatoria íntimamente enlazadas con los hechos probados, que deben ser respetados en casación obliga a la desestimación de los motivos aducidos al faltar elementos probatorios de significación capaces de enervar la fuerza de la presunción, sin duda, “*iuris tantum*”, como dice el recurrente, pero necesitada, por ello, de una contraprueba eficaz”.



#### **C.4. La regulación del infraseguro, la regla proporcional y la póliza estimada en los Anteproyectos de Ley de Contrato Seguro Marítimo, en el Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, en el Anteproyecto y el Proyecto de Ley de Navegación Marítima y en esta última Ley**

##### **C.4.1. El Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo de 25 de abril de 1980**

De entrada, hay que tener en cuenta que el artículo 3 del Anteproyecto 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”*.

Como expusimos<sup>939</sup>, el artículo 10 párrafo primero del Anteproyecto disponía que *“El valor asegurable del interés viene dado por el valor real de tal interés”*.

Refiriéndose al infraseguro, el artículo 12 inciso primero del Anteproyecto establecía que, *“Si la suma asegurada es inferior al valor real del interés, el asegurador podrá, salvo pacto en contrario, aplicar la regla proporcional en la liquidación del siniestro”*.

De esta forma, se recogía la aplicación de la citada regla, salvo pacto en contrario, en el seguro marítimo, en forma similar a lo que dispone para el seguro terrestre el artículo 30 de la Ley de Contrato de

---

<sup>939</sup> Conferir, *supra*, el apartado C.1.2.

Seguro, modificando así el régimen del Código de Comercio que, según la interpretación que hemos propuesto, exigía para la aplicación de la regla proporcional que las partes la hayan pactado.

Ahora bien, el Anteproyecto reconocía la exigencia de una regulación especial para este tipo de seguro, y así lo ponía de manifiesto, por lo que respecta a la póliza estimada, al disponer en el artículo 11 que:

*“Si el valor del interés asegurado ha sido objeto de estimación por las partes en el contrato o en documento accesorio, tal estimación será vinculante para las partes, no pudiendo el asegurador intentar su revisión, salvo caso de dolo por parte del asegurado.*

*El valor declarado en póliza no se presume haya sido objeto de estimación por las partes, salvo en el seguro de buques y desembolsos del naviero.”*

El inciso segundo del artículo 12 del Anteproyecto establecía respecto de la regla proporcional que *“Esta regla no se aplicará en las pólizas estimadas, salvo en el caso de que se haya declarado en el contrato que la suma asegurada es inferior al valor de estimación”*.

Cabe destacar las siguientes cuestiones de esta regulación:

**1ª.** Se limitaba expresamente la presunción de la estima al seguro de buques y desembolsos del naviero.

2ª. Dicha presunción invertía –como también lo hacía el artículo 752 del Código de Comercio, según hemos expuesto– la solución legal recogida al respecto en el artículo 28 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, que exige que la estima se establezca mediante pacto.

3ª. Se modificaba el régimen de impugnación de la estima que recogía el artículo 752 del Código de Comercio, al admitir como única causa a tal efecto el dolo. De igual modo, se apartaba el artículo 11 del Anteproyecto de lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley de Contrato de Seguro, que recoge los supuestos de violencia e intimidación –causas que, por otra parte, resultan de aplicación en virtud de lo dispuesto en los artículos 1.265 y siguientes del Código Civil– y de error en la estimación. Nos parecía adecuada la no inclusión de esta última causa tal y como la configura el citado artículo 28, porque –como ya pusimos de manifiesto– es de una gran imprecisión el hablar de estimación «*notablemente superior al valor real*»; como también lo era la expresión «*si apareciere exagerada la evaluación*», del artículo 752 del Código de Comercio.

4ª. Se recogía explícitamente la exclusión de la regla proporcional en el caso de póliza estimada, salvo la excepción del artículo 12 inciso segundo *in fine* citado, y lo dispuesto en el artículo 35.2.c) párrafo último del Anteproyecto, según el cual “*El asegurador podrá aplicar la regla proporcional en los casos de infraseguro, salvo que la póliza contenga estimación del valor. Sin embargo, en la indemnización de las garantías complementarias enumeradas en el número segundo de este artículo,*

*podrá aplicar la regla proporcional, incluso existiendo cláusula de valor estimado, comparando el valor real con el asegurado, disminuido en su caso por las averías particulares a cargo de la póliza”.*

El artículo 12 inciso segundo, al disponer que la regla proporcional “no se aplicará en las pólizas estimadas, salvo en el caso de que se haya declarado en el contrato que la suma asegurada es inferior al valor de estimación”, venía a reconocer también la exclusión de la aplicación de dicha regla en el supuesto de un hipotético infraseguro; precisamente porque, como expusimos antes, al consistir el pacto estimatorio en la equiparación de la suma asegurada con el valor del interés asegurable, no puede haber nunca, en puridad, una situación de infraseguro.

Para que en régimen de póliza estimada se pudiera hablar de infraseguro y, consiguientemente, resultase de aplicación la regla proporcional, era preciso que las partes configurasen expresamente la existencia de aquél declarando “*que la suma asegurada es inferior al valor de estimación*”.

#### **C.4.2. El Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992**

Los anteriores artículos 10 («Valor del interés») y 12 («Infraseguro») del Anteproyecto de 1980 aparecían recogidos en el artículo 7 («Valor del interés y suma asegurada») del Anteproyecto de 1992.

Desaparecía el inciso contenido en el párrafo primero del artículo 10 del Anteproyecto de 1980, aunque lo establecido en el artículo 7 del Anteproyecto de 1992 sobreentendía lo establecido en aquél.

Según el número 1 del citado artículo 7 –coincidente con el artículo 30 párrafo primero de la Ley de Contrato de Seguro–, *“Si en el momento de la producción del siniestro la suma asegurada es inferior al valor del interés, el asegurador indemnizará el daño causado en la misma proporción que aquélla cubre el interés asegurado”*.

Teniendo en cuenta que, a tenor de lo dispuesto en el artículo 2 de este Anteproyecto de 1992, el artículo 7 del mismo tenía carácter dispositivo, cabía que las partes excluyesen mediante pacto la aplicación de la regla proporcional en los caso de infraseguro.

Como hemos visto, esta posibilidad también la permite el artículo 30 párrafo segundo de la Ley de Contrato de Seguro, Ley cuya aplicación subsidiaria al seguro marítimo establecía el artículo 3 del mencionado Anteproyecto de 1992 –con una redacción más precisa que la del artículo 3 del Anteproyecto de 1980–, según el cual:

*“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.”*

En cuanto a la póliza estimada, disponía el artículo 8 del Anteproyecto de 1992 que, “*Si la estimación del valor del interés asegurado ha sido objeto de aceptación expresa por las partes en el contrato o en documento accesorio, tal estimación será vinculante, salvo dolo por parte del asegurado o cuando por error sea notablemente superior al valor del interés*”.

Nos parece oportuno reseñar las siguientes particularidades de este régimen:

1ª. Desaparecía la presunción de póliza estimada –contenida en el artículo 11 párrafo segundo del Anteproyecto de 1980– respecto del seguro de buques y desembolsos del naviero, que obedecía, como señalaba RUIZ SOROA<sup>940</sup>, “a las necesidades propias del mercado asegurador y naviero”. El Anteproyecto de 1992 se apartó en este punto de lo que se disponía para todas las modalidades de seguro marítimo en el artículo 752 del Código de Comercio. La decisión no pareció acertada, ya que estas pólizas son muy frecuentes en el seguro de buques<sup>941</sup>, cumpliendo la función de facilitar la liquidación del siniestro, y la citada presunción exime a las partes de la necesidad de pactarlas expresamente, como debían hacerlo a tenor de lo dispuesto en el artículo 8 del mencionado Anteproyecto de 1992, precepto

---

<sup>940</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, Mayo–Agosto, 1982, p. 56 y p. 69 nota nº. 12, donde indicaba que “Puede encontrarse la misma solución en el artículo 315. 2º. del Codice y en el Informe de UNCTAD (nº. 63)”.

<sup>941</sup> Así, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 98.

que estaba en línea con lo establecido en el artículo 28 de la Ley de Contrato de Seguro.

2ª. Cabía impugnar la estima cuando “*por error sea notablemente superior al valor del interés*”, lo cual resultaba sumamente impreciso, como ya manifestamos al referirnos al artículo 28 de la Ley de Contrato de Seguro (según el cual el asegurador podrá impugnar el valor estimado “*cuando por error la estimación sea notablemente superior al valor real, correspondiente al momento del acaecimiento del siniestro fijado pericialmente*”) y al artículo 752 del Código de Comercio (que privaba de eficacia a la estima “*si apareciere exagerada la evaluación*”).

3ª. Ya no se incluía la norma del inciso segundo del artículo 12 del Anteproyecto de 1980, que excluía explícitamente la aplicación de la regla proporcional a las pólizas estimadas en caso de infraseguro, a menos que las partes hubiesen configurado su existencia estableciendo en el contrato “*que la suma asegurada es inferior al valor de estimación*”.

Pensamos que la supresión de este inciso no suponía la posibilidad de aplicar la mencionada regla proporcional en régimen de póliza estimada, si se daba una situación de infraseguro, sino que obedecía a que lo en él dispuesto resultaba obvio, ya que ambas opciones son incompatibles<sup>942</sup>. Y por eso mismo nos parece que se eliminó el inciso

---

<sup>942</sup> **En este sentido, como ya vimos:**

BENÍTEZ DE LUGO, *op. cit.*, *Tratado de Seguros*, Vol. II, pp. 124 y ss. (citado por CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 622).

primero del párrafo último del artículo 35.2.c) del Anteproyecto de 1980, según el cual *“El asegurador podrá aplicar la regla proporcional en los casos de infraseguro, salvo que la póliza contenga estimación del valor”*.

4<sup>a</sup>. Según el artículo 22.2 del Anteproyecto de 1992, *“En la indemnización de las coberturas complementarias enumeradas en el número anterior, el asegurador podrá aplicar también, en su caso, la regla proporcional. Las partes de común acuerdo, podrán excluir en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato, la aplicación de la regla proporcional”*.

Por un lado, ya no se contemplaba la posibilidad de aplicar la regla proporcional en la indemnización de dichas coberturas complementarias en los casos en que la póliza fuera estimada, según permitía el artículo 35.2.c) párrafo último del Anteproyecto de 1980, como excepción a lo dispuesto en el inciso primero de dicho párrafo, antes citado. Y, como novedad, se posibilitaba a las partes para excluir la aplicación de la mencionada regla después de celebrado el contrato. Estas medidas tendían a facilitar el cálculo de la indemnización y, consiguientemente, proporcionaban mayor seguridad a las relaciones jurídicas.



### **C.4.3. El Anteproyecto y los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima, y el Anteproyecto, el Proyecto y la Ley de Navegación Marítima**

Antes de nada, hay que reiterar que, a diferencia de lo que disponían los dos Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo en el artículo 3, en el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004<sup>943</sup> y en los Proyectos de 10 de noviembre de 2006<sup>944</sup> y de 19 de diciembre de 2008 –así como en la proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario socialista el 6 de julio de 2012, que coincidía plenamente con el Proyecto de 2008–, en el Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012

---

<sup>943</sup> **En relación con la regulación del seguro marítimo en el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, conferir:**

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. 113–129, si bien la numeración de los artículos que citan no es la del referido Anteproyecto de 2004, ni coincide con la del Proyecto de 2006, aunque respecto de este último la diferencia es sólo de un número en todos los casos (se cita el artículo 461, en lugar del 460, el artículo 444, en vez del 443 y así sucesivamente). En relación con el Proyecto de 19 de diciembre de 2008, la diferencia es de dos números más (artículo 444, en lugar del 442, por ejemplo).

GARCÍA–PITA Y LASTRES, *op. cit.*, «El régimen del seguro marítimo en la propuesta del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima», *Revista Española de Seguros*, 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.

<sup>944</sup> **Respecto de la regulación del seguro marítimo en el Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima de 2006, vide HILL PRADOS, *op. cit.*, «El Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima y el seguro marítimo», *Revista Española de Seguros*, n.º. 131, julio/septiembre, 2007, pp. 329–346.**

no se establecía la aplicación supletoria al seguro marítimo de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, que sí se introdujo, sorpresivamente, en el párrafo segundo del artículo 406.1. del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, conforme al cual, “*En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de seguro*”, decisión que ya en su momento estimamos que debía haberse reconsiderado<sup>945</sup>, pero que se mantiene en el párrafo segundo del artículo 406 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Además, como ya indicamos<sup>946</sup>, 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*”. El artículo 385.2 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 limitó dicha excepción – creemos que acertadamente– a los “*seguros obligatorios*” de tales embarcaciones; y así se reiteró en el artículo 406.2 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, y luego en el mismo precepto de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, de manera que los seguros voluntarios de tales embarcaciones quedan sometidos al régimen de la misma.

---

<sup>945</sup> Así lo manifestamos en SOTO ABELEDO, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 650–651, 745 y 822.

<sup>946</sup> Conferir, *supra*, el apartado A.4.2.

Bajo el mismo epígrafe –“*Valor del interés y suma asegurada*”–, el artículo 480 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, los artículos 443.1 y 442.1 de los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 11 de noviembre de 2006 y de 19 de diciembre de 2008<sup>947</sup>, respectivamente, el artículo 392.1 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y el artículo 413.1 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, han coincidido con lo que disponía el artículo 7 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992 –y con lo establecido en el artículo 30 párrafo primero de la Ley de Contrato de Seguro–, y disponen la aplicación de la regla proporcional en caso de infraseguro, en los siguientes términos<sup>948</sup>:

*“Si, en el momento de la producción del siniestro, la suma asegurada es inferior al valor del interés, el asegurador indemnizará el*

---

<sup>947</sup> El artículo 442.1 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, coincidía con el artículo 442.1 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008, Proyecto que ya hemos indicado que reproducía íntegramente.

<sup>948</sup> **Al respecto, vide:**

FERNÁNDEZ QUIRÓS, *op. cit.*, «El seguro marítimo de mercancías», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 685–686.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 633–634.

LÓPEZ QUIROGA, *op. cit.*, «El seguro marítimo de buques», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 659–661.

*daño causado en la misma proporción en que aquélla cubre el interés asegurado”.*

Esto se entiende así salvo pacto en contrario, como resulta de lo establecido tanto el artículo 474 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, como en los artículos 437 y 436.1 de los Proyectos de 2006 y de 2008<sup>949</sup>, respectivamente, y en los artículos 386 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y 407.1 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima . Concretamente, este último precepto dispone que, “*Salvo que expresamente se disponga de otra forma, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas*”.

A la «Póliza estimada» dedicaba el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004 su artículo 481, y los Proyectos de 2006 y de 2008 los artículos 444 y 443, respectivamente; y en ellos se establecía de nuevo –entendemos que adecuadamente– la siguiente presunción<sup>950</sup>:

---

<sup>949</sup> El artículo 436.1 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, coincidía con el artículo 436.1 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008, Proyecto que, insistimos, reproducía íntegramente.

<sup>950</sup> Sobre esta materia, conferir GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Los seguros marítimos y la valoración convencional del interés asegurado», en GARCÍA-PITA Y LASTRES y OTROS, *op. cit.*, *Estudios de Derecho Marítimo*, 2012, pp. 1.015–1.034.

*“En el seguro de buques, embarcaciones y aparatos flotantes se presumirá salvo pacto expreso en contrario que el valor declarado en la póliza es un valor estimado vinculante para las partes del contrato.”*

En el artículo 393 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 se sustituyó la expresión “*aparatos flotantes*” por “*artefactos navales*”, y se suprimió el inciso “*salvo pacto expreso en contrario*”, que cabía igualmente por aplicación de lo dispuesto con carácter general en el citado artículo 386 del referido Anteproyecto, que permite la libertad de pactos de los contratantes.

La regulación de la póliza estimada en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, y posteriormente en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, difiere de la expuesta en algunos extremos, ya que el artículo 414 establece que “*En el seguro de buques, embarcaciones y artefactos navales se presumirá que el valor declarado en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato es un valor estimado vinculante para las partes del contrato, salvo dolo por parte del asegurado o cuando por error sea notablemente superior al valor del interés*”<sup>951</sup>.

---

<sup>951</sup> **Acerca de este artículo, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 364; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 826.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 634–635.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p.

Así pues, se prevé la posibilidad de que el valor del interés se exprese con posterioridad a la celebración del contrato (hay que recordar que éste, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 407.2 del Proyecto de 2013 y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, no se halla sujeto a forma alguna, sin perjuicio de la obligación de que el asegurador “*deba entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura*”, según lo exigido por el artículo 421 de dicho Proyecto y de la ulterior Ley), y al igual que lo hacía el artículo 8 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992, se permite impugnar el valor estimado en caso de “*dolo por parte del asegurado o cuando por error sea notablemente superior al valor del interés*”, extremo este último que ya hemos criticado<sup>952</sup>, por impreciso, al referirnos al citado artículo 8, así como al artículo 28 de la Ley de Contrato de Seguro (según el cual el asegurador podrá impugnar el valor estimado “*cuando por error la estimación sea notablemente superior al valor real, correspondiente al momento del acaecimiento del siniestro fijado pericialmente*”) y al derogado artículo 752 del Código de Comercio (que privaba de eficacia a la estima “*si apareciere exagerada la evaluación*”).

Y, por cuanto queda expuesto a lo largo de esta obra, consideramos que en régimen de póliza estimada no cabe aplicar la regla proporcional, a menos que así lo pacten los contratantes, aunque, para evitar posibles

---

483.

<sup>952</sup> Conferir, *supra*, los apartados c.2., C.4.1. y C.4.2.

conflictos, nos parece que habría sido oportuno manifestarlo así, como se hacía en el artículo 12 y en el inciso primero del párrafo último del artículo 35.2.c) del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1980, antes comentado.

El artículo 497.2 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, los artículos 460.2 y 459.2 de los Proyectos de 2006 y de 2008<sup>953</sup>, respectivamente, el artículo 409.2 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012, y el artículo 430.2 del Proyecto de 2013 y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, coinciden con el citado artículo 22.2 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo de 1992, y disponen igualmente que, *“En la indemnización de las coberturas complementarias enumeradas en el número anterior, el asegurador podrá aplicar también, en su caso, la regla proporcional. Las partes, de común acuerdo, podrán excluir en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato, la aplicación de la regla proporcional”*.

Según el artículo 430.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, dichas coberturas complementarias son:

*“a) El importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado.*

---

<sup>953</sup> El artículo 459.2 de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, coincide con el artículo 459.2 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008, Proyecto que, reiteramos, reproduce íntegramente.

*b) La parte que corresponda a tal interés en una remuneración por salvamento.*

*c) Los gastos razonables efectuados por el tomador del seguro, el asegurado y sus dependientes para aminorar el daño.”*

Como hemos indicado, estos pactos de exclusión de la regla proporcional hacen más sencillo el cálculo de la indemnización, lo que evita conflictos entre las partes contratantes.

### **3.2.8. EL DERECHO COMÚN**

Podemos definir el Derecho en sentido objetivo como el conjunto de preceptos o normas jurídicas («Ordenamiento Jurídico») por el que se rige la sociedad humana. Referido el Derecho en sentido objetivo al Derecho positivo, definiremos éste como “la ordenación de la actividad del hombre, dentro de una comunidad política, realizada por sus propios miembros, para la consecución del bien común, de acuerdo con los principios del Derecho natural”<sup>954</sup>.

---

<sup>954</sup> ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, p. 4.



Siendo la norma jurídica la unidad conceptual en el campo de lo jurídico, su clasificación resulta esencial para distinguir las distintas adjetivaciones del término «Derecho». Para lo que aquí nos interesa, diferenciaremos entre normas de Derecho común y de Derecho particular, y normas de Derecho general y de Derecho especial<sup>955</sup>:

a) Derecho común es el conjunto de normas jurídicas que rigen en todo el territorio de un Estado; en Derecho Español, es el Derecho Civil de Castilla, que rige en todo el territorio nacional, como directamente aplicable, o como supletorio (conferir el artículo 13 del Código Civil). Derecho particular es el que rige en una parte del territorio del Estado en cuestión; en España, es el llamado «Derecho Foral» (denominación discutida) o Derecho Civil propio, vigente como tal en Galicia, Vizcaya y Álava, Navarra, Aragón, Cataluña y Baleares.

La distinción, por lo tanto, hace referencia a una esfera distinta de aplicación territorial.

b) El Derecho general se dicta para todos sin distinción. El Derecho especial está formado por el conjunto de normas que se crean para una determinada clase de personas, cosas o relaciones jurídicas, y desarrolla principios contenidos en el Derecho general, por lo que éste sirve para suplir las deficiencias de aquél. En este sentido, dispone el Código Civil que sus disposiciones “*se aplicarán como supletorias en las materias regidas por otras Leyes*” (artículo 4º.3).

---

<sup>955</sup> ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, pp. 12–13.

Aquí, la distinción se refiere a un ámbito diferente de aplicación material.

Hechas estas consideraciones, pasamos a estudiar el Derecho común invocado por el artículo 2º. del Código de Comercio como «fuente» supletoria del Derecho Mercantil.

Según el citado artículo, “*Los actos de comercio, sean o no comerciantes los que los ejecuten, y estén o no especificados en este Código, se regirán por las disposiciones contenidas en él; en su defecto, por los usos de comercio observados generalmente en cada plaza; y a falta de ambas reglas, por las del Derecho común*”.

En primer lugar, entendemos que el artículo 2º. del Código de Comercio –al igual que el artículo 50 de dicho Código<sup>956</sup>– utiliza la

---

<sup>956</sup> El artículo 50 del Código de Comercio dispone que “*Los contratos mercantiles, en todo lo relativo a sus requisitos, modificaciones, excepciones, interpretación y extinción y a la capacidad de los contratantes, se regirán en todo lo que no se halle expresamente establecido en este Código o en Leyes especiales por las reglas generales del Derecho común*”.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 38–39, manifestaba que “Entendemos con el sector doctrinal que considera que el orden de prelación de fuentes establecido por el artículo 2 no se altera por la diversa función asignada por el Legislador al Derecho común. En el artículo 50: Derecho común como Ley que contiene los principios fundamentales del Derecho Privado que es aplicado en *primer lugar* (función directa e inmediata, obligada consecuencia de nuestro sistema legislativo, de la unidad del Derecho Privado, según el cual figuran fuera del Código de Comercio ciertas reglas para evitar repeticiones, porque no son civiles ni mercantiles no admiten su derogación por el uso de comercio); y en el artículo 2, a aplicar en tercer lugar el Derecho común a la materia comercial en concepto de Derecho supletorio. En este sentido, ha dicho el profesor Lalaguna, “que la finalidad de la remisión del artículo 50 no es crear una limitación a la aplicabilidad de los usos en materia de contratación” [...] y tampoco supone que no se aplique a esta materia con carácter subsidiario, en

expresión «Derecho común» en el sentido de Derecho general, como contrapuesto al Derecho Mercantil, que es un Derecho especial<sup>957</sup>.

---

defecto de la Ley la costumbre mercantil de acuerdo con lo establecido para la totalidad de la materia mercantil en el artículo 2º.”

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I. p. 43, mantuvo que “es claro que el artículo 50 no puede modificar el artículo 2, suprimiendo, porque no los cita, los usos del comercio y precisamente en relación con los contratos, que es donde tienen más amplia aplicación. El significado del artículo 2 [...] era reincorporar el Derecho consuetudinario mercantil, que había sido silenciado en el Código francés [...] Pero el artículo 2 tiene evidentemente carácter general [...] El artículo 50 invoca el Derecho común como integrador de la Ley mercantil, diciendo que la normativa sobre capacidad para contratar y sobre interpretación de los contratos es la civil, modificada, si acaso, por las normas mercantiles, si existen [...] En este sentido podemos decir que la Ley mercantil es la misma Ley o regulación civil con incrustaciones fragmentarias de normas mercantiles especiales o distintas a las comunes, que por ello deben interpretarse restrictivamente. Por el contrario, el artículo 2 invoca el Derecho común como supletorio del Derecho Mercantil, es decir, a falta de disposición legal mercantil o uso mercantil aplicable al caso. De modo que la Ley civil o Derecho común se aplicaría al caso por analogía (ROTONDI, al explicar esta jerarquía de fuentes en el Código de Comercio italiano, de 1882, idéntica a la nuestra)”.

Nos parece que, en ambos casos –artículos 2º. y 50 del Código de Comercio– hay que entender que el “*Derecho común*” invocado es el Derecho Privado General, ya sea Civil o Foral. Lo que ocurre es que, en principio, en las materias reseñadas en el artículo 50, ese “*Derecho común*” será de aplicación preferente a los usos; aunque éstos, a su vez, resultarán aplicables en virtud de lo establecido en el propio “*Derecho común*”, como ocurre en los supuestos de los artículos 1.258 y 1.287 del Código Civil, en lo relativo a la integración e interpretación de los contratos.

Así, BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 61, explicaba que “prevalecerán las reglas comunes sobre los usos mercantiles, cuando se trate del *régimen jurídico general* de los contratos mercantiles, de modo que, cuando para ellos no existan disposiciones legales mercantiles, se acudirá al Derecho común Civil o Foral, sin aplicar previamente los usos mercantiles (cfr. art. 50), los cuales sólo serán de aplicación –cosa poco probable– si tampoco existieran normas civiles”.

<sup>957</sup> **En este sentido:**

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 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.

Este Derecho común es el Derecho Privado General, que estaría constituido tanto por el Código Civil como por los Derechos Civiles propios de cada Comunidad Autónoma<sup>958</sup>.

---

<sup>958</sup> Así, el Tribunal Supremo, al resolver sobre la capacidad de una mujer casada catalana para firmar aval en letra de cambio, manifestó 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 desarrollando 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 añadió 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), reiteró 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 añadió 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 asumió 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 manifestaba de acuerdo con el Profesor LALAGUNA, a quien citaba 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, exponía (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 sentaba 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 decía que coincidía 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 exponía que “Tradicionalmente se venía considerando que la noción del Derecho común como Derecho subsidiario del C. de c. hacía referencia al Derecho Civil con exclusión del Derecho Foral. Sin embargo, la discutida Sentencia de 28 de junio de 1968, al aplicar el artículo 50 del C. de c., ha abandonado esa doctrina, declarando que el concepto de Derecho común se refiere, según los casos, tanto al Derecho contenido en el Código Civil como a los Derecho Forales”.

PANCORBO LÓPEZ, *op. cit.*, «Perspectiva jurídico–mercantil de la costumbre, como fuente del Derecho», en *Revista Electrónica de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, [www.refdugr.com](http://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 argumentaba que “El Código de Comercio se

Consecuencia inmediata de lo dicho es que el Derecho común enunciado en el artículo 2º. del Código de Comercio no es fuente del Derecho Mercantil<sup>959</sup>, por ser éste un Derecho especial, sino que se aplicará al caso por analogía<sup>960</sup>.

---

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 concluía (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 decía 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 defendía 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.

<sup>959</sup> Así:

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 61.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español de Seguros*, T. I, p. 26.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, p. 68, manteniendo que “el Derecho común en la esfera de lo comercial no es fuente de nuestra disciplina ni material ni formalmente, sino un Derecho supletorio, es decir, se establece (en el artículo 2º. del Código de Comercio) un orden de prelación en el que el Derecho común se aplica en tercer lugar a la materia mercantil en concepto de Derecho supletorio”.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso de Derecho Mercantil*, T. I, p. 134; y T. II, p. 556.

HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, p. 287, citando, a su vez, a BROSETA PONT, GARRIGUES y SÁNCHEZ CALERO.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 29.

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 18.

<sup>960</sup> Como hemos visto, así se pronunció VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. I, p. 43, citando a ROTONDI, que lo hacía en idéntico sentido al explicar la jerarquía de fuentes del Código de Comercio italiano de 1882, exacta a la nuestra.

Refiriéndonos al Derecho Marítimo, el apelativo «común» que emplea el citado artículo 2º. del Código de Comercio adquiere –evidentemente– una significación más amplia que la que posee respecto del Derecho Mercantil en general. Ello es así porque, conceptuado 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 lo han entendido en nuestra Doctrina GARRIGUES, HERNÁNDEZ MARTÍ y RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>961</sup>, al manifestar que al acudir al Derecho común como supletorio del Derecho Marítimo, habrá que hacerlo en primer lugar al Mercantil Terrestre, y, en segundo lugar, al Civil. Y, en concreto, por lo que se refiere al contrato de seguro marítimo, las normas del Derecho Mercantil Terrestre que debían aplicársele supletoriamente estaban comprendidas en la Ley de Contrato de Seguro de 8 de octubre de 1980, reguladora del contrato de seguro terrestre, al haber derogado los artículos 380 a 438 del Código de Comercio.

---

<sup>961</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 551 y 556.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 30; e Ídem, *op. cit.*, «La Ley del Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 256.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 281 y 299–300; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 21 y 41–42.

Por lo tanto, dentro del Derecho común invocado por el artículo 2º. de dicho Código como de aplicación supletoria o subsidiaria –y, según hemos dicho, aplicable al caso por analogía–, debíamos entender comprendido, a los efectos del contrato de seguro marítimo<sup>962</sup>:

1º.) La Ley de Contrato de Seguro, que por ser manifestación del Derecho Mercantil Terrestre de seguros, es Derecho general respecto del Derecho del seguro marítimo.

2º.) El Código Civil y los Derechos Civiles propios de las distintas Comunidades Autónomas.

Como en el apartado anterior ya hemos analizado la Ley de Contrato de Seguro, en éste –hechas todas las observaciones anteriores–, a efectos didácticos y de jerarquía de fuentes, se incluirán sólo el Derecho Civil Común y los Derechos Civiles propios de las distintas Comunidades Autónomas.

Si postulásemos el carácter civil de dicha Ley y del contrato que regula, no habría Derecho Mercantil Terrestre que aplicar al Derecho del seguro marítimo como Derecho general respecto de éste, ya que los artículos 380 a 438 del Código de Comercio están derogados; pero la Ley 50/1980, de 8 de octubre, se aplicaría al contrato de seguro marítimo como Ley civil especial en materia de seguros, incluida también dentro del

---

<sup>962</sup> Al respecto, conferir, también, los apartados 3.2. y 3.2.7.3.



Derecho Privado General invocado en la alocución «Derecho común» por el artículo 2º. de dicho Código, junto al Derecho Civil Común y a los «Forales», y –obviamente– con carácter preferente a éstos.

Por lo tanto, el orden jerárquico de fuentes que propusimos para el seguro marítimo no se veía alterado, cualquiera que sea la naturaleza jurídica –civil o mercantil– que propugnemos para la Ley de Contrato de Seguro. Dicha distinción, en cambio, sí tiene relevancia en cuanto al sistema de fuentes aplicable al contrato de seguro terrestre que la citada Ley regula: o el establecido en el artículo 1º. del Código Civil o el dispuesto en el artículo 2º. del Código de Comercio<sup>963</sup>.

---

<sup>963</sup> A lo largo de la presente obra nos hemos manifestado en reiteradas ocasiones a favor del carácter mercantil de la Ley 50/1980, de 8 de octubre y de los contratos de seguro que regula, adhiriéndonos a lo que dentro de nuestra Doctrina es tesis mayoritaria.

**En concreto, como ya vimos** (conferir, *supra*, los apartados 3.2. y 3.2.5.1.), **cabe citar en este sentido a los siguientes autores:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 58, nota nº. 2 y p. 495, decía 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 de seguros en el Derecho Mercantil.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 251–253, también calificaba de mercantil el contrato de seguro.

HERNÁNDEZ DE PRADO, *op. cit.*, «Norma relativas al contrato de seguro contra daños», p. 567, mostraba su satisfacción “por la claridad que aporta el hecho de dar al contrato de seguro un carácter netamente mercantil evitando las dificultades inherentes a las preexistentes regulaciones paralelas en Derecho Civil y Mercantil”.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e Interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 295; e *Ídem*, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 37, decía 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”.

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

URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 628, afirmaba tajantemente que “no es

cuestionable el carácter mercantil de los seguros que esa Ley regula”.

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 42 y 53, tras señalar 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 OLIVENCIA.

Al entender que el contrato de seguro es mercantil, la competencia legislativa corresponde exclusivamente al Estado, conforme a lo dispuesto en el artículo 149.1.6<sup>a</sup> de la Constitución Española (CE). Además, el artículo 149.1.11<sup>a</sup> 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:**

GARCÍA AMIGO, *op. cit.*, «Integración...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 384–385, que al plantearse la cuestión del carácter civil o mercantil del contrato del seguro terrestre, decía 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, *op. cit.*, «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<sup>o</sup> 3, Semestre II, 2009, p. 4, piensa que “La LCS regula un contrato único, sin solventar la cuestión y la Doctrina se ha enzarzado en la eterna e inacabable discusión acerca de qué define la mercantilidad de los contratos, si bien la consideración como mercantil está generalizada entre los autores y en la Jurisprudencia”, citando en este sentido a GÓMEZ SEGADE, VERDERA Y TUELLS, FONT RIBAS, URÍA, BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ, y a SÁNCHEZ CALERO.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio...*, T. II, pp. 491 y 493, pensaba que “la Ley 50/1980 contiene el régimen general del seguro terrestre (sin distinguir entre civil y mercantil) [...]”. Anteriormente, en *op. cit.*, «Concepto y caracteres del contrato de seguro en la nueva Ley», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 152, había sostenido 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<sup>a</sup> CE.

Ahora bien, por más que la construcción doctrinal que acabamos de exponer nos parezca correcta, y pueda apoyarse, además, en el autorizado criterio de relevantes autores, lo cierto es que –como hemos expuesto<sup>964</sup>–, en virtud de lo establecido en los artículos 23.2. y 60.1 en relación con la Disposición Transitoria Novena apartados 1, 2 inciso primero, y 3 inciso primero, de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado (redactados 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), a partir del 1 de enero de 1993, en defecto de pacto de los contratantes, la Ley de Contrato de Seguro debía aplicarse supletoriamente al contrato de seguro marítimo, en lo relativo al contenido de las pólizas que cubriesen riesgos situados en España, anteponiéndose en esta materia a los usos mercantiles marítimos en el orden de prelación de fuentes de aquél contrato.

Nos pareció criticable esta decisión ya que, como expusimos *in extenso* al tratar de los usos<sup>965</sup>, éstos tienen singular importancia en el Derecho Marítimo, hasta el punto de que son una de sus manifestaciones más características. Además, de esta forma se alteró el sistema de fuentes establecido en el artículo 2º. del Código de Comercio tal y como lo hemos venido desarrollando. Todo ello sin que tan importante decisión se justificase en la Exposición de Motivos de la Ley 21/1990, de 19 de

---

<sup>964</sup> Vide, *supra*, los apartados 3.2.3.2.G y 3.2.7.3.

<sup>965</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.5.

diciembre, ni desde un punto de vista práctico resultase acreditada su conveniencia.

Esta situación concluyó con la derogación de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, y de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, 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, con lo que el orden jerárquico de las fuentes del contrato de seguro marítimo volvió a ser el que propusimos hasta el 31 de diciembre de 1992, en el cual la ley de Contrato de Seguro resultó de aplicación subsidiaria al seguro marítimo –por analogía– por su consideración de Derecho común o general respecto del Derecho Marítimo, y a tenor de la llamada que efectúa el artículo 2º. del Código de Comercio a ese Derecho común.

Como hemos venido indicando a lo largo de esta obra, el artículo 2.1. de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (que coincide con el del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013), establece que:

*“La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se estará a las Leyes y Reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.”*

Pero como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (añadido sorpresivamente por el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013), dispone que, “*En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro*”, a pesar de lo establecido en el mencionado artículo 2.1., la aplicación de los usos y costumbres relativos al seguro marítimo y el recurso a la aplicación analógica de las normas de dicho seguro marítimo han quedado pospuestas por la de la Ley de Contrato de Seguro, lo que hay que reiterar que no nos parece acertado: en cuanto a los usos y costumbres, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria– poseen como fuente del Derecho Marítimo<sup>966</sup>, y por lo que respecta a esa aplicación analógica, porque es más acorde con la naturaleza especial de aquel Derecho, de la que participa el seguro marítimo en él incardinado<sup>967</sup>.

---

<sup>966</sup> 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; 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); e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 393–411, donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto. Conferir, también, *supra*, el apartado 3.2.5.

<sup>967</sup> Como hemos visto [conferir, *supra*, el apartado 3.2.6.], dentro de nuestra Doctrina, HERNÁNDEZ MARTÍ, RUIZ SOROA y VERDERA Y TUELLES, en postura que compartimos, consideraban que la aplicación analógica de las normas que en el Código de Comercio regulaban el seguro marítimo debía ser preferente a la de la Ley de Contrato de Seguro.

Pero, como explica ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 356, “Entendemos que con la nueva regulación el debate queda zanjado en los términos siguientes. La LNM (*sic*, LCS) se aplica supletoriamente a los seguros marítimos con la única excepción de los seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo que se rigen exclusivamente por la Ley de Contrato de Seguro (art. 406)”; y así lo reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 799, añadiendo el inciso de que, tratándose de estos seguros obligatorios de embarcaciones

Y en este orden de fuentes, el Derecho común invocado en último lugar por el citado artículo 2.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, está constituido por el Código Civil y los Derechos Civiles propios de las distintas Comunidades Autónomas.

### **3.2.9. LOS PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO**

Dos son las teorías fundamentales que tratan de explicar el significado de los Principios Generales como fuente jurídica de un Ordenamiento determinado: la Teoría del Derecho natural individualista (Teoría racionalista) y la Teoría del Derecho positivo (Teoría positivista).

Para la Teoría racionalista, los Principios Generales del Derecho equivalen al Derecho natural como Derecho extra positivo derivado de la propia razón subjetiva.

La Teoría positivista entiende que los Principios Generales del Derecho son los principios del Derecho positivo de un determinado país.

---

deportivas o de recreo, no vale pacto en contrario.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 629, discrepa y considera que, como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley de Navegación Marítima “no hace referencia a lo previsto en materia de seguros sino a la Ley –es decir, a la LNM–; por tal motivo, cabe reconocer que, previo al recurso a la LCS, se ha de recurrir a la LNM y a su papel integrador”. Sin embargo, estimamos que se sobreentiende que “*lo no previsto en esta Ley*” es en materia de seguros marítimos, y sólo así cobra verdadero valor la supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro que se pretende, por más que no estemos conformes con ella.

El artículo 1º.1 de nuestro Código Civil dispone que “*Las fuentes del Ordenamiento Jurídico español son la Ley, la costumbre y los principios generales del Derecho*”<sup>968</sup>.

El artículo 1º.4 de dicho Texto Legal establece que “*Los principios generales del Derecho se aplicarán en defecto de Ley o costumbre, sin perjuicio de su carácter informador del ordenamiento jurídico*”.

Este último precepto les asigna una doble función<sup>969</sup>:

1ª.) Como fuente supletoria de segundo grado; si existe una abierta contradicción entre dichos Principios y la Ley o la costumbre, aquéllos no resultarán aplicables<sup>970</sup>, aunque en buena lógica no debiera darse dicha contradicción<sup>971</sup>.

2ª.) Como «informadores» del Ordenamiento Jurídico; función que “parece consistir en su posible utilización en la función interpretativa de las demás normas”<sup>972</sup>.

---

<sup>968</sup> Conferir al respecto, ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, pp. 148–154 y bibliografía que allí se cita.

<sup>969</sup> Siguiendo a ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, pp. 152–153.

<sup>970</sup> LACRUZ BERDEJO, *Elementos de Derecho Civil*, Tomo I, Librería Bosch, Barcelona, p. 59, citado por ESPÍN CÁNOVAS.

<sup>971</sup> ALBALADEJO, I, 3ª. Edición, pp. 75–76, citado por ESPÍN CÁNOVAS.

<sup>972</sup> DÍEZ-PICAZO y GULLÓN, *Sistema...*, Vol. I, p. 165, también citados por ESPÍN CÁNOVAS.

Para RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>973</sup>, los Principios Generales del Derecho son auténticas normas jurídicas en sentido sustancial, cuyo fundamento está en la Comunidad entera.

Referidos al Derecho Mercantil, son aquellos postulados informadores de este Ordenamiento, obtenidos por inducción de las normas jurídicas positivas que lo integran.

URÍA<sup>974</sup> opinaba que son de escasa aplicación en esta materia, por estar el sistema mercantil codificado. Sin embargo, al menos por lo que respecta a los contratos en general, y a los contratos mercantiles en particular, hay que destacar el relevante papel que juega el Principio de buena fe, como se desprende de los siguientes preceptos:

---

<sup>973</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 300; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 42, citando a DÍEZ-PICAZO.

<sup>974</sup> URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 24.

HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, pp. 92–99, analizó catorce presuntos Principios Generales del Derecho Marítimo enunciados por quienes postulan en favor de su autonomía, con el fin de ver si eran principios ajenos al Derecho Mercantil y que, además, informaban el Derecho positivo. Llegó a la conclusión de que el único «Principio» exclusivo del Derecho Marítimo de los catorce estudiados era el de que “los buques pueden ser objeto de acción real incluso contra el comprador de buena fe”. No obstante, consideró que se trataba de «situaciones» –más que de «Principios»– carentes de los mencionados requisitos de inmanencia y generalidad que aquéllos precisan.



1º.) El artículo 1.258 del Código Civil consagra la exigencia de la buena fe en el cumplimiento de los contratos, mientras el artículo 7º. apartado 1 del Código Civil dispone que “*Los derechos deberán ejercitarse conforme a las exigencias de la buena fe*”.

2º.) El artículo 57 del Código de Comercio establece también que “*Los contratos de comercio se ejecutarán y cumplirán de buena fe [...]*”.

La Doctrina acepta mayoritariamente la consideración del contrato de seguro como de «*uberrimae bona fidei*» por excelencia, hasta el punto de que en ella encuentra su fundamento<sup>975</sup>.

---

<sup>975</sup> **Vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 356–357; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 801–802.

CHORLEY & GILES, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, pp. 424–426, donde se cita la Sección 17 de la «Marine Insurance Act» de 1906, según la cual “*A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party*” (“*Un contrato de seguro marítimo es un contrato basado en la máxima buena fe, y, si la máxima buena fe no es observada por una parte, el contrato puede anularse por la otra*”).

GARRIGUES, *op. cit.*, *Contrato de seguro terrestre*, pp. 57 y ss.

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Seguros aeronáuticos*, p. 31.

GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, pp. 237–241, citando también la Sección 17 de la «Marine Insurance Act» de 1906.

OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 200.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 478.

RODIÈRE, *op. cit.*, *Droit Maritime*, p. 547.

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 167.

STEVENS & BORRIE'S, *op. cit.*, *Elements...*, pp. 561–563, citando a Lord MANSFIELD.

URÍA, *op. cit.*, *El seguro marítimo*, pp. 135 y ss., n<sup>os</sup>. 71 y ss.

**Ahora bien, la Sección 2 (5) (b) de la Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act de 2012** –que en este punto entró en vigor el 6 de abril de 2013–,

La exigencia de la buena fe en este contrato se pone de manifiesto especialmente respecto del contratante del seguro, en cuanto al deber precontractual que pesa sobre él de declarar exactamente el riesgo que quiere que cubra el asegurador; y respecto de este último, en la confianza que tiene que depositar en el tomador por lo que se refiere a la descripción expresada, además del deber de redactar las Condiciones Generales de forma que no sean lesivas para el asegurado<sup>976</sup>.

---

**establece que:**

“(b) the application of section 17 of the Marine Insurance Act 1906 (contracts of marine insurance are of utmost good faith), in relation to a contract of marine insurance which is a consumer insurance contract, is subject to the provisions of this Act.”

**Y, a su vez, la Marine Insurance Act de 2015** –que entrará en vigor el 12 de agosto de 2016–, **dispone en la Sección 14 que:**

“(1) Any rule of law permitting a party to a contract of insurance to avoid the contract on the ground that the utmost good faith has not been observed by the other party is abolished.

(2) Any rule of law to the effect that a contract of insurance is a contract based on the utmost good faith is modified to the extent required by the provisions of this Act and the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012.

(3) Accordingly—

(a) in section 17 of the Marine Insurance Act 1906 (marine insurance contracts are contracts of the utmost good faith), the words from «, and» to the end are omitted, and

(b) the application of that section (as so amended) is subject to the provisions of this Act and the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012.

(4) In section 2 of the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012 (disclosure and representations before contract or variation), subsection (5) is omitted.”

La Marine Insurance Act de 2015 contiene fundamentalmente normas aplicables a quienes no son consumidores, de carácter dispositivo, y otras, imperativas, para los consumidores. *Vide*, sobre el particular, HAYVARD BOSONI, *op. cit.*, «Ley de Seguros 2015 del Reino Unido (The Insurance Act 2015)», en *Revista CILA (Comité Íbero-Latinoamericano de AIDA)*, 1/2015 (Enero–Marzo), pp. 36–38.

<sup>976</sup> **Conferir:**

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 505–506.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 4 y 166–174.

Puede llevarse la buena fe al extremo de pactar cláusulas de indisputabilidad mediante las cuales el asegurador renuncia al derecho de anular el contrato sobre la base de las declaraciones inexactas o falsas del tomador, una vez transcurrido un determinado plazo (generalmente 6 meses o 1 año), o incluso desde el momento de su formalización<sup>977</sup>.

El Profesor ARROYO MARTÍNEZ<sup>978</sup>, al referirse a las características del contrato de seguro marítimo también ha destacado la buena fe como un principio general que, siendo común a todo contrato, en el seguro reviste un carácter especial. Se fundamenta dicho principio en la desigual situación del asegurador frente al asegurado en cuanto a la evaluación de los riesgos que se tratan de cubrir. Concluía diciendo que la

---

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, pp. 263–264; e Ídem, *op. cit.*, «Conferencia de Clausura», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 1.136–1.138.

PICARD & BESSON, *op. cit.*, *Les Assurances...*, T. 1er, p. 69, donde estos autores recordaban que la expresión «contrato de buena fe» tiene una significación propia en materia de seguro, puesto que el asegurador está, en cierta medida, a la merced del asegurado.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 577; e Ídem, *op. cit.*, «Conclusión, documentación...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 295–314, donde se refería *in extenso* a la configuración de este deber en el artículo 10 de la Ley de Contrato de Seguro y a las cláusulas de indisputabilidad.

<sup>977</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, pp. 398–399 y 493–494.

<sup>978</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 237; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 601; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, p. 175; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 356; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 801–802.

necesidad de obrar con absoluta buena fe se manifiesta durante toda la vida del contrato en una serie de derechos reconocidos a las partes.

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>979</sup> entendía que la buena fe, como Principio General del Derecho, es el alma o nota esencial del contrato de seguro marítimo, y manifestaba<sup>980</sup> que “si la buena fe preside en general todas las relaciones contractuales, y con mayor intensidad las mercantiles, reviste en el seguro marítimo mayor relieve y un carácter especial, ya que el asegurador se encuentra, normalmente, a merced de la buena fe del asegurado, puesto que el asegurador no puede ejercer el menor control sobre los bienes asegurados”.

Dentro de la Doctrina americana, GILMORE y BLACK<sup>981</sup> han sostenido igualmente que “El contrato de seguro marítimo es *uberrimae fidei*” –fundamentando la exigencia de la máxima buena fe a los contratantes en idénticos razonamientos que el Profesor ARROYO MARTÍNEZ–, añadiendo que la primera y más obvia consecuencia de ello es que el asegurador puede anular la póliza si uno de los móviles que le han inducido a contratar ha sido una falsedad intencionada o involuntaria, o la ocultación por parte del asegurado de un hecho esencial para la

---

<sup>979</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 301; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 43.

<sup>980</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 28.

<sup>981</sup> GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 57.

conclusión del contrato<sup>982</sup>.

<sup>982</sup> GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, pp. 237–239, afirmaba para el Derecho inglés que “Thus fraud, non–disclosure or misrepresentation by the assured in the making of the contract of insurance enables the underwriter to repudiate liability on the policy”. Seguidamente citaba la Sección 18 de la «Marine Insurance Act» de 1906, que obliga al asegurado a “disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured”, añadiendo que, para los efectos de la «Marine Insurance Act» de 1906, dicho asegurado está “deemed to know every circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known to him”. En cuanto a la «misrepresentation», la Sección 20 (1) dispone que “every material representation made by the assured or his agent [...] must be true”, de lo contrario, el asegurador puede anular el contrato.

**No obstante, hay que tener en cuenta la Sección 11 (2) de la Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act de 2012** –que en este punto entró en vigor el 6 de abril de 2013– **que establece que:**

“(2) *The Marine Insurance Act 1906 is amended as follows—*

*(a) in section 18, at the end add—*

«(6) *This section does not apply in relation to a contract of marine insurance if it is a consumer insurance contract within the meaning of the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012.*»;

*(b) in section 19, the existing text becomes subsection (1), and after that add—*

«(2) *This section does not apply in relation to a contract of marine insurance if it is a consumer insurance contract within the meaning of the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012.*»;

*(c) in section 20, at the end add—*

«(8) *This section does not apply in relation to a contract of marine insurance if it is a consumer insurance contract within the meaning of the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012.*»”

**Y también hay que tener presente la Sección 21 (1), (2), (3) y (6) de la Marine Insurance Act de 2015** –que entrará en vigor el 12 de agosto de 2016–, **que dispone que:**

“(1) *The provision made by this section is consequential on Part 2 of this Act.*

(2) *In the Marine Insurance Act 1906, sections 18 (disclosure by assured), 19 (disclosure by agent effecting insurance) and 20 (representations pending negotiation of contract) are omitted.*

(3) *Any rule of law to the same effect as any of those provisions is abolished.*

[...]

(6) *In section 11 of the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012 (consequential provision), subsections (1) and (2) are omitted.*”

**La mencionada Parte 2 de la Marine Insurance Act de 2015, que se aplica únicamente a los contratos de seguro que no vinculen a consumidores, comprende las Secciones:** 2 (“*Application and interpretation*”), 3 (“*The duty of fair presentation*”), 4 (“*Knowledge of insured*”), 5 (“*Knowledge of insurer*”), 6 (“*Knowledge: general*”), 7 (“*Supplementary*”) y 8 (“*Remedies for breach*”).

En cambio BRUNETTI<sup>983</sup> se apartaba un tanto de lo expuesto, ya que para él, si bien es cierto que el seguro marítimo ha sido reputado desde sus orígenes como un contrato de «*uberrimae bona fidei*», que debe ejecutarse «*secundum bonam fidem et consuetudinem mercatorum*», y que frente a los demás contratos sinalagmáticos se halla más revestido del sentimiento de lealtad y de probidad, ello no autoriza a clasificarlo en una categoría especial de «contratos de buena fe», pues dicha categoría no existe, ya que la buena fe debe ser siempre el distintivo de los contratantes. Añadía que la ejecución de los contratos con arreglo a este principio “no impone una dosis más fuerte de lealtad en consideración a la delicada naturaleza del contrato”. Este autor citaba en idéntico sentido a BRUCK y a ROELLI, y en contra a RITTER.

---

**De esta Parte 2, destacamos las siguientes Secciones:**

- 3 (1), conforme a la cual “*Before a contract of insurance is entered into, the insured must make to the insurer a fair presentation of the risk*”.

- 8 (1) y (2), que establece que:

“(1) *The insurer has a remedy against the insured for a breach of the duty of fair presentation only if the insurer shows that, but for the breach, the insurer—*

*(a) would not have entered into the contract of insurance at all, or*

*(b) would have done so only on different terms.*

*(2) The remedies are set out in Schedule 1.”*

**Y en la Sección 2 de la Parte 1 del Anexo 1 se dispone que:**

“2 *If a qualifying breach was deliberate or reckless, the insurer—*

*(a) may avoid the contract and refuse all claims, and*

*(b) need not return any of the premiums paid.”*

Según hemos indicado, la Marine Insurance Act de 2015 contiene fundamentalmente normas aplicables a quienes no son consumidores, de carácter dispositivo, y otras, imperativas, para los consumidores. Conferir, al respecto, HAYVARD BOSONI, *op. cit.*, «Ley de Seguros 2015 del Reino Unido (The Insurance Act 2015)», en *Revista CILA (Comité Íbero-Latinoamericano de AIDA)*, 1/2015 (Enero-Marzo), pp. 36-38.

<sup>983</sup> BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo Privado*, Tomo III, *Las obligaciones*, 2ª. parte, *De los siniestros marítimos y de los seguros*, pp. 334-335.

En esta línea, RUIZ SOROA<sup>984</sup> cree que la calificación del contrato de seguro como de «*uberrimae bona fidei*» es “de muy dudosa utilidad”.

Por último, citaremos a GARRIGUES<sup>985</sup>, que indicaba como característica esencial del contrato de seguro en general la buena fe, señalando que CASASEGIS y Lord MANSFIELD eran de idéntica opinión, y que el Tribunal Supremo español se hizo eco en una Sentencia de 3 de abril de 1908 de estas declaraciones, al decir que “la base fundamental del seguro es la buena fe de los contratantes de modo que, faltando esta buena fe, se produce la nulidad del contrato”.

GARRIGUES añadía que los Jueces y los profesionales del Derecho “estamos llamados a ser intérpretes de esta Ley e intérpretes inspirados en el principio de la buena fe y en el principio de la equivalencia”. Reflexión que, si bien se refería a la Ley de Contrato de Seguro, nada impedía ni obsta su generalización a las distintas normativas del seguro subsistentes en el panorama jurídico español, como era y es el

---

<sup>984</sup> Vide RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 15, en la que RUIZ SOROA explica que “Suele añadirse, aunque sin demasiada precisión en buena técnica jurídica, que el contrato de seguro es uno de especial *buena fe* («*uberrimae bona fidei*»), por un lado y de *interpretación estricta*, por otro. En el primer aspecto, se dice que aunque todos los contratos son de buena fe en nuestro Derecho –artículo 1.258 C. C. en relación al artículo 57 C. Co.–, el seguro lo es especialmente en atención a que el asegurador se encuentra en buen número de casos a merced de la buena fe del asegurado (declaraciones sobre el riesgo, fundamentalmente). La calificación resulta de muy dudosa utilidad, como sucede en la relativa a la interpretación estricta [...]”.

<sup>985</sup> GARRIGUES, *op. cit.*, «Conferencia de clausura», en *Comentarios...*, Vol. I, pp. 1.135–1.136 y 1.140.

caso tanto de la que ha regulado el seguro marítimo como de la vigente en la actualidad<sup>986</sup>.

---

<sup>986</sup> **En cuanto a las manifestaciones de este principio en la Ley de Contrato de Seguro, lo son:**

a) El deber del tomador del seguro y del asegurado de declarar la agravación del riesgo (artículo 11), de informar sobre las circunstancias del siniestro (artículo 16 párrafo tercero), así como de aminorarlas (artículo 17). [Conferir: SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Conclusión, documentación...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 325–329 y 333–336; y ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de Seguro Marítimo*, T. I, pp. 174–189].

b) El deber del tomador, asegurado y beneficiario –en su caso– de evitar o no contribuir a la provocación del siniestro (como se deduce del artículo 19). [Conferir GARRIGUES, *op. cit.*, «Conferencia de Clausura», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 1.139–1.140; SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Conclusión, documentación...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 341–343; y VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 523].

c) La buena fe también deberá tenerse en cuenta para determinar el importe mínimo de la indemnización que el asegurador debe entregar al asegurado dentro de los 40 días siguientes a la recepción de la declaración del siniestro, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 18. [Conferir SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Conclusión, documentación...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 345].

d) Como señalaba MARTÍ SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La protección del asegurador...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 465–468, por estar el contrato de seguro basado en la buena fe, no sólo debe protegerse al asegurado, sino también al asegurador, incluso con mayor motivo, porque –en su opinión– “resulta evidente que los contratantes o asegurados, en un elevado porcentaje, tratan de engañar al asegurador”, mientras “la conducta contractual del asegurador está inspirada en el principio de la buena fe”. A continuación se refiere en páginas sucesivas (468 a 497) a diversos supuestos (impago de la prima; no comunicación de las circunstancias que puedan influir en la valoración del riesgo. Derechos en relación con el siniestro; pago del importe mínimo de la indemnización. Sobreseguro y seguro múltiple), que reflejan las exigencias de la buena fe en el desarrollo de este contrato.

e) CORRALES ELIZONDO, *op. cit.*, «La regla proporcional...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 607–609, ponía de manifiesto la relevancia de la buena fe en relación con el principio indemnizatorio, como se desprende de la regulación del sobreseguro (artículo 31) y del seguro cumulativo (artículo 32). Añadía este autor que el principio en cuestión es «pedestal» del contrato de seguro, citando en este sentido a ALDO DURANTE, «La buena fe en el contrato de seguro», en ASS, Mayo–Junio 1979, pp. 222 y ss.; y a



Así lo entendió el Tribunal Supremo en la Sentencia de 4 de abril de 1988 (RJ 1988/2650). En dicha Sentencia –al referirse a un caso de nulidad de contrato de seguro marítimo de casco por ocultación de la Naviera a la Entidad aseguradora de las importantes averías sufridas por la nave poco antes de la formalización de dicho contrato– rechazó en su fundamento de Derecho cuarto el tercer motivo de la parte recurrente, que estimaba infringido el artículo 381 del Código de Comercio, en relación con los artículos 1.265 y 1.266 del Código Civil, por considerar dicha parte recurrente que el artículo 381 citado exige una rigurosa prueba de la ocultación o reticencia del asegurado que no podía apreciarse en el caso en cuestión.

El Tribunal Supremo desestimó este motivo “pues dado el carácter del contrato de seguro como de máxima buena fe (*«uberrimae bonae fidei»*), exige inexcusablemente la colaboración del futuro asegurado, en el sentido de tener que dar a conocer con lealtad, exactitud y diligencia al posible asegurador todas aquellas circunstancias que éste deba conocer para poder decidir, con el máximo conocimiento de datos, que sólo el futuro asegurado puede aportarle, si acepta o no la concertación del proyectado seguro [...]”. Exigencia de buena fe que la Sala consideró acreditado que fue totalmente incumplida en su día por la Naviera recurrente.

En las Sentencias de 9 de julio de 1994 (EDJ 1994/11875), 14 de junio de 2002 (EDJ 2002/22233), 16 de octubre de 2003 (EDJ

---

BARASSI, *Teoría General de las obligaciones*, T. III, p. 792.

2003/130259) y 4 de mayo de 2007 (EDJ 2007/28771), la Sala Primera del Tribunal Supremo reiteró la consideración del contrato de seguro como de «*uberrimae bona fidei*».

### **3.2.10. LA JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO**

#### **3.2.10.1. El valor de la Jurisprudencia del Tribunal Supremo**

La palabra «Jurisprudencia» tiene un doble significado: como Ciencia del Derecho («*divinarum atque humanarum rerum notitia, iusti atque iniusti scientia*»), y como criterio mantenido por los Tribunales en la aplicación del Derecho, que es el sentido en que aquí la usamos<sup>987</sup>.

Dentro del sistema continental –contrapuesto al anglosajón–, la actividad judicial no crea Derecho; aunque no han faltado autores como CASTÁN, ENNECCERUS y URÍA que han admitido que la Jurisprudencia puede contribuir a la formación de la costumbre siempre que, a tal efecto, reúna los requisitos necesarios<sup>988</sup>.

---

<sup>987</sup> Conferir ESPÍN CÁNOVAS, *op. cit.*, *Manual...*, Vol. I, pp. 160–166 y bibliografía que allí se cita.

<sup>988</sup> CASTÁN, I, 1.º, pp. 378–383, 10ª. Ed., así citado por ESPÍN CÁNOVAS. URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 24–25. DE SOLÁ CAÑIZARES, *op. cit.*, *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, T. I, pp. 291–296, diferenciaba el papel de la Jurisprudencia en los países romanistas y en los del «Common Law». En estos últimos, “la Jurisprudencia es la fuente primera y principal del Derecho”. En cambio, en los países romanistas es mayoritaria la corriente que le niega el carácter de fuente, o como mucho se considera la Jurisprudencia como una fuente secundaria. DE SOLÁ, citaba a LANGLE RUBIO, *op. cit.*, *Manual de Derecho Mercantil Español*, I, p. 256, para quien “la Jurisprudencia, aunque merece el

LALAGUNA DOMÍNGUEZ<sup>989</sup>, salió al paso de esta teoría diciendo que la actividad jurisprudencial no puede integrar el elemento creador de la costumbre porque su fuerza normativa proviene de una conexión entre los hechos y la norma sometida a interpretación, mientras

---

más alto respeto y estimación, tampoco es fuente, porque la función judicial no consiste en crear sino en aplicar el derecho [...]”; y a GENY, *Méthode d'interprétation*, II, pp. 145 y ss., que tampoco aceptaba que la Jurisprudencia tenga el valor de fuente del Derecho. Sin embargo, DE SOLÁ no dejaba de destacar que en España –donde impera la tendencia expuesta– “se va revisando esta actitud” (así, CASTÁN y URÍA), y creía que PUIG BRUTAU, en su obra *La Jurisprudencia como fuente del Derecho* conseguía demostrar el aserto que da título al libro.

Concluía afirmando DE SOLÁ que “aunque no lo digan las Leyes, es frecuente el caso en que en los países romanistas el Juez se vea obligado a crear el Derecho y además el precedente, sin ser obligatorio, tiene de hecho una fuerza moral mayor o menor según los países”.

HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, pp. 289–292, sistematizó del siguiente modo las posturas doctrinales respecto de la Jurisprudencia como fuente del Ordenamiento Jurídico en general y del Derecho Marítimo en particular:

**1. Posturas positivas:**

1.1. Realismo jurídico: considera la Jurisprudencia como fuente del Derecho.

1.2. Vía legal: la doctrina legal resulta de la conjugación de la Ley y la doctrina jurisprudencial.

1.3. Vía de la creación: la Jurisprudencia genera un «*usus fori*».

**2. Postura negativa:**

La Jurisprudencia sólo consiste en aplicar el Derecho, faltando en ella el presupuesto de generalidad que se identifica con la norma jurídica.

En cuanto a la Jurisprudencia extranjera –con especial mención de la inglesa– exponía HERNÁNDEZ YZAL que “Constituye, no obstante su inaplicabilidad directa a los supuestos españoles, una importante fuente doctrinal por vía de la analogía y por la misma de esa tendencia creciente a compeler a los Estados a la ratificación de los Convenios Internacionales sin retoques ni modificaciones [...] De ahí que la doctrina haya recurrido innúmeras veces a la jurisprudencia inglesa como término de comparación y como un eficaz modo de interpretación”.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 85–86, al tratar del valor de la Jurisprudencia como fuente del Derecho Mercantil, citaba como partidarios de la tesis positiva a URÍA, MANRESA, PÉREZ GONZÁLEZ y ALGUER y DE BUEN. Sin embargo, FORNÍES pensaba que se hace salir a la Jurisprudencia de su propio campo “cuando se pretende considerarla como fuente del Derecho positivo”.

<sup>989</sup> LALAGUNA DOMÍNGUEZ, Enrique: *Jurisprudencia y fuentes del Derecho*, Editorial Aranzadi, Pamplona, 1969, p. 127, citado por ESPÍN CÁNOVAS.

que en la regla consuetudinaria dicha fuerza procede de la sucesión de los hechos concretos. DE CASTRO<sup>990</sup> observaba que la Jurisprudencia no reúne los requisitos propios de la costumbre.

Ya antes de la reforma del Título Preliminar del Código Civil manifestaba LALAGUNA DOMÍNGUEZ<sup>991</sup> que “en las fuentes formales el Derecho vigente se declara. En la Jurisprudencia el Derecho vigente se realiza”.

Tras dicha reforma, el artículo 1º.6 del citado Código dispone que “*La Jurisprudencia complementará el Ordenamiento Jurídico con la doctrina que, de modo reiterado, establezca el Tribunal Supremo al interpretar y aplicar la Ley, la costumbre y los principios generales del Derecho*”.

Por lo tanto, queda patente que la Jurisprudencia del Tribunal Supremo no es fuente del Derecho<sup>992</sup>.

---

<sup>990</sup> DE CASTRO, I, 1º., p. 508, nota 1, así citado por ESPÍN CÁNOVAS.

<sup>991</sup> LALAGUNA DOMÍNGUEZ, *op. cit.*, *Jurisprudencia...*, p. 153, citado por ESPÍN CÁNOVAS.

<sup>992</sup> Así:

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 32.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes...*, pp. 85–86.

MOTOS GUIRAO, *op. cit.*, «La Administración pública, la Jurisprudencia del Tribunal Supremo y las condiciones generales del contrato de seguro», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 214–216.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 301–302.

**En el Derecho francés destacan el valor interpretativo de la**

Sobre el particular hay que añadir que, como es sabido, y salvo excepciones<sup>993</sup>, las Sentencias sólo tienen valor normativo para el caso concreto que se somete a debate ante el Juez o Tribunal y para las partes que contendieron en el pleito correspondiente («*res inter alios iudicata aliis neque nocet neque prodest*»).

---

**Jurisprudencia:**

HAMEL; LAGARDE; y JAUFFRET, *op. cit.*, *Droit Commercial*, T. I, Vol. 1er, pp. 92–93.

RODIÈRE, *op. cit.*, *Droit Maritime*, p. 16.

<sup>993</sup> Una de ellas, sería el artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro –que comentaremos en el siguiente apartado–, 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*”.

Asimismo, según veremos en el apartado C.2.:

- El artículo 1.252 del Código Civil –derogado por la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil– disponía que, “*En las cuestiones relativas al estado civil de las personas y en las de validez o nulidad de las disposiciones testamentarias, la presunción de cosa juzgada es eficaz contra terceros, aunque no hubiesen litigado*”.

- En igual sentido, el artículo 222.3. párrafo segundo de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, establece que, “*En las Sentencias sobre estado civil, matrimonio, filiación, paternidad, maternidad e incapacitación y reintegración de la capacidad la cosa juzgada tendrá efectos frente a todos a partir de su inscripción o anotación en el Registro Civil*”. Además, en el párrafo primero de este artículo 222.3. se dispone que “*La cosa juzgada afectará a las partes del proceso en que se dicte y a sus herederos y causahabientes, así como a los sujetos, no litigantes, titulares de los derechos que fundamenten la legitimación de las partes conforme a lo previsto en el artículo 11 de esta Ley*”; artículo 11 que se refiere a la legitimación para la defensa de los derechos e intereses de los consumidores y usuarios.

- El artículo 72.2 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso–Administrativa –que derogó la Ley de 27 de diciembre de 1956–, establece que:

“*La anulación de una disposición o acto producirá efectos para todas las personas afectadas. Las Sentencias firmes que anulen una disposición general tendrán efectos generales desde el día en que sea publicado su fallo y preceptos anulados en el mismo periódico oficial en que lo hubiera sido la disposición anulada. También se publicarán las Sentencias firmes que anulen un acto administrativo que afecte a una pluralidad indeterminada de personas.*”

El Tribunal Supremo entiende por «doctrina legal» el «sentir de dicho Tribunal»<sup>994</sup> (así, las Sentencias del Tribunal Supremo de 1 de junio de 1892, 28 de abril de 1894, 6 de octubre de 1899 y de 7 de marzo de 1933, entre otras), siendo necesarias dos o más Sentencias concordantes para constituirla a los efectos de fundamentar el recurso de casación por infracción de doctrina legal [en esta línea, las Sentencias de 11 de mayo de 1968 (EDJ 1968/375), 23 de junio de 1990 (EDJ 1990/6712), 7 de marzo de 1996 (EDJ 1996/1340), 17 de julio de 1996 (EDJ 1996/5754), 23 de diciembre de 1999 (EDJ 1999/40550) y 22 de abril de 2008 (EDJ 2008/48874), entre otras muchas].

---

<sup>994</sup> El Profesor D. Miguel COCA PAYERAS, en su obra *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, realiza un brillante y profundo estudio sobre esta materia, al que remitimos al lector.

**No obstante, destacamos las siguientes ideas de la mencionada obra:**

1ª.) Define la doctrina legal, a tenor del Ordenamiento legal vigente, “como aquel criterio de interpretación y aplicación de las normas jurídicas, consistente bien en las opiniones de los «doctors» por lo que respecta a Cataluña, bien en los principios generales del derecho que «informan» el Ordenamiento por lo que respecta a toda España, cuya infracción por parte del Juez a la hora de interpretar y aplicar una norma, es equiparada a la violación de la propia norma y es causa suficiente para que el Tribunal Supremo, o el de casación correspondiente, case el fallo en el que se desatendió tal criterio” (*op. cit.*, p. 202).

2ª.) Dicha doctrina no es una fuente del Ordenamiento (*op. cit.*, pp. 19, 22, 26, 31, 73, 172 y 193): sin embargo, el Tribunal Supremo llegará a identificar su doctrina jurisprudencial –constituida por dos Sentencias conformes– con la doctrina legal, considerando algunos autores que “es fuente del ordenamiento, en tanto que constituyen una categoría de costumbre, la antedicha costumbre judicial” (*op. cit.*, pp. 64–68, 94–95, 138–141, 143, 164, 182–183 y 193).

3ª.) El Profesor COCA PAYERAS sostiene –y demuestra– que la doctrina jurisprudencial “no es más que una de las hipotéticas vías de exteriorización de la doctrina legal” (*op. cit.*, pp. 77–78 y 184) y que no tiene valor de fuente del Ordenamiento (*op. cit.*, p. 180).

En cambio, dicho Tribunal no está vinculado por su propia doctrina, pudiendo rectificarla en ulteriores Sentencias [así, las Sentencias de 21 de abril de 1926, 12 de junio de 1926, 3 de abril de 1945 y 25 de abril de 1972 (EDJ 1972/80)]; de ahí que, como se manifiesta en el fundamento jurídico tercero de la Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de mayo de 2011 (EDJ 2011/130907), “una sola Sentencia de la Sala 1ª. del Tribunal Supremo (sea o no del Pleno de dicha Sala) puede tener valor vinculante como doctrina jurisprudencial para el propio Tribunal y para los demás Tribunales civiles, como sucede cuando con la motivación adecuada se cambia la Jurisprudencia anterior (por muy reiterada que sea ésta) y fija la nueva doctrina. Así, lo ha dicho esta Sala en STS de 18 de mayo de 2009, rec. Núm. 1.731/2004.”

Como vimos al tratar de las Condiciones Generales<sup>995</sup>, la utilización en el contrato de seguro marítimo de las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» genera innumerables problemas de interpretación, motivo por el cual la Jurisprudencia del Tribunal Supremo en esta materia adquiere una especial relevancia.

---

<sup>995</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.3.2.J.3.

### **3.2.10.2. El artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro**

Antes de la promulgación de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, VICENT CHULIÁ<sup>996</sup>, al referirse al impacto de la Constitución de 1978 en el Derecho Mercantil y, en concreto, al artículo 51 de nuestra Norma Básica, que recoge el derecho a la defensa del consumidor y usuario, ya había señalado que esta exigencia constitucional hacía precisa la reforma de nuestra Legislación para hacerla efectiva. Dicha reforma debía afectar –entre otras materias– al Derecho Procesal, manifestándose en la simplificación de los procedimientos, en la concesión de acciones a las Asociaciones de consumidores y, especialmente, “en la expansión de la fuerza de la cosa juzgada de las Sentencias, afectando la declaración de nulidad de las cláusulas contractuales a las similares a la del caso juzgado presentes en los formularios de las empresas”.

La Ley de Contrato de Seguro se hizo eco de estas opiniones doctrinales, y el artículo 3º. párrafo tercero dispone que, “*Declarada por el Tribunal Supremo la nulidad de alguna de las cláusulas de las condiciones*

---

<sup>996</sup> VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico de Derecho Mercantil*, T. I, pp. 49–50.

**En este sentido, también cita a:**

BERCOVITZ, Alberto: «La protección de los consumidores, la Constitución Española y el Derecho Mercantil», en *Lecturas sobre la Constitución Española*, Madrid, 1978, pp. 28 y ss.

OTERO LASTRES, José María: «La protección de los consumidores y las condiciones generales de la contratación», en *Revista Jurídica de Cataluña*, 1977, pp. 774 y ss.

POLO SÁNCHEZ, Eduardo: *La protección del consumidor en el Derecho privado*, Cuadernos Civitas, Madrid, 1980, pp. 96 y ss. y 119–120.



*generales de un contrato, la Administración Pública competente obligará a los aseguradores a modificar las cláusulas idénticas contenidas en sus pólizas”.*

### **A. Génesis del precepto**

Como pone de manifiesto la Doctrina, el artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro (LCS) fue objeto de enconada discusión por parte de los redactores de la Ley y de los miembros del Parlamento<sup>997</sup>.

Dicho artículo tuvo su entrada en la segunda versión del Anteproyecto efectuada por la Comisión de Catedráticos de Derecho Mercantil en 1970; y en ese momento, su finalidad era confiar al Ministerio de Hacienda la posibilidad de dictar “condiciones generales uniformes para las distintas modalidades de seguros”, y establecer la necesidad de su autorización.

En cuanto al párrafo tercero de este artículo, en el Anteproyecto de Ley elaborado por la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General

---

<sup>997</sup> **Vide sobre el tema:**

MENÉNDEZ MENÉNDEZ, *op. cit.*, «Preliminar. Artículos 1 a 44», en VERDERA Y TUELLES y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 125–133.

POLO SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La extensión de la eficacia del control judicial sobre las condiciones generales del contrato de seguro», en VERDERA Y TUELLES y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 223–238.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione giudiziale di nullità di una determinata condizione generale nella legge spagnola sul contratto di assicurazione», en *Assicurazioni*, Anno L, Fasc. 6, Novembre/Dicembre, 1983, pp. 608–615; 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. 84–94.

de Codificación se decía que *“La declaración judicial de nulidad de una cláusula de las condiciones generales obligará a la Administración pública a revisar todas las cláusulas idénticas que hayan sido autorizadas”*.

Como consecuencia de la revisión conjunta del Anteproyecto realizada en noviembre de 1978 por la citada Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación (integrada por los Catedráticos de Derecho Mercantil que elaboraron el primer Anteproyecto), y por una Comisión de expertos de la Dirección General de Seguros, el párrafo tercero del artículo 3º. del Proyecto de Ley de Contrato de Seguro presentado por el Gobierno a las Cortes quedó redactado del siguiente modo:

*“La declaración expresa de nulidad de una cláusula de las condiciones generales por el Tribunal Supremo obligará a las Entidades Aseguradoras a revisar las cláusulas idénticas contenidas en sus contratos.”*

Este texto fue objeto de tres enmiendas:

a) La número 42, del Sr. Ruiz Navarro, en representación del Grupo Parlamentario de *Unión de Centro Democrático* (UCD), que proponía la supresión total del mismo, argumentando que la Jurisprudencia no es fuente del Derecho, que el sentir del Tribunal Supremo es variable, y que se discriminaba al sector asegurador respecto de los demás sectores de la economía.

b) La número 113, del Grupo Parlamentario del *Partido Socialista Obrero Español* (PSOE), que proponía el siguiente texto:

*“La declaración expresa de nulidad de una cláusula de las condiciones generales efectuada por Sentencia firme obligará a las Entidades Aseguradoras y a la Administración a revisar las cláusulas coincidentes contenidas en los contratos.”*

c) La número 114, también del Grupo Parlamentario del *Partido Socialista Obrero Español* (PSOE), que postulaba la introducción del siguiente párrafo:

*“El Órgano Jurisdiccional que haya declarado la nulidad de la cláusula comunicará la Sentencia a los Aseguradores a través del Órgano que hubiese autorizado dicha cláusula”.*

La Ponencia del Congreso rechazó estas dos últimas enmiendas, y aceptó la número 42, suprimiendo el párrafo tercero del artículo 3º. del Proyecto de Ley de Contrato de Seguro<sup>998</sup>.

El Dictamen de la Comisión de Justicia del Congreso mantuvo dicha supresión<sup>999</sup>, rechazando otra enmienda del Grupo Parlamentario del *Partido Socialista Obrero Español* (PSOE), cuyo texto era el siguiente:

---

<sup>998</sup> Vide el Boletín Oficial de las Cortes Generales (BOCG), Congreso de los Diputados (CD), de 31 de diciembre de 1979 (serie A, nº. 34–I, 1º).

<sup>999</sup> Conferir el BOCG, CD, de 14 de marzo de 1980 (serie A, nº. 34–II).

*“La declaración expresa de nulidad de alguna de las cláusulas de las condiciones generales efectuada por Sentencia del Tribunal Supremo obligará a las Entidades Aseguradoras a modificar las cláusulas coincidentes contenidas en los contratos. A estos efectos la Administración Pública competente, en uso de su facultad de vigilancia, deberá poner en conocimiento de los Aseguradores la resolución judicial correspondiente.”*

El Pleno del Congreso rechazó de nuevo la última enmienda citada, que había sido propuesta por el Grupo Parlamentario del *Partido Socialista Obrero Español* (PSOE), y aprobó la supresión del citado párrafo tercero del artículo 3º. del Proyecto de Ley de Contrato de Seguro<sup>1000</sup>.

Una vez el Proyecto en el Senado, el Grupo Parlamentario del *Partido Socialista Obrero Español* (PSOE) reiteró de nuevo la enmienda que había planteado al Pleno del Congreso, por entender que así lo exigía la protección de los asegurados.

El Senado aceptó dicha enmienda<sup>1001</sup>, volviendo en lo esencial al texto elaborado por la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación, y redactando el párrafo tercero del artículo 3º. del Proyecto en la forma que pasó definitivamente a la Ley de Contrato de Seguro, ya que el Congreso tampoco lo modificó en su aprobación definitiva<sup>1002</sup>.

---

<sup>1000</sup> Vide el BOCG, CD, de 5 de mayo de 1980 (serie A, nº 34–III).

<sup>1001</sup> Conferir el BOCG, Senado, de 16 de junio de 1980 (serie II, nº. 95, C).

<sup>1002</sup> Vide BOCG, CD, de 2 de octubre de 1980 (serie A, nº. 34–IV).

## **B. Finalidad de la norma**

Una de las formas de control de las Condiciones Generales de Contratación es, precisamente, el judicial. Sin embargo, como ponía de manifiesto SÁNCHEZ CALERO<sup>1003</sup>, resulta insuficiente por el coste elevado de las actuaciones judiciales, por su carácter aislado, y porque es un sistema que actúa *a posteriori*.

Con el fin de que el referido control sea más eficaz, se han tratado de arbitrar diversos sistemas, entre los que se encuadra el párrafo tercero del artículo 3º. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro<sup>1004</sup>.

Por un lado, esta norma tiene como destinatario a la Administración Pública –en particular a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones–, indicándole cómo debe actuar en su función de vigilancia de las Condiciones Generales de los contratos de seguro –con el fin de evitar la litigiosidad y proteger a los asegurados–, convirtiéndose en una medida complementaria del control administrativo.

---

<sup>1003</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho del Seguro Privado*, Volumen 1, p. 41; Ídem, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione...», en *Assicurazioni*, Anno L, Fasc. 6, Novembre/Dicembre, 1983, p. 612; 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. 86.

<sup>1004</sup> 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. 128.

Por otra parte, se fortalece el sistema de control judicial de dichas Condiciones, al actuar la Sentencia del Tribunal Supremo como presupuesto de hecho necesario para poner en marcha la actividad de control de la Administración; actividad que determinará que dicha Sentencia produzca efectos jurídicos respecto de personas que no han sido parte en el proceso<sup>1005</sup>.

Con esta interpretación, se obvia la crítica de esta norma basada en la presunta incompatibilidad de la misma con la institución de la cosa juzgada, pues considerada la Sentencia del Tribunal Supremo como hecho jurídico, se convierte en condición necesaria para que la Administración extienda la eficacia de dicha Sentencia a terceros no litigantes, dictando al efecto la oportuna resolución en el ejercicio de la citada actividad de control de las Condiciones Generales, y todo ello en virtud del mandato legal contenido en el artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro<sup>1006</sup>.

---

<sup>1005</sup> Así, POLO SÁNCHEZ, *op. cit.*, *Protección del contratante débil y condiciones generales de los contratos*, pp. 87–88.

GUISASOLA PAREDES, *op. cit.*, *Cláusulas limitativas de derechos y delimitadoras del riesgo en el contrato de seguro*, p. 81, nota nº. 47, opina que “es el Órgano Judicial el que realiza realmente el control sobre el contenido de las condiciones generales, mientras que el Órgano Administrativo se limita a llevar a cabo lo decidido por el Tribunal Supremo. Sin embargo es cierto que en quien recae la obligación establecida por el precepto es en la Administración”.

<sup>1006</sup> En este sentido, POLO SÁNCHEZ, *op. cit.*, *Protección del contratante débil...*, p. 88.

De igual modo, aceptada esta interpretación, carecería de sentido discutir si este precepto configura la Jurisprudencia del Tribunal Supremo como fuente del Derecho, o si vulnera el artículo 24.1 de la Constitución<sup>1007</sup>.

No obstante, por su interés, dedicaremos el siguiente apartado a estudiar estas cuestiones con algún detalle.

---

<sup>1007</sup> **Conferir:**

GÓMEZ SEGADE, José Antonio: «Rasgos fundamentales de la nueva Ley de Contrato de Seguro», en *Actualidad Jurídica*, 1981–V, p. 35 (así citado por SÁNCHEZ CALERO y por VERDERA Y TUELLS).

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, pp. 129 y 132–133.

POLO SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La extensión de la eficacia... », en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 228, 233, 235 y 236; e Ídem, *op. cit.*, *Protección del contratante débil...*, p. 88.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione...», en *Assicurazioni*, Anno L, Fasc. 6, Novembre/Dicembre, 1983, pp. 612–615 y 618; 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. 86–88 y 91.

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 70.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 504.

## **C. Crítica del párrafo tercero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro**

### **C.1. Polémica acerca de si el artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro atribuye o no a la Jurisprudencia el valor de fuente del Ordenamiento Jurídico**

Ya vimos como la enmienda número 42 al Proyecto del Gobierno proponía la supresión del precepto que nos ocupa, en base, fundamentalmente, a que el mismo otorgaba a la Jurisprudencia el valor de fuente del Derecho, cuando en realidad carece de esa eficacia.

No han faltado autores en la Doctrina que también se han manifestado en este sentido<sup>1008</sup>.

En primer lugar, estamos de acuerdo en negar a la Jurisprudencia el carácter de fuente del Ordenamiento Jurídico en sentido estricto<sup>1009</sup>; pero no

---

<sup>1008</sup> TIRADO SUÁREZ, Francisco Javier: «La nueva Ley de contratos de seguros», en *El Noticiero Universal*, 27 de junio de 1981, afirmaba que el artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro ha revolucionado el sistema de fuentes de nuestro Derecho (citado por POLO SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La extensión de la eficacia... », en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 231).

<sup>1009</sup> Así:

CALVO VIDAL, *op. cit.*, *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, *op. cit.*, *La doctrina legal (Estudio de su naturaleza y*



es menos cierto que el precepto que estudiamos tampoco le reconoce dicho carácter, porque ni siquiera cabe hablar de Jurisprudencia en este caso, ya que a tal efecto son necesarias –como mínimo– dos Sentencias del Tribunal Supremo que se pronuncien en la misma forma<sup>1010</sup>, y en la norma contemplada es suficiente la existencia de una sola Sentencia de dicho Tribunal<sup>1011</sup>.

---

*contenido, así como de la incidencia ejercida sobre ella por la doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo*), pp. 77–78 y 184, donde sostiene –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).

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español de Seguros*, T. I, *Parte General*, p. 32.

FORNÍES BAIGORRI, *op. cit.*, *Fuentes del Derecho Mercantil*, pp. 85–86.

MOTOS GUIRAO, *op. cit.*, «La Administración Pública, la Jurisprudencia del Tribunal Supremo y las condiciones generales del contrato de seguro», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 214–216.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 301–302.

<sup>1010</sup> La reiteración la exige el propio artículo 1º.6 del Código Civil y desarrollando el sentido de esta norma, como ya vimos (conferir, *supra*, el apartado 3.2.10.1.), el Tribunal Supremo viene exigiendo, al menos, dos Sentencias concordantes para que exista Jurisprudencia –sin perjuicio del cambio de criterio del propio Tribunal–, como ha manifestado, entre otras muchas, en las Sentencias de 11 de mayo de 1968 (EDJ 1968/375), 23 de junio de 1990 (EDJ 1990/6712), 7 de marzo de 1996 (EDJ 1996/1340), 17 de julio de 1996 (EDJ 1996/5754), 23 de diciembre de 1999 (EDJ 1999/40550) y 22 de abril de 2008 (EDJ 2008/48874), ya mencionadas.

En la Sentencia, ya citada, de 12 de diciembre de 1988 (EDJ 1988/9720), referida a un seguro marítimo de buque, el Tribunal Supremo rechazó en el fundamento de Derecho sexto el motivo de casación sexto que invocaba “infracción de «la doctrina sentada por la Sentencia de 9 de noviembre de 1962 de la Sala Primera del Tribunal Supremo» [...] ya que, como tantas veces ha dicho esta Sala –Sentencias de 30 de noviembre de 1984 (RJ 1984/5698), de 1 de marzo de 1985 (RJ 1985/1102), 14 de febrero y 10 de marzo de 1986 (RJ 1986/677 y 1986/1169, respectivamente), entre otras muchas– el recurso de casación no puede válidamente asentarse en una sola Sentencia de esta Sala que, por su unicidad, hace quebrar la denunciada infracción de la doctrina legal, que exige, al menos, dos resoluciones conformes para que pueda darse”.

<sup>1011</sup> MOTOS GUIRAO, *op. cit.*, «La Administración Pública... », en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 216.

Este argumento, unido a lo expuesto anteriormente, excusaría de ulteriores razonamientos para justificar esta norma; aunque, no obstante, se podría añadir que nada impide que una Ley –en este caso la de Contrato de Seguro, y en particular su artículo 3º. párrafo tercero– pueda reclamar como fuente para un caso concreto la que considere conveniente. Esto es lo que hace, por ejemplo, el artículo 310 del Código de Comercio, según el cual:

*“No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, los depósitos verificados en los bancos, en los almacenes generales, en las Sociedades de Crédito o en otras cualesquiera Compañías, se regirán en primer lugar por los Estatutos de las mismas; en segundo, por las prescripciones de este Código, y últimamente, por las reglas del Derecho común, que son aplicables a todos los depósitos.”*

---

POLO SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La extensión de la eficacia... », en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 232.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione...», en *Assicurazioni*, Anno L, Fasc. 6, Noviembre/Diciembre, 1983, p. 616; 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. 86 y 89.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 288; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios de seguro marítimo*, pp. 31–32, criticaba precisamente el precepto en cuestión porque atribuye a las Sentencias del Tribunal Supremo un valor excesivo, pues “en el presente caso no podemos hablar en puridad de «Jurisprudencia del Tribunal Supremo» ya que el art. 3º. de la Ley de Contrato de Seguro es bien expresivo y determinante, requiriendo una sola Sentencia para que la Administración Pública obligue a las entidades aseguradoras a modificar las cláusulas idénticas contenidas en sus pólizas de seguro. Se evidencia, pues, que una sola Sentencia del Tribunal Supremo tendría mayor importancia que la propia doctrina del propio Tribunal [...]”.

El artículo citado invoca como fuente a los Estatutos de las Compañías en que se hayan verificado los depósitos, relegando la Ley a un segundo plano.

Abundando en la justificación del artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro desde la perspectiva señalada, aun se podría decir que la actuación del Tribunal Supremo en el caso que nos ocupa quedaría enmarcada dentro del artículo 117.4 de la Constitución, a cuyo tenor la Ley puede atribuir a los Juzgados y Tribunales otras funciones no jurisdiccionales, “*en garantía de cualquier derecho*”.

Sin embargo, como indicamos, la norma en estudio tiene una finalidad de control administrativo de la actividad aseguradora, ajena a toda pretensión de cambiar la configuración del sistema de fuentes de los artículos 1º. del Código Civil y 2º. del Código de Comercio, ya que –en definitiva– es la propia Administración quien, mediante la resolución pertinente, confiere a la Sentencia del Tribunal Supremo la eficacia que le atribuye el precepto en cuestión.

Por último, la Doctrina Científica también ha puesto de manifiesto la posibilidad de que el Tribunal Supremo modifique su criterio declarando la validez de una cláusula que con anterioridad había declarado nula<sup>1012</sup>.

---

<sup>1012</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. I, p. 32.

LINDE PANIAGUA, *op. cit.*, «La Administración en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 248.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione...», en *Assicurazioni*, Anno L, Fasc. 6, Novembre/Dicembre, 1983, p. 616; e Ídem: *op. cit.*, *La Ley de Contrato*

En cuanto a esta posibilidad, en primer lugar, se ha dicho que es remota, pues en virtud de lo dispuesto en el tantas veces citado artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro, lo más lógico es que la cláusula en cuestión no exista en el tráfico, no pudiendo manifestarse el Tribunal Supremo en distinto sentido por falta de soporte fáctico para ello<sup>1013</sup>.

Pero incluso en el caso de que así ocurra, la Administración Pública debe obligar a los aseguradores a modificar la cláusula declarada nula en un primer momento, porque a tal efecto es suficiente una sola Sentencia del Tribunal Supremo<sup>1014</sup>.

---

*de Seguro*, Vol. 1º., en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*, T. XXIV, pp. 89–90.

<sup>1013</sup> MOTOS GUIRAO, *op. cit.*, «La Administración Pública...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 219.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione...», en *Assicurazioni*, Anno L, Fasc. 6, Novembre/Dicembre, 1983, pp. 616–617; 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. 89.

<sup>1014</sup> Conferir SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione...», en *Assicurazioni*, Anno L, Fasc. 6, Novembre/Dicembre, 1983, pp. 616–617; 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. 90.

## **C.2. La constitucionalidad del artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro**

También se ha criticado el precepto en estudio desde la óptica de su posible inconstitucionalidad, por vulnerar el artículo 24.1 de la Constitución al producir (supuestamente) la indefensión de las Compañías Aseguradoras que, en virtud de una Sentencia recaída en un proceso en el cual no han sido parte, se ven obligadas a modificar las cláusulas contenidas en los contratos que utilicen, que sean idénticas a la declarada nula por dicha Sentencia.

El Profesor MENÉNDEZ<sup>1015</sup> indicaba que incluso podría admitirse la posibilidad de que la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, modificara –a los solos efectos de esta misma Ley– el posteriormente derogado artículo 1.252 del Código Civil, ampliando los límites subjetivos de la cosa juzgada, ya que dicho artículo también recogía diversos supuestos en que esta institución era eficaz respecto de terceros no litigantes en un proceso determinado<sup>1016</sup>.

---

<sup>1015</sup> 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. 130.

<sup>1016</sup> El artículo 1.252 del Código Civil –derogado por la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil– disponía que, “*En las cuestiones relativas al estado civil de las personas y en las de validez o nulidad de las disposiciones testamentarias, la presunción de cosa juzgada es eficaz contra terceros, aunque no hubiesen litigado*”.

En el mismo sentido, el artículo 222.3. párrafo segundo de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, establece que, “*En las Sentencias sobre estado civil, matrimonio, filiación, paternidad, maternidad e incapacitación y reintegración de la capacidad la cosa juzgada tendrá efectos frente a todos a partir de su inscripción o anotación en el Registro Civil*”. Además, en el párrafo primero de este artículo 222.3. se dispone que “*La cosa juzgada afectará a las partes del proceso en que se dicte y a sus herederos y causahabientes, así como a los sujetos, no litigantes, titulares de los derechos que fundamenten la legitimación de las partes conforme a lo previsto en el*

POLO SÁNCHEZ<sup>1017</sup> añadía dos argumentos más a la justificación de la presunta modificación del artículo 1.252 del Código Civil:

1º.) Que, sustituyendo el interés individual del asegurador y del asegurado por el interés colectivo de la «categoría» a la que pertenecen – empresarios y usuarios del seguro, respectivamente–, se daría una cierta identidad de personas que ampararía la extensión de la presunción de la cosa juzgada para este caso concreto.

2º.) El artículo 86.2 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso–Administrativa, de 27 de diciembre de 1956, según el cual, “*La Sentencia que anulare el acto o la disposición producirá efectos entre las partes y respecto de las personas afectadas por los mismos*”<sup>1018</sup>.

---

*artículo 11 de esta Ley*”; artículo 11 que se refiere a la legitimación para la defensa de los derechos e intereses de los consumidores y usuarios.

<sup>1017</sup> POLO SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La extensión de la eficacia...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 234–235.

<sup>1018</sup> En esta misma línea, el artículo 72.2 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso–Administrativa –que derogó la Ley de 27 de diciembre de 1956–, establece que:

“*La anulación de una disposición o acto producirá efectos para todas las personas afectadas. Las Sentencias firmes que anulen una disposición general tendrán efectos generales desde el día en que sea publicado su fallo y preceptos anulados en el mismo periódico oficial en que lo hubiera sido la disposición anulada. También se publicarán las Sentencias firmes que anulen un acto administrativo que afecte a una pluralidad indeterminada de personas.*”

Como recordaba FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ<sup>1019</sup>, este último artículo era una norma de carácter excepcional con respecto a la norma general de los efectos *inter partes* de las resoluciones judiciales. Lo mismo podría afirmarse del carácter del artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro, con las naturales peculiaridades propias del ámbito mercantil en que opera este precepto (nulidad de una cláusula contractual en vez de un acto administrativo, y alcance de dicha nulidad)<sup>1020</sup>.

No obstante, el argumento definitivo para salvar –a nuestro juicio– la inconstitucionalidad del artículo en discusión, es el que pusimos de manifiesto al tratar de la finalidad de la norma que contiene. A saber: que si los aseguradores deben modificar la cláusula anulada por el Tribunal Supremo, dicha obligación no se basa en la Sentencia que así lo dispone –mero presupuesto de hecho a tal efecto–, sino en la resolución dictada por la Administración en cumplimiento del mandato contenido en el artículo 3º. párrafo tercero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre<sup>1021</sup>.

---

<sup>1019</sup> GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo y FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Tomás Ramón: *Curso de Derecho Administrativo*, Tomo II, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1993, p. 640.

<sup>1020</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 288; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 32, precisamente consideraba criticable el artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro porque rompe “los efectos *inter partes* característicos de las Sentencias judiciales”.

<sup>1021</sup> LINDE PANIAGUA, *op. cit.*, «La Administración en la Ley 50/1980...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 247, explicaba que la Administración está obligada a actuar la facultad contenida en esta norma, no pudiendo obrar discrecionalmente.

PAGADOR LÓPEZ, *op. cit.*, «Régimen jurídico de las condiciones generales y particulares del contrato de seguro (En torno a los conceptos de “cláusula limitativa de los derechos del asegurado”, “cláusula de carácter lesivo para el asegurado” y “cláusula

Esta resolución o acto administrativo de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones podrá ser recurrida tanto en vía administrativa como contenciosa, conforme a lo dispuesto, respectivamente, en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común<sup>1022</sup>, y en la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso–Administrativa: lo que también supone un nuevo argumento para rebatir la pretendida inconstitucionalidad de la norma en estudio<sup>1023</sup>.

---

de delimitación del riesgo objeto de cobertura”)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 87, julio/septiembre, 1996, p. 87, nota n.º. 3, sostiene que, “En cualquier caso, parece fuera de toda duda que este precepto no introduce *ninguna hipótesis de producción de efectos de una resolución judicial sobre quienes no fueron parte en el procedimiento en que la misma fue dictada*, ni conculca el principio de que nadie puede ser condenado sin ser oído, ni siquiera introduce un procedimiento de control abstracto paralelo al que establece el § 13 *AGB–Gesetz*, sino que, más modestamente, debe enmarcarse en el contexto de la actividad de control y vigilancia administrativos sobre la actividad aseguradora [...]”.

<sup>1022</sup> Como ya hemos indicado, hay que tener en cuenta que mediante la disposición Derogatoria Única de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (publicada en el BOE de 2 de octubre de 2015), que conforme al párrafo primero de su Disposición Final Séptima entrará en vigor el 2 de octubre de 2016, se deroga, entre otras normas, la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

<sup>1023</sup> Así, SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione...», en *Assicurazioni*, Anno L, Fasc. 6, Novembre/Dicembre, 1983, pp. 618–619; e Ídem: *op. cit.*, *La Ley de Contrato de Seguro*, Vol. 1.º, en SÁNCHEZ CALERO y TIRADO SUÁREZ, *Comentarios al Código de Comercio...*, T. XXIV, pp. 91–92.



#### **D. Valoración y eficacia del artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro**

El ámbito de aplicación del artículo 3º. párrafo tercero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, será, en principio, el propio de ésta.

Como ya vimos<sup>1024</sup>, se trata de un precepto que se incluye dentro del marco de una política de protección del asegurado como parte débil de la relación comercial que, por lo que respecta al contrato de seguro marítimo, debe ser corregida con el fin de adecuarla a las particulares circunstancias que en el mismo concurren; en concreto, teniendo en cuenta que el asegurado –generalmente una Empresa Naviera– puede gozar de una situación económica equiparable a la de las Entidades Aseguradoras<sup>1025</sup>.

---

<sup>1024</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.3.2.G.

<sup>1025</sup> **Según expusimos** (*vide, supra*, los apartados 3.2.3.2.G., 3.2.4. y 3.2.7.5.A.1.), **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, manifestaba 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*, 2001, pp. 596, 599 y 601; y en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 796, 800 y 802.

BARRÓN DE BENITO, *op. cit.*, *Condiciones Generales de la Contratación...*, pp. 53–54, distinguía –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, *op. cit.*, *Derecho del Mar y de la Navegación Marítima*, 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 explicaban 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, afirmaba 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, entendía 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 de derecho Marítimo*, Vol. XIX, 2002, pp. 258–259, destacaba 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 añadía 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, sostenía que “se estipula normalmente entre empresarios, por lo que no suele existir una parte económicamente débil frente a otra económicamente poderosa, si no inclusive un

predominio del asegurado frente al asegurador [...]”.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, p. 123, que, al ocuparse de la regla «*contra proferentem*», indicaba 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”.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 478, piensa que el seguro marítimo se configura como un seguro contra daños por grandes riesgos debido a la igualdad de las partes contratantes.

REIG FÀBREGA, *op. cit.*, «La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro...» en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVI, 1999, p. 456, decía 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, *op. cit.*, *Droit Maritime*, 1979, Huitième Edition, p. 547, creía 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 reiteró 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 de San Sebastián*, 1997, p. 125, RUIZ SOROA precisó 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*, nº. 73 y nº.74, enero/junio, 1993, p. 80, estimaba que hay igualdad entre los contratantes.

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

Y resulta oportuno insistir en que esta circunstancia motiva el que la manifestación del consentimiento por parte de dicho asegurado no siempre se produzca conforme a la técnica de la adhesión<sup>1026</sup>.

De hecho, según ya dijimos, su configuración legal como seguro contra daños por grandes riesgos<sup>1027</sup> presupone que la posición de ambas partes es equiparable<sup>1028</sup>.

---

**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*, n.º. 81, enero/marzo, 1995, pp. 137–139, discrepando expresamente de URÍA y de la parte de Doctrina “representada por RUIZ SOROA”, entendía “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; e Ídem, *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 5.º, pp. 21–22, insistía 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 afirmaba que el contrato de seguro marítimo sí es de adhesión**.

<sup>1026</sup> En este sentido, 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, pp. 124–125, quien citaba, a su vez, a LINDE PANIAGUA.

<sup>1027</sup> Así resulta del artículo 107.2.a) LCS; y, desde el 1 de enero de 2016, fecha en que entrará en vigor la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), en virtud de lo establecido en el artículo 107.2 LCS en relación con el artículo 11.a) de dicha Ley 20/2015. Sobre el particular, conferir, *supra*, las notas n.º. 164 y n.º. 227.

<sup>1028</sup> Como hemos visto, PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 478, piensa que el seguro marítimo se configura como un

Y es oportuno reiterar que en el párrafo primero del apartado X de la Exposición de Motivos de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, se manifiesta que “*La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida por el Derecho de la Unión Europea sobre «Seguros de Grandes Riesgos», obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes [...]*”<sup>1029</sup>.

Hechas estas salvedades, y a tenor del sistema de fuentes que bajo el derogado régimen del Código de Comercio propusimos para el contrato

---

seguro contra daños por grandes riesgos debido a la igualdad de las partes contratantes.

Así, VEIGA COPO, *op. cit.*, «La interpretación judicial de las condiciones del contrato de seguro», en *Revista Española de Seguros*, n.º 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”.

<sup>1029</sup> **Como ya señalamos** (*vide, supra*, las notas n.º 313 y n.º 753 y el apartado A.4.1.), lo mismo se decía en el párrafo primero del apartado X de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013; y casi idéntica afirmación se contenía 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, de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012 y del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012. En la Memoria del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004 ya se decía 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 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*”.

de seguro marítimo, como ya indicamos que hemos tenido ocasión de exponer en otras obras<sup>1030</sup>, y destacamos con anterioridad en ésta<sup>1031</sup>, consideramos que la aplicabilidad a dicho contrato del artículo 3º. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, no se puede predicar por igual de todas las normas que el mismo contiene, ya que:

1. Estimamos que lo establecido 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 jugaba respecto del seguro marítimo, pues el artículo 738 del Código de Comercio –norma de aplicación preferente– no señalaba entre los extremos que debía contener la póliza la inclusión de las Condiciones Generales (sin perjuicio, evidentemente, de que pudieran incluirse)<sup>1032</sup>.

---

<sup>1030</sup> Vide SOTO ABELEDO, *op. cit.*, *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; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 268–304, 563–569 y 780–807.

<sup>1031</sup> Conferir, *supra*, los apartados 3.2.3.2.G.6. y 3.2.7.4.

<sup>1032</sup> 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, decía 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

2. Lo dispuesto en el inciso primero del párrafo primero de dicho artículo 3º. –que prohíbe que las Condiciones Generales tengan “*carácter lesivo para los asegurados*”– sí resultaba aplicable al seguro marítimo, pero la determinación de la lesividad de una cláusula del contrato era una cuestión interpretativa que debía 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–, era 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, tenía una doble limitación en el ámbito del seguro marítimo:

3.1. No jugaba respecto de las Condiciones Generales, a menos que los interesados las hubieran incluido en la póliza de forma voluntaria, conforme a lo que se disponía en el artículo 738 del Código de Comercio.

---

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, p. 512, sostenía 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”.

**3.2.** El artículo 755 párrafo último del citado Código de Comercio era 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 debía 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 manifestación del Principio General 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 exigió en ningún caso autorización administrativa previa para los modelos de pólizas, tarifas de primas y bases técnicas, sí estableció 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<sup>1033</sup>. Estas normas no sólo eran aplicables al seguro marítimo

---

<sup>1033</sup> En efecto, otras formas de control administrativo son las recogidas en 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) –coincidente con el artículo 24.5 de la Ley 30/1995, de 8 de



noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados—, 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*”.

Hay que reiterar que el apartado g) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), deroga “*El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª, por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes*”. Como hemos expuesto, según el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la mencionada Ley 20/2015, la misma “*entrará en vigor el 1 de enero de 2016*”; y su artículo 95.1 –de forma similar al citado artículo 25.6 del Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre– establece que:

*“1. Las condiciones contractuales y modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas no estarán sujetas a autorización administrativa ni deberán ser objeto de remisión sistemática a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.*

*No obstante, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones podrá requerir la presentación, siempre que lo entienda pertinente, de las condiciones contractuales, los modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas de las entidades aseguradoras, así como de los modelos de contratos, primas y cualquier otra documentación relacionada con la actividad reaseguradora, para controlar si respetan los principios actuariales, las disposiciones contenidas en esta Ley y sus normas de*

cuando las partes hubiesen optado por aplicar la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, sino también cuando la Ley elegida fuese 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 quedaban igualmente comprendidas dentro de su ámbito objetivo, incumbiéndole a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones controlar si se han respetado las disposiciones sobre contrato de seguro elegidas en cada caso concreto<sup>1034</sup>.

6. Por lo que respecta concretamente a lo establecido en el artículo 3º. párrafo tercero de la Ley de Contrato de Seguro (conforme al cual, como se ha expuesto, “*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*”), cuyo estudio nos ocupa, consideramos que también regía para el contrato de seguro marítimo, en primer lugar, porque no existía ningún precepto contrario al mismo dentro de las fuentes que se aplicaban al referido contrato con

---

*desarrollo y las reguladoras del contrato de seguro.*

*La exigencia contenida en el párrafo precedente no podrá constituir para la entidad aseguradora o reaseguradora condición previa para el ejercicio de su actividad.”*

<sup>1034</sup> El artículo 3.1 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), también establece que las actividades de seguro directo y de reaseguro quedan comprendidas dentro del ámbito objetivo de la misma.

prioridad a la Ley 50/1980, de 8 de octubre<sup>1035</sup>. 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, según hemos dicho, que el párrafo tercero del artículo 3º. de la Ley de Contrato de Seguro le indica a dicha Administración –en particular a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones– un modo de hacer efectiva su función de vigilancia de las citadas Condiciones Generales, 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, lo que creemos que debe tener virtualidad cualquiera que sea la clase de seguro de que se trate.

Por todo ello, y a pesar de las críticas apuntadas, y de aspectos no solucionados –como el de la publicidad de la resolución judicial a efectos de que la Administración tenga un pronto conocimiento de la misma y obre en consecuencia<sup>1036</sup> [cuestión que se habría resuelto aceptando la enmienda

---

<sup>1035</sup> De esta opinión era 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, estimaba censurable el valor que este precepto atribuye a una sola Sentencia del Tribunal Supremo.

<sup>1036</sup> LINDE PANIAGUA, *op. cit.*, «La Administración en la Ley 50/1980...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 247.

POLO SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La extensión de la eficacia...», en VERDERA Y

número 114 del Grupo Parlamentario del *Partido Socialista Obrero Español* (PSOE) al Proyecto del Gobierno, u organizando un Registro de demandas y Sentencias que afectasen a esta materia]–, o de algunos problemas que se plantean –como el de la hipotética pasividad de la Administración y su consiguiente responsabilidad, o el que los aseguradores eviten el recurrir en casación ante el Tribunal Supremo para obviar la puesta en marcha del mecanismo arbitrado en el artículo en estudio<sup>1037</sup>, nos parece que, desde la perspectiva del artículo 51 de la Constitución, la norma contenida en el reiteradamente citado artículo 3º. párrafo tercero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, merece una valoración positiva, pues arbitra un procedimiento conjunto de control de las Condiciones Generales que puede ser mucho más eficaz que el simple control judicial y que la mera vigilancia de la Administración Pública actuando separadamente<sup>1038</sup>.

---

TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 229.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione...», en *Assicurazioni*, Anno L, Fasc. 6, Novembre/Dicembre, 1983, p. 619; 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. 92.

<sup>1037</sup> **Corruptela puesta de manifiesto por:**

MOTOS GUIRAO, *op. cit.*, «La Administración Pública...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 219.

POLO SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La extensión de la eficacia...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 238.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione...», en *Assicurazioni*, Anno L, Fasc. 6, Novembre/Dicembre, 1983, p. 620; 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. 92–93. Aunque, como señalaba este último autor, “en tales supuestos [...] se habrá conseguido, de manera indirecta y quizá impensada, un beneficio para el asegurado, cual es que se acortará el procedimiento para obtener una Sentencia firme”.

<sup>1038</sup> **Así:**

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,

Como ya manifestamos con anterioridad<sup>1039</sup>, entendemos que las conclusiones precedentes se mantienen bajo el nuevo régimen de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, incluso con mayor motivo, pues, por una parte, como hemos indicado, el contrato de seguro marítimo se configura como consensual en su artículo 407.2, conforme al cual “*La válida celebración del contrato de seguro*

---

p. 133.

POLO SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La extensión de la eficacia...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 236–237; e Ídem, *op. cit.*, *Protección del contratante débil...*, p. 88.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Effetti della dichiarazione...», en *Assicurazioni*, 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; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 297–301, 566–569 y 803–807.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, T. II, p. 504.

**Más reservas han mostrado:**

LINDE PANIAGUA, *op. cit.*, «La Administración en la Ley 50/1980...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 246–248.

MOTOS GUIRAO, *op. cit.*, «La Administración Pública, la Jurisprudencia del Tribunal Supremo y las condiciones generales del contrato de seguro», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 218–219.

**En contra:**

ALFARO ÁGUILA-REAL, *op. cit.*, «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 citaba a SÁNCHEZ ANDRÉS, *op. cit.*, «El control de las condiciones generales en Derecho comparado», en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 157–158, 1980, p. 417, nota nº. 21.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 288; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 31–32.

<sup>1039</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.3.2.G.6.

*marítimo no exigirá la sujeción a forma determinada alguna, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 421”; y el artículo 421 añade que “El asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador”.* Y, por otra, como también hemos señalado, el párrafo segundo del artículo 406.1 (añadido sorpresivamente en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013) establece que, *“En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro”*, y el artículo 406.2 dispone que *“Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario”* (norma que se había introducido en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008).

## **CAPÍTULO 4. LAS FUENTES DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO EN LA LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

Como vimos<sup>1040</sup>, el artículo 2.1 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004 dispuso que, “*A falta de norma escrita aplicable a las materias que seguidamente se regulan, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de ambos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los del Derecho común*”.

El artículo 2.1 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006 precisó más y estableció que, “*A falta de norma escrita aplicable a las materias que se regulan en esta Ley (en la misma), en las normas de la Unión Europea y en los Tratados Internacionales vigentes en España, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de aquéllos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los del Derecho común*”.

En el artículo 2.1 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008 se sustituyó el inciso final por el recurso a los Principios deducibles “*de la Legislación mercantil*”.

---

<sup>1040</sup> Vide, *supra*, el apartado 3.2.7.3

Eso sí, el artículo 436.2 de este último Proyecto añadió que “*Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”.

En la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, se mantuvo la regulación del Proyecto de 19 de diciembre de 2008, de modo que, teniendo también en cuenta lo dispuesto en los artículos 1 y 4 del Código Civil, el sistema de fuentes del contrato de seguro marítimo de embarcaciones que no estuviesen dedicadas al deporte o al recreo, quedaba configurado del modo siguiente:

1º. Normativa de los Tratados Internacionales vigentes en España y de la Unión Europea –y la que en desarrollo de la misma se promulgase en España–, sobre seguro marítimo.

2º. Preceptos imperativos de la Ley General de Navegación Marítima en materia de seguro, así como de las posibles normas complementarias de igual carácter.

3º. Condiciones libremente estipuladas por las partes.

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



b) Segundo: las Condiciones Generales de dicha póliza.

4°. Preceptos dispositivos de la Ley General de Navegación Marítima relativos al seguro, y de las posibles normas complementarias, de la misma naturaleza.

5°. Usos de la navegación marítima referentes al seguro.

6°. Aplicación analógica de la Ley General de Navegación Marítima («analogía *legis*») y de los principios deducibles de la misma (obtenidos mediante el recurso a la «analogía *iuris*»).

7°. Aplicación analógica de la Legislación mercantil, constituida en primer lugar por la Ley de Contrato de Seguro («analogía *legis*»), y de los principios deducibles de la misma (obtenidos mediante el recurso a la «analogía *iuris*»).

8°. Derecho común –en el sentido de Derecho Privado General, constituido tanto por el Código Civil como por los Derechos Civiles propios de cada Comunidad Autónoma–, aplicable por «analogía *legis*».

9°. Principios Generales del Derecho diferentes de los antes mencionados.

A la Jurisprudencia le correspondía el valor de complemento del Ordenamiento Jurídico que le atribuye el artículo 1.6 del Código Civil.

El Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 también dispuso en su artículo 386 que, “*Salvo que expresamente se disponga de otra forma en los preceptos siguientes, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas, sin sujeción a forma determinada alguna*”. En cambio, en su artículo 385.2 se estableció que “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”; limitación de ese régimen normativo a los seguros obligatorios de tales embarcaciones que nos parece más adecuado, quedando los seguros voluntarios de las mismas sometidos al régimen de la Ley de Navegación Marítima. Además, ya señalamos que en el artículo 2.1 se dispuso que:

*“La presente Ley se aplicará en defecto de los Tratados Internacionales vigentes en España y de las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se atenderá a los usos y costumbres de la navegación marítima.”*

Así pues, no se hacía mención expresa de los principios deducibles de la Ley de Navegación Marítima y de la Legislación mercantil, si bien pensamos que el recurso final a dichos principios se sobreentendía por aplicación de lo establecido en el artículo 1 del Código Civil.

El Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 mantuvo el carácter dispositivo de la regulación del contrato de seguro marítimo y la configuración de éste como consensual en su artículo 407, y así se establece finalmente en el artículo 407 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, según el cual:

*“1. Salvo que expresamente se disponga de otra forma, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas.*

*2. La válida celebración del contrato de seguro marítimo no exigirá la sujeción a forma determinada alguna, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 421.”*

El artículo 421 de dicho Proyecto de 2013 se refería a la *“Prueba del seguro”*, y disponía que *“El asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador”*; y así se establece en el artículo 421 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

El artículo 406.2 de este último Proyecto de 2013 era del mismo tenor que el artículo 385.2 del Anteproyecto de 2012, antes citado, de modo que los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se debían regir imperativamente por la Ley 50/1980, de 8 de

octubre, de Contrato de Seguro; y lo mismo dispone el artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Como ya reseñamos, el artículo 2.1. de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (que coincide con el del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013), establece que:

*“La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se estará a las Leyes y Reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.”*

Pero como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (añadido sorpresivamente por el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013), dispone que, *“En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro”*, a pesar de lo establecido en el mencionado artículo 2.1., la aplicación de los usos y costumbres relativos al seguro marítimo y el recurso a la aplicación analógica de las normas de dicho seguro marítimo han quedado pospuestas por la de la Ley de Contrato de Seguro, lo que insistimos en que no nos parece acertado: en cuanto a los usos y costumbres, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria–

poseen como fuente del Derecho Marítimo<sup>1041</sup>, y por lo que respecta a esa aplicación analógica, porque es más acorde con la naturaleza especial de aquel Derecho, de la que participa el seguro marítimo en él incardinado<sup>1042</sup>.

---

<sup>1041</sup> 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; 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); e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 393–411, donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto. Conferir, también, *supra*, el apartado 3.2.5.

<sup>1042</sup> Como hemos visto [conferir, *supra*, el apartado 3.2.6.], dentro de nuestra Doctrina, HERNÁNDEZ MARTÍ, RUIZ SOROA y VERDERA Y TUELLS, en postura que compartimos, consideraban que la aplicación analógica de las normas que en el Código de Comercio regulaban el seguro marítimo debía ser preferente a la de la Ley de Contrato de Seguro.

Pero, como explica ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 356, “Entendemos que con la nueva regulación el debate queda zanjado en los términos siguientes. La LNM (*sic*, LCS) se aplica supletoriamente a los seguros marítimos con la única excepción de los seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo que se rigen exclusivamente por la Ley de Contrato de Seguro (art. 406)”; y así lo reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 799, añadiendo el inciso de que, tratándose de estos seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo, no vale pacto en contrario.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 629, discrepa y considera que, como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley de Navegación Marítima “no hace referencia a lo previsto en materia de seguros sino a la Ley —es decir, a la LNM—; por tal motivo, cabe reconocer que, previo al recurso a la LCS, se ha de recurrir a la LNM y a su papel integrador”. Sin embargo, estimamos que se sobreentiende que “*lo no previsto en esta Ley*” es en materia de seguros marítimos, y sólo así cobra verdadero valor la supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro que se pretende, por más que no estemos conformes con ella.

Por lo tanto, teniendo también en cuenta lo dispuesto en los artículos 1 y 4 del Código Civil, estimamos que el sistema de fuentes del contrato de seguro marítimo vigente desde el 25 de septiembre de 2014 – con excepción del seguro obligatorio de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo, que desde esa fecha se rige en todo caso por la Ley de Contrato de Seguro– es como sigue<sup>1043</sup>:

1º. Normativa de los Tratados Internacionales vigentes en España y de la Unión Europea –y la que en desarrollo de la misma se promulgue en España–, sobre seguro marítimo.

2º. Preceptos imperativos de la Ley de Navegación Marítima en materia de seguro<sup>1044</sup>, y de sus Leyes y Reglamentos complementarios de

---

<sup>1043</sup> **Sobre el particular, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 355–356; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 798–800.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 36–40.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 628–631.

RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 46–48.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El Derecho uniforme en la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 49–60.

<sup>1044</sup> **Como preceptos imperativos de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, podemos citar los siguientes:**

Artículo 406.2. “Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario.”

igual carácter.

---

Artículo 419.1 inciso primero. “El asegurador no responde de los daños causados al interés asegurado por dolo del asegurado, sin que valga pacto en contrario.”

Artículo 425.3. “Cuando el asegurador haya emitido en los seguros de mercancías un certificado de cobertura, no podrá oponer la falta de pago de la prima al comprador de las mercancías de buena fe a quien se haya entregado dicho certificado, sin que valga pacto en contrario.”

Artículo 426 *in fine*. “En caso de negligencia o de retraso culposo en la omisión o tardía comunicación del siniestro, el asegurador tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que se le hubieren causado por ello, sin que valga pacto que pretenda imponer al asegurado peor situación.”

Artículo 465. “La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo”. Pero hay que tener en cuenta que, según el artículo 464 LNM, “Los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta Ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta Sección” (Sección 3ª. del Capítulo III del Título VIII), y que, tratándose de seguros contra daños por grandes riesgos, el artículo 107.2 párrafo primero de la Ley de Contrato de Seguro establece que “las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable”, siendo habitual el sometimiento al Derecho del país del correspondiente Club de Protección e Indemnización que asegure el riesgo.

**Aparte, como hemos visto:**

El artículo 300.1. LNM dispone que “El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los Convenios y las normas de la Unión Europea. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo”.

El artículo 312 LNM, establece que en el contrato de arrendamiento náutico “El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el artículo 464”.

El artículo 389.1. LNM dispone que “Será obligatorio el seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables, cuyas condiciones y cobertura mínima se determinarán reglamentariamente”.

En todos los casos, hay que tener en cuenta los Convenios Internacionales y las normas de la Unión Europea aplicables, así como la mencionada consideración de los seguros marítimos como seguros contra daños por grandes riesgos, que permite a los contratantes la “libre elección de la Ley aplicable”.

3°. Condiciones libremente estipuladas por las partes.

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

b) Segundo: las Condiciones Generales de dicha póliza.

4°. Preceptos dispositivos de la Ley de Navegación Marítima relativos al seguro, y de sus Leyes y Reglamentos complementarios de la misma naturaleza

5°. Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (pero hay que reiterar que de forma dispositiva), y normas complementarias de la misma.

6°. Usos y costumbres del seguro marítimo.

7°. Aplicación analógica de las normas relativas al seguro marítimo («analogía *legis*»)<sup>1045</sup>.

---

<sup>1045</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit., op. cit., Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 67–69, al tratar de las fuentes del Derecho Marítimo en general, incluye aquí también los Principios Generales del Derecho Marítimo obtenidos por el recurso a la «analogía *iuris*», poniendo como ejemplo los “principios de Derecho Marítimo codificado” del “llamado Derecho de los formularios marítimos”. Aunque nos parece que sería conveniente (así, como hemos visto, en el artículo 2.1. de los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006 y de 18 de diciembre de 2008, se establecía el recurso a los “*principios deducibles*” de dicha Ley, como fuente supletoria de segundo grado, después de los usos marítimos), entendemos que no resulta así de lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley de Navegación Marítima y en los artículos 1 y 4 del Código Civil.



8º. Derecho común –en el sentido de Derecho Privado General, constituido tanto por el Código Civil como por los Derechos Civiles propios de cada Comunidad Autónoma–, aplicable por «analogía legis»<sup>1046</sup>.

9º. Principios Generales del Derecho, teniendo preferencia los relativos al Derecho Marítimo y, particularmente, los del seguro marítimo.

A la Jurisprudencia le corresponde el valor de complemento del Ordenamiento Jurídico que le atribuye el artículo 1.6 del Código Civil.

Como ya indicamos, estamos ante una Ley con la que se afirma la autonomía legislativa o normativa del Derecho Marítimo que regula<sup>1047</sup>,

---

En esta línea, RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 48, mantiene que “la referencia a la analogía del art. 2 LNM no constituye una norma particular de este ámbito. Su alcance sería meramente declarativo, ya que sólo expresa la posibilidad de una *analogía legis*, que no va más allá de lo previsto en el art. 4 CC”.

<sup>1046</sup> RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 46, considera que “la remisión que hace la vigente Ley al Derecho común debe entenderse al Derecho Civil, entendido como Derecho privado general, o, en general, como instrumento para la cobertura de cualesquiera lagunas (art. 4.3 CC)”.

<sup>1047</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, p. 25; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2014, p. 37, afirma que su definición del Derecho Marítimo como “el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar”, “significa reconocer la autonomía de la disciplina, primero en el plano científico y después en los niveles legislativo, judicial y académico o universitario”. En *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 29–30, añade que “desde su formulación inicial en el volumen I y fundacional de la revista Anuario de Derecho Marítimo en 1991, doctrina reiterada y

fundamentalmente de carácter Privado, aunque contiene también normas de Derecho Público, tanto Administrativo como Procesal, y de Derecho Notarial.

Y no hay que olvidar que, conforme al apartado 1 de la Disposición Final Novena de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima,

---

ampliada en sucesivos trabajos citados en las referencias bibliográficas del presente capítulo, la idea de Derecho Marítimo como Derecho especial y autónomo ha cobrado cuerpo, no sólo académico sino judicial y legislativo”. Y respecto de este último ámbito, destaca la similitud de su definición del Derecho Marítimo con el objeto de la Ley de Navegación Marítima expresados en su artículo 1.1. (“*El objeto de esta Ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima*”), lo cual considera que, unido al sistema de fuentes enunciado en su artículo 2, “ponen de manifiesto la influencia definitiva de la concepción moderna, reconociendo la mayor autonomía y la naturaleza especial de nuestra disciplina, tal y como venimos defendiendo”; aunque ya indicamos que en la página 61 de esta misma obra reitera [*vide, también, op. cit., «El Derecho Marítimo», en Anuario de Derecho Marítimo, Vol. I, 1981, p. 65; y op. cit., Curso de Derecho Marítimo, 2001, p. 42*] que “Las clasificaciones tradicionales dejan de tener sentido y dan paso a la ciencia del Derecho Marítimo, con todas sus consecuencias y que algunos –no sin razón– prefieren denominar Derecho Marítimo (*sic*, Marino). Es, por consiguiente, el sustantivo ciencia del Derecho aplicado al mar y a las relaciones que con él nacen o se desarrollan, más que el adjetivo marítimo, lo que permite construir las bases de una ciencia especial, no desde luego rama autónoma del ordenamiento [...] Se trata tan sólo de un método de estudio aplicado a una nueva unidad en el objeto del conocimiento”.

PULIDO BEGINES, *op. cit., Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 27, entiende que “El nuevo Derecho español de la navegación marítima es, sin duda, un *Derecho especial*. Tan especial que presenta los caracteres propios de un Derecho autónomo. Cabe interpretar que lo que la Ley acomete es la creación de una nueva rama del Derecho, el *Derecho de la Navegación*, que se pretende sea completo y autosuficiente en su regulación. Se introduce así en nuestro Derecho la nota de particularismo que buena parte de la Doctrina considera como propia de esta materia”. José Luis GABALDÓN GARCÍA, al referirse a estas afirmaciones en el prólogo de la citada obra de PULIDO BEGINES (p. 22), manifiesta que “Personalmente coincido con esa apreciación, al menos en cuanto a la afirmación de la autonomía legislativa formal o externa, que el Derecho Marítimo español ha alcanzado por obra de la LNM, al agrupar, de forma orgánica y sistemática y en torno a principios y fuentes propios, el conjunto de normas básicas reguladoras de la navegación por mar, como sector especial de la realidad económica y social”.

*“Se habilita al Gobierno para que en el plazo de tres años proceda a refundir en un único texto, y bajo el título «Código de la Navegación Marítima», las Leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la presente Ley con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y con todos aquellos Convenios o Tratados Internacionales sobre materias de Derecho del mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición”.*

No obstante, conviene recordar que, según el artículo 86 ter 2.c) de la Ley Orgánica del Poder Judicial, *“Los Juzgados de lo Mercantil conocerán, asimismo, de cuantas cuestiones sean de la competencia del orden jurisdiccional civil, respecto de [...] c) Aquellas pretensiones relativas a la aplicación del Derecho Marítimo”*, por lo que no hay, todavía, una autonomía judicial o jurisdiccional<sup>1048</sup>, y reiteramos que nos parece conveniente modificar dicha Ley Orgánica, para crear los oportunos Órganos Judiciales que conozcan de forma exclusiva de los conflictos atinentes a esta rama del Derecho<sup>1049</sup>, que tampoco goza de

---

<sup>1048</sup> Aunque ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 25–26; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 38, considera “La especialización judicial no es incompatible con el reconocimiento de la Jurisdicción Ordinaria; es más, la presupone, pues no se trata de crear una Jurisdicción especial, sino de articular, en aquellos partidos judiciales con presencia marítima, un sistema de reparto que permita entender de los asuntos marítimos a los Juzgados especializados en Derecho Marítimo”: postura más realista.

<sup>1049</sup> El Tribunal Marítimo Central, con sede en Madrid, dependencia del Ministerio de Defensa y competencia en todo el territorio nacional, conforme a lo

establecido en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos –Título que ha dejado en vigor, con carácter reglamentario, el apartado f) de la disposición Derogatoria Única de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que derogó el resto de aquella Ley–, y en el Decreto 984/1967, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, y los Juzgados Marítimos Permanentes dependientes de aquél –once, según la Orden del Ministerio de Marina 331/1976, de 30 de marzo, con sedes en Barcelona, Cartagena, Málaga, Cádiz, Vigo, El Ferrol, Las Palmas, Valencia, Palma de Mallorca, Bilbao y Huelva–, son únicamente Órganos Administrativos. Las Resoluciones del Tribunal Marítimo Central son recurribles en alzada ante el Ministro de Defensa, y las de éste ya ante la Jurisdicción Contencioso–Administrativa.

RUIZ MANTECA, Rafael: «Las asistencias marítimas. Su consideración como objeto de la actuación administrativa», en *Revista Española de Derecho Militar*, nº. 83, Enero–Junio de 2004, p. 187, nota nº. 52, indicaba que de los once Juzgados Marítimos Permanentes previstos en la citada Orden del Ministerio de Marina 331/1976, de 30 de marzo, “hoy día en realidad sólo funcionan los radicados en Cartagena, Cádiz, Ferrol y Las Palmas”.

**En relación con esta materia, vide PÉREZ RAMÍREZ, Enrique:** «El Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos Permanentes: una larga historia», en *Revista General de Marina, Tribunal Marítimo Central 50 Aniversario*, Suplemento de noviembre de 2012, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, pp. 5–18.

**Conforme al apartado 2 de la Disposición Final Tercera del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante,** “A propuesta del Ministro de Fomento, el Gobierno deberá reglamentar la organización de los Juzgados Marítimos Permanentes y del Tribunal Marítimo Central, al objeto de adaptarlos a lo previsto en esta Ley, pudiendo proceder al cambio de su denominación”.

**Así, la Disposición Adicional Segunda de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, establece que:**

*“Los Órganos competentes de la Armada que conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna son el Consejo de Arbitrajes Marítimos y los Auditores de Arbitrajes Marítimos.*

*Su composición, régimen jurídico, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente.*

*Los interesados en tales procedimientos podrán optar por acudir a los citados Órganos de la Armada o a la Jurisdicción Civil Ordinaria.*

*Si no hubiere acuerdo entre los interesados, prevalecerá la Jurisdicción Civil Ordinaria, que se sustanciará con arreglo al procedimiento declarativo ordinario o verbal previsto en la Ley de Enjuiciamiento Civil, según corresponda en razón de la cuantía reclamada.”*

**Pero, según la Disposición Final Décima de dicha Ley 14/2014, de 24 de**

---

**julio, de Navegación Marítima:**

“1. Dentro de los dieciocho meses siguientes a la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno procederá a modificar las disposiciones de carácter reglamentario contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, a fin de recomponer la actual estructura del Tribunal Marítimo Central, de los Juzgados Marítimos Permanentes y demás Órganos allí previstos, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima.

2. En el mismo plazo establecido en el apartado anterior, el Gobierno, a través del Ministerio de Justicia, y oído el Consejo General del Poder Judicial, realizará un estudio sobre la viabilidad de atribuir competencia objetiva a la Audiencia Nacional para el conocimiento de todos aquellos asuntos de especial trascendencia y gravedad que puedan someterse a la jurisdicción en las indicadas materias y en cualesquiera otras relativas a la navegación marítima. Dicho estudio será remitido a las Cortes Generales.”

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 416, considera que “Cualquier intento de salvar las contradicciones existentes entre la Disposición Adicional 2ª y la Disposición Final 10ª de la Ley de Navegación Marítima está abocado al fracaso. La única solución posible es una rectificación legal o, al menos, un desarrollo reglamentario que clarifique cuál es la voluntad del Legislador en esta materia, algo que todavía no sabemos: ¿los procedimientos administrativos de salvamento, se adscribirán a la Armada o a la Administración Marítima?

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 746, va más allá y estima que “parece más correcto propugnar una modificación de la disciplina actual en el sentido de que el salvamento sea de competencia exclusiva de los Juzgados de lo Mercantil [...]”.

PELETEIRO GALLEGO, Francisco: «El salvamento en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, pp. 335–336, en cambio, valora positivamente la opción que concede a los interesados el párrafo tercero de la Disposición Adicional Segunda de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, pero entiende que el momento para la misma no es el más adecuado, debido al reducido número de Juzgados de lo Mercantil, a su carencia de medios, saturación y “falta de experiencia marítima”.

Siendo ciertos los problemas que destaca PELETEIRO GALLEGO, coincidimos con el Profesor ARROYO MARTÍNEZ en que lo deseable es que de estos asuntos –así como de todos los demás atinentes al Derecho Marítimo Privado– conozcan únicamente Juzgados y Tribunales del Orden Jurisdiccional Civil, pero creando a tal efecto los necesarios Órganos especializados en esta materia.

autonomía académica, e insistimos en que nos parece necesario que, para la más adecuada enseñanza de la misma, se creen en las Universidades las Cátedras de Derecho Marítimo<sup>1050</sup>.

---

<sup>1050</sup> En este sentido, José Luis GABALDÓN GARCÍA, manifiesta en el prólogo a PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 22, que “me permito añadir que nuestro Derecho Marítimo sigue careciendo de parangón con las ramas tradicionales del Derecho en la medida en que no ha alcanzado las llamadas autonomías didáctica (seguimos sin Catedráticos de Derecho Marítimo) ni jurisdiccional (seguimos sin Juzgados de lo marítimo)”.

## **CAPÍTULO 5. CONCLUSIONES**

De cuanto antecede –y en coherencia también con lo expuesto en obras precedentes, cuya línea seguimos<sup>1051</sup>–, consideramos que resultan las conclusiones siguientes:

### **PRIMERA**

Estimamos que el orden jerárquico de las fuentes aplicables al contrato de seguro marítimo regulado en el Código de Comercio de 22 de agosto de 1885 es el siguiente:

---

<sup>1051</sup> 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; Ídem, *op. cit.*, «Las Cláusulas del “Instituto de Aseguradores de Londres”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVII, 2001, pp. 391–427; Ídem, *op. cit.*, *El régimen jurídico del seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición; Ídem, *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; Ídem, *op. cit.*, *El artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro y la cuestión de su aplicabilidad al contrato de seguro marítimo*, Pórtico Legal, S. L., Colección de Derecho Marítimo, 2011, Primera Edición; Ídem, *op. cit.*, *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; Ídem, *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; Ídem, *op. cit.*, *La regulación del infraseguro, la regla proporcional y la póliza estimada en la Ley de Contrato de Seguro y en el seguro marítimo*, Pórtico Legal, S. L., Colección de Derecho Marítimo, 2011, Primera Edición; e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición.

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

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*.

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 contenía el Derecho Mercantil Marítimo aplicable al seguro marítimo («analogía legis»).



7º.) La aplicación analógica del “*Derecho común*” invocado por el artículo 2º. del Código de Comercio («analogía legis»), en el sentido de Derecho general, como contrapuesto al Derecho Mercantil, que es un Derecho especial. Pero teniendo en cuenta que, conceptuado, a su vez, el Derecho Marítimo Privado 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, debíamos entender comprendido:

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

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

Consideramos que la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro no resultaba de su artículo 2º., pues lo que dicho precepto establece es, por el contrario, que la citada Ley sólo se aplicará a las distintas modalidades de contrato de seguro si éstas no están regidas por una Ley propia. Si un seguro tiene una regulación específica, ya no 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 rijan una forma concreta de seguro.

8º.) Los Principios Generales del Derecho, teniendo preferencia los relativos al Derecho Marítimo y, particularmente, los del seguro marítimo.

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

## SEGUNDA

Este orden de prelación se vio alterado, transitoriamente, 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.*”.

Además, la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, añadió dos Capítulos –el X y el XI– a la Ley 33/1984 de 2 de agosto. Dentro del Capítulo X, el artículo 60.1 contenía idéntica norma que el 23.2, respecto de los establecimientos situados en otros Estados miembros de la Comunidad Económica Europea que realizasen operaciones en España.

El artículo 52º. expresaba lo que se entendía por «*grandes riesgos*», comprendiendo en su apartado 1.a) los de cascos de buques, mercancías transportadas y responsabilidad civil derivada del uso de buques. Se modificó también el artículo 44 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y su párrafo segundo pasó a establecer –en consonancia con el artículo 23.2 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 en vigor, tal y como hemos manifestado al explicar el sistema de fuentes que propusimos 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 que consagraba el artículo 738 del Código de Comercio.

Aunque se considerase que el artículo 2º. de la referida Ley establecía la supletoriedad de la misma respecto del contrato de seguro marítimo –interpretación que no compartimos–, el principio imperativo que recoge dicho precepto quedaría supeditado al de libertad de pactos en la póliza reconocido expresamente por el Código. 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) [...].*

*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) [...].”*

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 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro –Ley general–); resultado que nos pareció desafortunado, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria– poseen como fuente del Derecho Marítimo<sup>1052</sup>. Además, de esta forma se alteró el sistema de fuentes establecido en el artículo 2º. del Código de Comercio tal y como lo hemos venido desarrollando. Todo ello sin que tan importante decisión se justificase en la Exposición de Motivos de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, ni desde un punto de vista práctico resultase acreditada su conveniencia. 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.

---

<sup>1052</sup> 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; 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); e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 393–411, donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto. Conferir, también, *supra*, el apartado 3.2.5.

La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, derogó la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado, y la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho Español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados, y pensamos 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 ningún precepto que de modo expreso estableciera la supletoriedad de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, respecto de ningún aspecto del contrato de seguro marítimo.

No obstante, había que tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro, en la redacción dada al mismo por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, 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).”<sup>1053</sup>*

---

<sup>1053</sup> Conviene recordar que, según el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), queda derogada “la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro”. El apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, establece que la misma “entrará en vigor el 1 de enero de 2016”; a partir de esa fecha, resultará aplicable el artículo 11 de dicha Ley, relativo a la definición de los “**Grandes riesgos**”, conforme al cual:

“A efectos de lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones reguladoras de la supervisión y contratación de los seguros privados, se entenderá por contratos de seguro de grandes riesgos los siguientes:

a) Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipajes 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)

b) Los de crédito y de caución cuando el tomador y el asegurado ejerzan a título profesional una actividad industrial, comercial o liberal y el riesgo se refiera a dicha actividad.

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, siempre que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes:

Activo total del balance: 6.200.000 euros.

Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 euros.

Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados.

Si el tomador del seguro formara parte de un grupo de sociedades cuyas cuentas consolidadas se establezcan con arreglo a lo dispuesto en los artículos 42 a 49 del Código de Comercio, los criterios mencionados anteriormente se aplicarán sobre la base de las cuentas consolidadas.”

Respecto de lo establecido en el artículo 107.2 párrafos segundo y tercero de la LCS, son pocos los cambios:

- En el apartado b) del párrafo segundo se añade la mención del “asegurado” junto al “tomador”.

- En el apartado c) del párrafo segundo se sustituyen las menciones a los “*ecus*” por “*euros*”. El artículo 2.1 del Reglamento (CE) N°. 1103/97 del Consejo, de 17 de

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

Por último, añadía el artículo 107.5 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, que *“La elección por las partes de la Ley aplicable, cuando sea posible, deberá expresarse en el contrato o desprenderse claramente de su contenido. Si faltare la elección, el contrato se regirá por la Ley del Estado de entre los mencionados en los números 2 y 3 de este artículo, con el que presente una relación más estrecha”*. 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

---

junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro, ya establecía que *“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”*. Y también se cambia la expresión *“balance consolidado”* por *“cuentas consolidadas”*, más amplia.

Así pues, la sustitución de la definición de *“grandes riesgos”* no afecta a lo que planteamos en esta obra; y subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual *“En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable”*, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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”*, *“mandato”* que, como sabemos, es el relativo al *“carácter imperativo”* de los preceptos de dicha LCS.



a 805 y 954 del Código de Comercio, y no la Ley de Contrato de Seguro, a la que sólo le correspondía el papel que hemos indicado al exponer el orden jerárquico del sistema de fuentes de aquel contrato.

Y la situación se mantuvo así tras la derogación de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, cuyo artículo 25.2 reiteró lo establecido en el artículo 24.2 de aquella Ley –antes citado–, y dispuso que *“El contenido de las pólizas deberá ajustarse a esta Ley. También, a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, en la medida en que resulte aplicable en virtud de las normas de Derecho Internacional Privado contenidas su Título IV”*<sup>1054</sup>. De igual forma, subsistía 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, que siguen en vigor.

---

<sup>1054</sup> Hay que reiterar que el apartado g) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), deroga *“El Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, excepto sus artículos 9, 10 y 24 por lo que se refiere a las mutuas, mutualidades de previsión social y cooperativas de seguros; la Disposición Adicional Sexta; la Disposición Adicional Séptima; y la referencia contenida en la Disposición Derogatoria del Real Decreto Legislativo, letra a).8ª, por la que se mantiene en vigor la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que deben seguir vigentes”*. Como hemos expuesto, según el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la mencionada Ley 20/2015, la misma *“entrará en vigor el 1 de enero de 2016”*.

Este sistema de fuentes formales seguirá teniendo importancia durante años, pues los contratos de seguro marítimo concertados con anterioridad al 25 de septiembre de 2014, fecha de entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, subsistentes en ese momento, se continuarán rigiendo por aquel sistema de fuentes previo a esta última Ley, tanto en su normal devenir como en las situaciones de conflicto que puedan surgir y que se diriman bien mediante el arbitraje, en su caso, o lo que es más habitual, judicialmente.

### TERCERA

Estimamos que, dado el distinto régimen que para la liquidación del daño y pago de la indemnización se establece por un lado en los artículos 18 y 38 de esta Ley, y se disponía por otro en los artículos 770, 774 y 805 del Código de Comercio, 33 de la «Póliza española 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 intereses de cargador»<sup>1055</sup> (aparte de otras condiciones que puedan estipular los contratantes), de 1934, así como la relación existente entre los artículos 18, 38 y 20 de dicha Ley –esencial para

---

<sup>1055</sup> Resultaba 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 aplicaba la contenida en la Ley de Contrato de Seguro ya que, como unánimemente ha sostenido la Doctrina, dicha Ley dejó subsistente aquella regulación.

Así se mantuvo 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 considerase aplicable al seguro marítimo el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro (p. 234).

comprender dicho régimen<sup>1056</sup>–, el último de los preceptos citados debía circunscribir su ámbito de aplicación al propio de la Ley de Contrato de Seguro, y en los contratos de seguro marítimo regidos por la normativa de dicho Código de Comercio debía (y, en su caso, debe) aplicarse el artículo 1.108 del código Civil<sup>1057</sup>.

---

<sup>1056</sup> 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. 291–292.

<sup>1057</sup> **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, **mantuvo también que los intereses aplicables en caso de mora en el pago de la indemnización, tanto en los supuestos de averías gruesas como particulares, eran 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 dice 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 entendía “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 toda la consideración debida, 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 sostiene 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*

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 consideramos que imponía una pena moratoria de carácter especial; pero 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

---

*asegurador en la Ley de Contrato de Seguro*, p. 137, explicaba 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 sostenía 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. 123 y nº. 124, julio/diciembre, 2005, p. 475, **estimaba 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, destacaba 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 [...]”.

daños y perjuicios por mora del asegurador, en sustitución de lo dispuesto en el artículo 1.108 del Código Civil, ello sigue revistiendo un carácter punitivo especial<sup>1058</sup>, por lo que, en atención a lo antes expuesto, nos siguió pareciendo más adecuado sostener la inaplicabilidad al seguro marítimo del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, de reiterada mención.

Y a idéntica conclusión hay que llegar respecto de los contratos de seguro marítimo regidos por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014) –que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014–, pues con arreglo al inciso final del apartado 2 del artículo 437 de la misma, “*La demora en el pago obligará al asegurador al abono de los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que el asegurador manifestó su rechazo al abandono o la avería*”, lo que excluye la aplicación a dichos contratos del artículo 20 LCS.

---

<sup>1058</sup> LA CASA GARCÍA, *op. cit.*, *La mora del asegurador en la Ley de Contrato de Seguro*, pp. 166–167, concluía 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)”.

## CUARTA

Ahora bien, como expusimos<sup>1059</sup>, hay seguros marítimos cuya regulación específica –que subsiste tras la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima– se remitía ya a la Ley de Contrato de Seguro durante la vigencia de la regulación del Código de Comercio sobre esta materia.

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

---

<sup>1059</sup> Conferir, *supra*, los apartados 3.2. y 3.2.7.3.

Como particularidad del transporte marítimo, el artículo 8.2.a) párrafo segundo de dicho Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, 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 había y 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<sup>1060</sup>, exigible conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar<sup>1061</sup>, y su Protocolo de 1 de noviembre

---

<sup>1060</sup> Para un comentario del mismo, conferir MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A.: «Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente: la importancia del reglamento CE 392/2009», en *Anuario del Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXIX, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 2012, pp. 173–193.

<sup>1061</sup> España manifestó su adhesión al 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).

Como recuerda MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *op. cit.*, «Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente: la importancia del reglamento CE 392/2009», en *Anuario del Derecho Marítimo*, Vol. XXIX, p. 174, el referido 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”; y añade que, “Hasta el 31 de mayo de 2012, 34 Estados son partes en el citado Convenio y 25 Estados son partes en el Protocolo”.

de 2002<sup>1062</sup>, 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:*

*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.*

---

<sup>1062</sup> Entró en vigor a nivel internacional el 23 de abril de 2014, al haber sido ratificado el 23 de abril de 2013 por el décimo país miembro de la *Organización Marítima Internacional* necesario a tal efecto –Bélgica–, que se unió así a las ratificaciones de Albania, Belice, Dinamarca, Letonia, Países Bajos, República de Palaos (o Palau), Federación de San Cristóbal y Nieves, Serbia y Siria.

El Consejo, mediante Decisión de 12 de diciembre de 2011, acordó que la *Unión Europea* depositaría su Instrumento de adhesión al Protocolo de 1 de noviembre de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 –a excepción de sus artículos 10 y 11–, “a más tardar el 31 de diciembre de 2011”, al igual que los Estados miembros; y la misma previsión se contiene en la Decisión del Consejo, de 12 de diciembre de 2011, sobre la adhesión de la *Unión Europea* al referido Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974, en relación con lo dispuesto en sus artículos 10 y 11.



*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°. 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”*; esto supone una

diferencia respecto del régimen de este seguro que contiene el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, porque, como hemos visto, a diferencia de éste, que, conforme a su artículo 11 se aplica a los buques que transporten más de nueve viajeros, el Convenio de Atenas lo exige sólo para los buques que transporten “*más de doce pasajeros*”.

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 del Reglamento (CE) 392/2009 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 visto<sup>1063</sup>, 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).

Como igualmente expusimos<sup>1064</sup> y es preciso reiterar, la sumisión a un Derecho distinto el español era y 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 Supervisión de los

---

<sup>1063</sup> Conferir, *supra*, el apartado J.3.2.

<sup>1064</sup> *Vide, supra*, el apartado J.3.2.

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 visto 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 establecido 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)*.

Sin embargo, también había y hay que tener presente (a la espera del nuevo Reglamento que anuncia el artículo 300.1 de la Ley de Navegación Marítima) el Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente (que entró en vigor el 10 de mayo de 2013), mediante el cual, como se dispone en el párrafo



primero de su artículo 1, se regula “*la expedición y control del 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, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente –en adelante el Reglamento europeo– en su remisión al artículo 4 bis) del Convenio de Atenas que figura en el anexo I del Reglamento europeo*”<sup>1065</sup>; y en el párrafo segundo de dicho artículo 1 se dice que “*Así mismo, este Real Decreto tiene por objeto establecer las medidas para hacer efectiva la*

---

<sup>1065</sup> La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, añadió una nueva Disposición Adicional Trigésima Cuarta al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011, y con corrección de errores publicada en el BOE de 26 de marzo de 2012), relativa a la “Tasa por la emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil del transportista de pasajeros por mar en caso de accidente”, conforme a la cual:

“1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente.

2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

3. Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

4. La cuantía de la tasa es 120,00 euros. Esta cuantía podrá modificarse por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

5. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.6. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.”

*obligación de cobertura de la responsabilidad civil establecida en el Reglamento europeo”.*

El párrafo segundo del artículo 2.1 del citado Real Decreto 270/2013 establece que *“El régimen de responsabilidad y las normas del seguro o garantía financiera se regirán por lo establecido en el Reglamento europeo”*. En los apartados 2 y 3 del mismo artículo 2 se dispone que:

*“2. Queda prohibida la navegación a todo buque español dedicado al transporte de pasajeros por mar si no lleva a bordo el certificado acreditativo de la existencia del seguro o garantía financiera a que se refiere el apartado 1 de este artículo, que tenga plena validez.*

*3. Queda prohibida la entrada en puerto o la salida de puerto a todo buque extranjero a los que les sea de aplicación el Reglamento europeo, si no lleva a bordo un certificado del seguro o de otra garantía financiera en vigor y expedido de conformidad con el citado Reglamento, y que cubra hasta el límite de responsabilidad que le corresponda de acuerdo con lo estipulado en dicho Reglamento.”*

Así pues, la remisión en esta norma interna al régimen establecido en el Reglamento (CE) N°. 392/2009 para el seguro obligatorio de pasajeros por mar vendría a confirmar la prevalencia del mismo respecto de lo dispuesto en el Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, y sería válido el sometimiento de los contratantes a una Ley distinta de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

No obstante, en la Disposición Transitoria Primera de dicho Real Decreto 270/2013 se hace uso de la posibilidad concedida por el artículo 11 del Reglamento (CE) N.º. 392/2009, y se establece que los buques de las clases A y B, “según son definidos en el artículo 4 del Real Decreto 1.247/1999, de 16 de julio, que realicen viajes exclusivamente entre puertos o puntos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, no vendrán obligados a cumplir con la obligación establecida en el artículo 2 de este Real Decreto” hasta el 31 de diciembre de 2014 y de 2018, respectivamente. Por lo tanto, para estos buques, hasta esas fechas, resulta aplicable únicamente el Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, que tal y como hemos visto, se remite, a su vez, a la regulación de la Ley de Contrato de Seguro.

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 registrará igualmente 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*”.

Como es lógico, el artículo 298.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, establece que “*La responsabilidad del porteador se registrará, en todo caso, por el Convenio Internacional relativo al*

*Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte, las normas de la Unión Europea y esta Ley»<sup>1066</sup>.*

Y el artículo 300.1 de dicha Ley de Navegación Marítima dispone que “*El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los Convenios y las normas de la Unión Europea. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo*”; de entrada, y a la espera, como decimos, de este nuevo Reglamento, vemos como este precepto –en consonancia con el apartado 13 del artículo 4 bis del citado Convenio Internacional de Atenas, de 13 de diciembre de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar– y a diferencia del mencionado Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, aún vigente, sólo exige el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los buques que transporten “*más de doce*

---

<sup>1066</sup> **En relación con esta materia, vide:**

RUIZ LIMA y MATA GARRIDO, *op. cit.*, «El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, pp. 406–409.

RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE, *op. cit.*, «El contrato de pasaje en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, pp. 243–254.

*pasajeros*”. En consecuencia, como hemos indicado, entendemos que, de momento, 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.

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<sup>1067</sup>, 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 debían y deben someterse el seguro de responsabilidad civil de las motos náuticas y el de igual clase de los artefactos náuticos de recreo autopropulsados (así como el de “*aquéllos que carezcan de motor y tengan una eslora superior a seis metros*”), a tenor de lo dispuesto en el artículo 2<sup>1068</sup> del propio Real

---

<sup>1067</sup> El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011, y con corrección de errores publicada en el BOE de 26 de marzo de 2012), que entró en vigor el 21 de octubre de 2011, derogó la Ley 27/1992, de 24 de noviembre y el contenido de su artículo 78 párrafo segundo se recoge en el artículo 254 párrafo segundo del mencionado Texto Refundido.

<sup>1068</sup> 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

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)<sup>1069</sup>.

---

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*”.

<sup>1069</sup> **Sobre esta materia, conferir:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, pp. 828–831; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 226–228; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 391–393; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 895–896.

CAMACHO PEREIRA, *op. cit.*, «Seguro obligatorio de embarcaciones de recreo o deportivas», *Previsión y seguro: revista técnica de seguros y fondos de pensiones*, n.º 70, Octubre de 1999, pp. 61–96.

JIMÉNEZ SOTO, *op. cit.*, «El seguro obligatorio de una embarcación deportiva», en *Guía jurídico-práctica de la navegación de recreo*, 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 n.º 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).

Por lo tanto –como tuvimos ocasión de exponer en otra ocasión<sup>1070</sup>, 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

---

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 no le fuere imputable” (sin que, por otra parte, la Compañía Aseguradora haya alegado nada sobre el particular a lo largo de esta litis)”; y con ello no se quiere significar que hubiera podido existir esa justificación, sino que no se ha entrado a valorar tal extremo al no haber sido objeto de debate.

SÁNCHEZ-FERRAGUT, *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, pp. 355–367.

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. 123–169.

<sup>1070</sup> Vide el fundamento jurídico decimotercero 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.

del Código de Comercio<sup>1071</sup> y del régimen de los seguros marítimos “*por grandes riesgos*”<sup>1072</sup>, sustituyendo la aplicación de las normas de dicho Código de Comercio que regulaban el seguro marítimo por el sometimiento a la Ley de Contrato de Seguro, parece que de forma imperativa<sup>1073</sup>, como sin duda lo hace el artículo 406.2 de la Ley 14/2014,

---

<sup>1071</sup> En esta línea, sostiene SÁNCHEZ-FERRAGUT, *op. cit.*, «La nueva reglamentación de los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo. Estudio del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril», en *Revista Española de Seguros*, nº. 98, abril/junio, 1999, p. 358, que, a pesar de estar ante un seguro caracterizado por el hecho de la navegación marítima, “se excluye a estos seguros de embarcaciones deportivas del ámbito del Código de Comercio, y se los encuadra dentro del ámbito de la Ley de Contrato de Seguro”.

<sup>1072</sup> MESTRE, *op. cit.*, «El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XIX, 2002, p. 254, afirma 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, dice –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”.

<sup>1073</sup> No obstante, cabía plantearse que, al remitirse el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, a la Ley de Contrato de Seguro lo hace como un todo y que, al tratarse de un seguro contra daños “*por grandes riesgos*”, por un lado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 44 párrafo segundo de la misma, su aplicación tendría carácter dispositivo; y, por otro, que, conforme a lo establecido en el artículo 107.2.a) LCS, las partes tendrían “*libre elección de la Ley aplicable*”, pero aunque esto se entendiera sin perjuicio de la aplicación del propio Real Decreto y de la Ley de Contrato de Seguro a la que se remite, por considerar 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



de 24 de julio, de Navegación Marítima, de reiterada mención<sup>1074</sup>.

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*

---

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 estima 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 era 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.

<sup>1074</sup> En consonancia con las normas citadas, el artículo 385.2 del Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012 y el artículo 406.2 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013, también establecieron que “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”; y así lo dispone el artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014. El artículo 436.2 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008 y de la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012, ampliaban dicho régimen normativo a todos los seguros relativos a tales embarcaciones, y no sólo a los obligatorios.

*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*” eran 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 era propio, según el mandato del artículo 78 párrafo segundo de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que justificaba su existencia, que se refería únicamente al seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria)<sup>1075</sup>, 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 resultaba y les resulta aplicable lo dispuesto en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, pudiendo las partes contratantes elegir libremente la Ley que haya de regir su contrato<sup>1076</sup>, siendo habitual que en las pólizas se incluyan, como condiciones “*particulares*” (aunque se trata de verdaderas Condiciones Generales), las Cláusulas del «Instituto de

---

<sup>1075</sup> Como ya indicamos, el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011, y con corrección de errores publicada en el BOE de 26 de marzo de 2012), que entró en vigor el 21 de octubre de 2011, derogó la Ley 27/1992, de 24 de noviembre y el contenido de su artículo 78 párrafo segundo se recoge en el artículo 254 párrafo segundo del mencionado Texto Refundido.

<sup>1076</sup> Así lo hemos sostenido en el fundamento jurídico decimoctavo de la Sentencia nº. 532, de 12 de diciembre de 2005, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de las Illes Balears (EDJ 2005/337041), ya citada, de la que fuimos Ponente.

Aseguradores de Londres» para Yates («Institute Yatch Clauses»)<sup>1077</sup>, de 1 de noviembre de 1985, y que se pacte el sometimiento de los interesados a la Ley («Marine Insurance Act» de 1906)<sup>1078</sup> y práctica inglesas<sup>1079</sup>. Pero como el tenor literal del citado artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, limita la aplicación imperativa de la Ley de Contrato de Seguro a “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo*”, cabe entender que, a pesar de lo establecido en el artículo 1.2 del mencionado Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, actualmente el seguro voluntario de responsabilidad civil extracontractual de dichas embarcaciones deportivas

---

<sup>1077</sup> **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.

<sup>1078</sup> Ya expusimos que las Secciones 17 a 20 y 84 de la Marine Insurance Act de 1906 fueron modificadas por la Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act de 2012, que en esta materia entró en vigor el 6 de abril de 2013. Y que también hay que tener presente la Marine Insurance Act de 2015, que entrará en vigor el 12 de agosto de 2016, y contiene fundamentalmente normas aplicables a quienes no son consumidores, de carácter dispositivo, y otras, imperativas, para los consumidores. Como explicamos, la Ley de 2015 modifica la Marine Insurance Act de 1906: en particular, podemos destacar que introduce cambios de forma expresa en sus Secciones 17, 33, 34 y 84, y suprime sus Secciones 18 a 20. *Vide*, sobre el particular, HAYVARD BOSONI, *op. cit.*, «Ley de Seguros 2015 del Reino Unido (The Insurance Act 2015)», en *Revista CILA (Comité Íbero-Latinoamericano de AIDA)*, 1/2015 (Enero–Marzo), pp. 36–38.

<sup>1079</sup> Así lo recuerda MESTRE, *op. cit.*, «El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XIX, 2002, pp. 255–256.

y de recreo tampoco está sujeto necesariamente a dicha Ley de Contrato de Seguro, al igual que no lo están los restantes seguros marítimos de suscripción voluntaria que afecten a las mismas.

Por otro lado, 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 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro voluntario de responsabilidad civil extracontractual, podía bastar con que se pactase en una póliza distinta de la concerniente al seguro de suscripción obligatoria de igual clase.

Aparte, respecto del contrato de arrendamiento náutico<sup>1080</sup>, por el que conforme al artículo 307 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, *“el arrendador cede o pone a disposición del arrendatario, a cambio de precio, un buque o embarcación por un período de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa”*, el artículo 312 de la misma establece que *“El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el artículo 464”*; precepto este último con arreglo al cual *“Los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta Ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta*

---

<sup>1080</sup> En relación con el mismo, conferir PETIT LAVALL, *op. cit.*, «Contrato de arrendamiento de buque», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 275–294.

Sección”<sup>1081</sup>, y, dentro de ella, el artículo 467 dispone que “*El asegurador podrá oponer al perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que este último gozase de acuerdo con la Ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad*”, referencia a la “*Ley aplicable*” que se entiende porque había y hay supuestos en que, al tratarse de seguros contra daños “*por grandes riesgos*”, las partes pueden tener libre elección de la misma, al amparo de lo establecido en el artículo 107.2.a) LCS<sup>1082</sup>, y según resulta de normas específicas.

---

<sup>1081</sup> **Sobre esta materia, vide:**

RUIZ LIMA y MATA GARRIDO, *op. cit.*, «El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 397–413.

SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «Los seguros marítimos de responsabilidad civil», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 697–722.

<sup>1082</sup> Conviene recordar una vez más que, según el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), queda derogada “*la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro*”. El apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de la Ley 20/2015, establece que la misma “*entrará en vigor el 1 de enero de 2016*”; a partir de esa fecha, resultará aplicable el artículo 11 de dicha Ley, relativo a la definición de los “**Grandes riesgos**”, conforme al cual:

“*A efectos de lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones reguladoras de la supervisión y contratación de los seguros privados, se entenderá por contratos de seguro de grandes riesgos los siguientes:*

a) *Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipajes 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)*

b) *Los de crédito y de caución cuando el tomador y el asegurado ejerzan a título profesional una actividad industrial, comercial o liberal y el riesgo se refiera a dicha actividad.*

c) *Los de vehículos terrestres (no ferroviarios), incendio y elementos naturales,*

Así, había y hay que hacer la salvedad importante de que si se tratase de embarcaciones de recreo o deportivas de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, no les resultaría aplicable la normativa citada – que se remite a la Ley de Contrato de Seguro–, sino el Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de Derecho Marítimo (que entró en vigor el 31 de diciembre de 2011)<sup>1083</sup>, promulgado

---

*otros daños a los bienes, responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles (comprendida la responsabilidad del transportista), responsabilidad civil en general y pérdidas pecuniarias diversas, siempre que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes:*

*Activo total del balance: 6.200.000 euros.*

*Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 euros.*

*Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados.*

*Si el tomador del seguro formara parte de un grupo de sociedades cuyas cuentas consolidadas se establezcan con arreglo a lo dispuesto en los artículos 42 a 49 del Código de Comercio, los criterios mencionados anteriormente se aplicarán sobre la base de las cuentas consolidadas.”*

Respecto de lo establecido en el artículo 107.2 párrafos segundo y tercero de la LCS, son pocos los cambios:

- En el apartado b) del párrafo segundo se añade la mención del “asegurado” junto al “tomador”.

- En el apartado c) del párrafo segundo se sustituyen las menciones a los “*ecus*” por “*euros*”. El artículo 2.1 del Reglamento (CE) N°. 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro, ya establecía que “*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*”. Y también se cambia la expresión “*balance consolidado*” por “*cuentas consolidadas*”, más amplia.

Así pues, la sustitución de la definición de “*grandes riesgos*” no afecta a lo que planteamos en esta obra; y subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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*”, “*mandato*” que, como sabemos, es el relativo al “*carácter imperativo*” de los preceptos de dicha LCS.

<sup>1083</sup> Para un estudio detallado del mismo, conferir SIERRA NOGUERO, *op.*

en cumplimiento de la Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a dicho seguro<sup>1084</sup>, y de conformidad con lo establecido en el párrafo primero del artículo 254 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que entró en vigor el 21 de octubre de 2011 (norma coincidente con el párrafo primero del artículo 78 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Ley a la que deroga), según el cual *“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”*, y con lo dispuesto en el párrafo tercero de dicho artículo 254 (idéntico al párrafo tercero del artículo 78 de la Ley 27/1992), que añade que, *“Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deban tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura”*. Y al tratarse de seguros contra daños *“por grandes riesgos”*,

---

*cit.*, «El seguro obligatorio de responsabilidad del propietario del buque (Real Decreto Legislativo 2/2011)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 152, octubre/diciembre, 2012, pp. 343–386.

<sup>1084</sup> En la Exposición de Motivos del Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, se manifiesta que la Directiva 2009/20/CE, *“es también de aplicación a todos los buques civiles de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, lo que obliga a que todos los buques pesqueros y de recreo de la flota civil española con un arqueo igual o superior al mencionado, deban contar con la cobertura de un seguro”*.

las partes contratantes podían y pueden elegir la Ley aplicable al contrato; de hecho, en el caso de optarse –como es lo habitual–, de conformidad con el artículo 4.b) inciso primero del referido Real Decreto, por un seguro “*de indemnización, con o sin franquicia, del tipo que facilitan actualmente los miembros del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (P&I)*”, esto conllevaría la sumisión al Derecho del país del Club de que se trate, pero sin que ello pueda implicar la contravención de lo dispuesto en el citado Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre<sup>1085</sup>.

---

<sup>1085</sup> En este sentido, SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «El seguro obligatorio de responsabilidad del propietario del buque (Real Decreto Legislativo 2/2011)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 152, octubre/diciembre, 2012, pp. 351–352, afirma que:

“El RD 1.616/2011 no prohíbe que las partes del contrato de seguro obligatorio se sometan a un Derecho extranjero. De hecho, en la práctica de los clubes P&I del Grupo Internacional, las reglas de seguro P&I remiten invariablemente a la legislación de la gestión del club P&I (Inglaterra, Suecia, Noruega, Estados Unidos de Norteamérica o Japón). Las normas de Derecho Internacional privado de la LCS amparan expresamente esta sumisión a un Derecho extranjero: el seguro de responsabilidad civil marítima es un seguro de grandes riesgos en el que las partes tienen libertad de elección de la Ley aplicable (artículo 107.2 LCS).

El límite general a esta autonomía de la voluntad son las normas de orden público contenidas en la Ley española, que son de aplicación cualquiera que sea la Ley nacional del contrato (artículo 107.6 LCS). En esta categoría debe incluirse sin duda lo dispuesto en el RD 1.616/2011, que será aplicable a buques españoles y a buques extranjeros en puerto o en el mar territorial español.”

Ahora bien, SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «Los seguros marítimos de responsabilidad civil», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 700, explica que “El Legislador puede hacer uso de la facultad según la cual «un Estado miembro podrá establecer que el contrato de seguro se regirá por la Ley del Estado que imponga la obligación de suscribir el seguro» [art. 7.4.b) Reglamento CE 593/2008, de 17 de junio, Roma I] [...] Por tanto, creemos que el Legislador español sí podría –pero no lo ha hecho aún– impedir la sumisión a un Derecho extranjero e imponer su Ley nacional al contrato de seguro obligatorio P&I o similar para buques mercantes”. Y en la página 720 añade que “De *lege ferenda* creemos necesario regular de forma diferente el contrato entre empresario y particular”, de forma que en este último caso “debe prevalecer la condición de parte débil, ajena en los seguros de grandes riesgos, y por aplicación del art. 6 Roma I, el seguro de embarcaciones de recreo debería regirse por



También había y hay que entender comprendidos dentro del ámbito del artículo 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro –como “*seguros 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.

Como ya hemos indicado<sup>1086</sup>, lo que planteamos no se ve afectado por el hecho de que, en virtud de lo establecido en el apartado a) de la Disposición Derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (publicada en el BOE de 15 de julio de 2015), en relación con el apartado 1 de la Disposición Final Vigésima Primera de dicha Ley 20/2015, el 1 de enero de 2016 quede derogada “*la definición de grandes riesgos del artículo 107.2 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro*”, siendo sustituida por lo dispuesto en el artículo 11 de aquella Ley, relativo a la definición de los “*Grandes riesgos*”, pues el apartado a) de este artículo es del mismo tenor literal que el apartado a) del artículo 107.2 LCS, y además subsisten las importantes normas contenidas tanto en el párrafo primero del artículo 107.2 LCS, conforme al cual “*En los contratos de*

---

la Ley del país de su residencia”.

<sup>1086</sup> Conferir, *supra*, las notas nº. 164 y nº. 227.

*seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”, como en el artículo 44.2 LCS, con arreglo al 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*”, “*mandato*” que, como sabemos, es el relativo al “*carácter imperativo*” de los preceptos de dicha LCS.

## QUINTA

En cuanto al seguro obligatorio de responsabilidad civil del transportista de viajeros por mar y al seguro obligatorio de responsabilidad civil de embarcaciones de recreo y deportivas y de motos náuticas y artefactos náuticos de recreo autopropulsados –como los restantes seguros distintos del seguro de responsabilidad civil que les afecten–, aunque se sometan a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, deben considerarse seguros marítimos<sup>1087</sup>, lo que es importante al efecto de determinar qué clase de Juzgados son competentes para conocer 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

---

<sup>1087</sup> En cambio, PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 475 y 477, al comentar el artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima –según el cual “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*”–, manifiesta que dichos seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo no son seguros marítimos, aunque sí lo serían los voluntarios que sobre las mismas se concierten.

LOPJ, que les atribuye el conocimiento de “*Aquellas pretensiones relativas a la aplicación del Derecho Marítimo*”<sup>1088</sup>.

---

<sup>1088</sup> En el fundamento jurídico tercero de la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de diciembre de 2011 (EDJ 2011/328379), referida a un seguro de una embarcación deportiva, se explicaba que “lo que permite calificar al seguro como marítimo es la índole del riesgo que con él queda cubierto, el cual ha de ser propio de la navegación marítima para merecer tal calificación”; y se añadía que, “En el caso litigioso, los eventos dañosos cuya posibilidad temida determinó al propietario de la embarcación [...] a contratar el seguro fueron todos de esa clase –aunque, al producirse el temporal, se hallare aquella amarrada en un puerto deportivo– por lo que la calificación defendida por la recurrente ha de entenderse la correcta”.

No obstante, contradictoriamente, la Sala desestimó el recurso extraordinario por infracción procesal interpuesto por la Compañía Aseguradora, a tenor de los siguientes razonamientos:

“Sin embargo, no cabe prescindir –a los efectos de decidir sobre la suerte del recurso extraordinario por infracción procesal– de las particularidades derivadas de que el interés asegurado recayera sobre una embarcación deportiva o de recreo –lo que, sin controversia alguna, se declara en la Sentencia recurrida– y, en consecuencia, de que no hubiera sido pactado por dos empresarios, como sucede con el seguro que regula el Código de Comercio en el título III del libro III. También tenemos en cuenta que la voluntad de los contratantes, cuya importancia en la regulación del seguro marítimo destaca, con razón, la propia recurrente, fue –como se establece en la condición preliminar general única, incorporada al contrato litigioso– la de someterse, en defecto de pacto, a las normas de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro, antes que a las del Código de Comercio –en coincidencia, en lo que aquí importa, con la Disposición Adicional única del Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, que regula el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones deportivas o de recreo–.

Se trata, en todo caso, de una materia que debería estar más claramente delimitada a los fines de determinar la competencia objetiva y sobre la que los Tribunales de las instancias se han pronunciado, defendiendo la propia con argumentos que, en modo alguno, resultan despreciables.”

Estos argumentos en nada desvirtúan lo sostenido anteriormente en la Sentencia por el Tribunal Supremo, pues un seguro no deja de ser marítimo porque se rija por una u otra Ley, ni por la condición del asegurado; y, sentado esto, el tenor del artículo 86 ter 2.c LOPJ es claro y terminante.

Y es que hay que tener muy presente que, como manifestaba RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 27, “el concepto de riesgo de la navegación es sustancialmente único, independientemente de que el buque se explote con una finalidad mercantil o de que su explotación no responda a un propósito lucrativo (por ejemplo, en las embarcaciones deportivas, o las embarcaciones de recreo); independientemente también, por ello, de que el asegurado sea, o no,

## SEXTA

Al tratar de la necesaria reforma del Código de Comercio vigente con el fin de actualizar su contenido en materia de seguros, ya advertía el Profesor SÁNCHEZ CALERO<sup>1089</sup> de que “la impaciencia para una modernización legislativa de las normas referentes al contrato de seguro no debe llevar a proponer la redacción separada de una Ley [...], porque su aplicación entrañaría dificultades nada despreciables cuando se intentase insertar la interpretación de tal Ley dentro del sistema actual de nuestro Derecho contractual”<sup>1090</sup>.

Habiendo optado el Legislador –a pesar de todo– por esa vía, que dio lugar a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, resultó incomprensible que, con el fin de minimizar los inconvenientes señalados, no se abordase al mismo tiempo la necesaria reforma de la obsoleta regulación del seguro marítimo contenida en los artículos 737 a 805 del

---

empresario y en una u otra condición afronte los riesgos marítimos (todo ello sin perjuicio de que su condición personal suponga la aplicación de normas especiales: por ejemplo, los preceptos de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, de 1984 y, en todo caso, de la Ley de Condiciones Generales de la Contratación, de 1998)”.

<sup>1089</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Curso del Derecho del Seguro Privado*, Vol. 1, p. 33.

<sup>1090</sup> SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, nº. 73 y nº. 74, enero/junio, 1993, p. 78, recordaba que los que participaron (entre ellos se encontraba el propio SÁNCHEZ CALERO) en la elaboración del Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro pensaron “que la aplicación supletoria de sus preceptos al seguro marítimo podría crear algunos problemas adicionales que sólo la reforma del Código de Comercio en lo relativo al seguro marítimo podrían superar”.

Código de Comercio; máxime teniendo en cuenta que, a tal efecto, hubiera sido suficiente con dar curso, en su día, al Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, redactado desde la *Asociación Española de Derecho Marítimo*.

La necesidad de contar con una Ley especial reguladora de esta modalidad de seguro fue puesta de manifiesto, reiteradamente, por nuestra Doctrina más autorizada en dicha materia<sup>1091</sup>; siendo unánime en su

---

<sup>1091</sup> **En este sentido se pronunciaron:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 242; e Ídem: «Panorámica del seguro marítimo», Conferencia impartida en Palma de Mallorca el 21 de febrero de 1991, dentro del *Curso Monográfico del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis: «La iniciativa de las Naciones Unidas en la modificación del régimen del seguro marítimo internacional», Conferencia impartida en Palma de Mallorca el 5 de marzo de 1991, dentro del *Curso Monográfico del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 294 y 313.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», pp. 53–54; e Ídem, *op. cit.*, «Fuentes legales y contractuales del seguro marítimo», Conferencia impartida en Palma de Mallorca el 26 de febrero de 1991, dentro del *Curso Monográfico del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*.

VI JORNADAS DE DERECHO MARÍTIMO: «Mesa redonda sobre seguro marítimo», Presidente: Fernando Sánchez Calero, Secretario: Luis Angulo Rodríguez, Excma. Diputación de Huelva, Instituto de Estudios Onubenses, Universidad de la Rábida, 1980. En estas Jornadas se prestó especial atención al texto del Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo, llegándose al respecto a las siguientes conclusiones:

“1ª.) Hacer patente la conveniencia de una regulación legal del seguro marítimo [...].

2ª.) Considerar como base adecuada para dicha regulación legal el texto del Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo, preparado por la *Asociación Española de Derecho Marítimo*”.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 73 y n.º. 74, enero/junio, 1993, pp. 77–

momento el juicio favorable al citado Anteproyecto de la Ley de Contrato de Seguro Marítimo, y la opinión de que se impulsase sin reservas, sin perjuicio, claro está, de haber perfeccionado aún más su contenido.

Como hemos señalado, con el paso del tiempo, dicho Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo se incluyó, con algunas modificaciones, en el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de febrero de 2004, en los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006 y de 19 de diciembre de 2008, en la Proposición de Ley General de Navegación Marítima presentada por el Grupo Parlamentario Socialista el 6 de julio de 2012 – que coincide plenamente con el Proyecto de 2008–, en el Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012, en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013 y, finalmente, en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (publicada en el BOE de 25 de julio de 2014), que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014, derogó, entre otras normas, el Libro III y los artículos 19.3 y 951 a 954 del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, y regula el seguro marítimo en su Título VIII (artículos 406 a 467), dividido en tres Capítulos, el segundo de ellos con seis Secciones y el tercero con tres<sup>1092</sup>.

---

78.

<sup>1092</sup> **En relación con la Ley de Navegación Marítima en general, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «La Ley de Navegación Marítima: consideraciones generales», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXXI, 2014, pp. 23–35; Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014; e Ídem: *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015.

BARBADILLO; CÓZAR; y GÓMEZ, *op. cit.*, «Comentarios sobre la nueva

Ley de Navegación Marítima», en *Tribuna Profesional*, ANAVE.ES, Octubre de 2014, pp. 15–19.

EMPARANZA SOBERANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, 2015.

FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, 2015.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, 2015.

RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 33–48.

**Respecto de la regulación en dicha Ley del seguro marítimo en particular, conferir:**

ÁLVAREZ RUBIO y BELINTXON MARTÍN, *op. cit.*, «La nueva Ley de Navegación Marítima desde la perspectiva del Derecho Internacional», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 813–815, donde tratan del seguro de responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos.

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 355–382; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 795–858.

BARBADILLO, *op. cit.*, «Comentarios generales sobre la nueva Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 501–502, en las que hace una reseña al respecto.

FERNÁNDEZ–QUIRÓS, *op. cit.*, «El seguro marítimo de mercancías», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 679–696.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 627–649.

LÓPEZ QUIROGA, *op. cit.*, «El seguro marítimo de buques», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 651–677.

MARTÍNEZ JIMÉNEZ, *op. cit.*, «La responsabilidad civil por contaminación», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 592.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 475–500; e Ídem: «Accidentes de la navegación: abordaje, avería gruesa, salvamento y bienes hundidos o naufragados», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 531–563.

SALINAS ADELANTADO, *op. cit.*, «El seguro de buques en la Ley de

La Propuesta de Código Mercantil<sup>1093</sup> elaborada por la Sección Segunda de la Comisión General de Codificación dedicaba el Capítulo II del Título VI del Libro Quinto al “transporte marítimo”, con un único artículo, el 562-1, que, bajo el epígrafe de la “*Aplicación de la Ley General de Navegación Marítima*”, establecía que “*El contrato de transporte marítimo se regirá por su Legislación específica*”; y, en coherencia con ello, dicha Propuesta no regulaba el seguro marítimo.

Y lo mismo cabe decir del Anteproyecto de Ley del Código Mercantil de 30 de mayo de 2014, con la única diferencia de que el epígrafe de su artículo 562-1 se refiere ya a la “*Aplicación de la Ley de Navegación Marítima*”.

Lo que sí han hecho tanto la Propuesta de Código Mercantil de 17 de junio de 2013 como el Anteproyecto de Ley de Código Mercantil de 30 de mayo de 2014, es regular “*los contratos de seguros y de mediación de seguros*” no marítimos, en los Títulos IX y VIII del Libro Quinto,

---

Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, pp. 377–396, donde estudia los artículos 439 a 452 de la Ley de Navegación Marítima, relativos al seguro de buques.

SÁNCHEZ CALERO y TAPIA HERMIDA, *op. cit.*, «El contrato de seguro marítimo en la Ley de Navegación Marítima», en *Revista de Derecho Mercantil*, N.º. 295, Enero–Marzo, 2015, pp. 143–171.

SIERRA NOGUERO, *op. cit.*, «Los seguros marítimos de responsabilidad civil», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 697–722.

<sup>1093</sup> Mediante Orden del Excmo. Sr. Ministro de Justicia de 7 de noviembre de 2006, se encargó a la Sección Segunda, de Derecho Mercantil, de la Comisión General de Codificación, la elaboración de un Código Mercantil, cuya Propuesta entregó al Excmo. Sr. Ministro de Justicia el 17 de junio de 2013, el Profesor D. Alberto Bercovitz, Presidente de la mencionada Sección.



respectivamente; por eso, en la Disposición Derogatoria Única.2.2º. de ambos Textos se contempla la derogación de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, circunstancia que, llegado el momento, determinará la modificación del artículo 406 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, para sustituir las referencias contenidas en el mismo a dicha “*Ley de Contrato de Seguro*”, por la remisión a la regulación de esta materia en el nuevo Código Mercantil que se promulgue.

## SÉPTIMA

Nos parece que también hubiera resultado muy adecuada la oportuna elaboración de unas Condiciones Generales Españolas para Cascos y Mercancías –que sustituyeran a las de 1934–, con el fin de excluir la problemática aplicación de las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres», que tantas dificultades hermenéuticas han venido ocasionando, al estar pensadas para un sistema jurídico cuyos principios nos resultan ajenos, y de evitar nuestra dependencia respecto del Derecho anglosajón en esta materia<sup>1094</sup>, circunstancias éstas que entendemos que nos permiten

---

<sup>1094</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El marco jurídico...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 56, nota nº. 28; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, p. 173, nota nº. 27, manifestaba, al referirse a los Proyectos de Pólizas de buques y de mercancías elaborados conjuntamente por RODRÍGUEZ CARRIÓN y por RUIZ SOROA y presentados en 1997, a los que hemos hecho referencia (conferir, *supra*, los apartados J.3.2. y J.4.), que “el borrador propuesto es un buen punto de partida que debe completarse con una mayor difusión y debate más profundo entre los diversos grupos que componen el seguro marítimo español”.

GABALDÓN GARCÍA, *op. cit.*, «Acerca de las Cláusulas Tipo de la UNCTAD...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. X, 1993, p. 271, recordaba que, a tal

mantener la misma postura actualmente, aunque, como se dice en el párrafo primero del apartado X de la Exposición de Motivos de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima:

*“En el tratamiento del seguro marítimo, que se recoge en el título VIII, se han seguido, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, pero bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica”.*

## OCTAVA

El artículo 2.1. de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, establece que:

*“La presente Ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.*

*De forma supletoria se estará a las Leyes y Reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.”*

Pero como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (añadido sorpresivamente por el

---

fin, no había que olvidar las «Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga».

Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013), dispone que, “En lo no previsto en esta Ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro”, a pesar de lo establecido en el mencionado artículo 2.1. de la misma, la aplicación de los usos y costumbres relativos al seguro marítimo y el recurso a la aplicación analógica de las normas de dicho seguro marítimo han quedado pospuestas por la de la Ley de Contrato de Seguro, lo que no nos parece acertado: en cuanto a los usos y costumbres, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria– poseen como fuente del Derecho Marítimo<sup>1095</sup>, y por lo que respecta a esa aplicación analógica, porque es más acorde con la naturaleza especial de aquel Derecho, de la que participa el seguro marítimo en el mismo incardinado<sup>1096</sup>.

---

<sup>1095</sup> 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; 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); e Ídem, *op. cit.*, *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición, pp. 393–411, donde exponemos las distintas teorías doctrinales al respecto. Conferir, también, *supra*, el apartado 3.2.5.

<sup>1096</sup> Como hemos visto [conferir, *supra*, el apartado 3.2.6.], dentro de nuestra Doctrina, HERNÁNDEZ MARTÍ, RUIZ SOROA y VERDERA Y TUELLS, en postura que compartimos, consideraban que la aplicación analógica de las normas que en el Código de Comercio regulaban el seguro marítimo debía ser preferente a la de la Ley de Contrato de Seguro.

Pero, como explica ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 356, “Entendemos que con la nueva regulación el debate queda zanjado en los términos siguientes. La LNM (*sic*, LCS) se aplica supletoriamente a los seguros marítimos con la única excepción de los seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo que se rigen exclusivamente por la Ley de Contrato de Seguro (art. 406)”; y así lo reitera en *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 799, añadiendo el inciso de que, tratándose de estos seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo, no vale pacto en contrario.

Por lo tanto, teniendo también en cuenta lo dispuesto en los artículos 1 y 4 del Código Civil, estimamos que el sistema de fuentes del contrato de seguro marítimo desde el 25 de septiembre de 2014 –con excepción del seguro obligatorio de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo, que desde esa fecha se rige en todo caso por la Ley de Contrato de Seguro<sup>1097</sup>–, en que entró en vigor la Ley 14/2014, de 24 de julio, de

---

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 629, discrepa y considera que, como el párrafo segundo del artículo 406.1 de la Ley de Navegación Marítima “no hace referencia a lo previsto en materia de seguros sino a la Ley –es decir, a la LNM–; por tal motivo, cabe reconocer que, previo al recurso a la LCS, se ha de recurrir a la LNM y a su papel integrador”. Sin embargo, estimamos que se sobreentiende que “*lo no previsto en esta Ley*” es en materia de seguros marítimos, y sólo así cobra verdadero valor la supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro que se pretende, por más que no estemos conformes con ella.

<sup>1097</sup> Según hemos ido indicando, conforme al artículo 406.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, “*Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario*” (norma que se había introducido en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008). Por lo tanto, como vimos [conferir, *supra*, el apartado 3.2.7.3.], actualmente, el seguro voluntario de responsabilidad civil extracontractual de dichas embarcaciones deportivas y de recreo tampoco está sujeto necesariamente a dicha Ley de Contrato de Seguro, al igual que no lo están los restantes seguros marítimos de suscripción voluntaria que afecten a las mismas; y ello a pesar de que el artículo 1.2 del 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 disponga 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 última norma que parece más razonable es la de que esas “*otras coberturas*” eran 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 era propio,

Navegación Marítima, queda configurado por la misma de la siguiente manera<sup>1098</sup>:

1º. Normativa de los Tratados Internacionales vigentes en España y de la Unión Europea –y la que en desarrollo de la misma se promulgue en España–, sobre seguro marítimo.

---

según el mandato del artículo 78 párrafo segundo de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que justificaba su existencia, que se refería únicamente al seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria); no obstante, quedaban 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 resultaba y les resulta aplicable lo dispuesto en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, pudiendo las partes contratantes elegir libremente la Ley que haya de regir su contrato.

Como ya señalamos, el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011, y con corrección de errores publicada en el BOE de 26 de marzo de 2012), que entró en vigor el 21 de octubre de 2011, derogó la Ley 27/1992, de 24 de noviembre y el contenido de su artículo 78 párrafo segundo se recoge en el artículo 254 párrafo segundo del mencionado Texto Refundido.

<sup>1098</sup> **Al respecto, vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, pp. 355–356; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 798–800.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, pp. 36–40.

GIRGADO PERANDONES, *op. cit.*, «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 628–631.

RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 46–48.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El Derecho uniforme en la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 49–60.

2º. Preceptos imperativos de la Ley de Navegación Marítima en materia de seguro<sup>1099</sup>, y de sus Leyes y Reglamentos complementarios de

---

<sup>1099</sup> **Como preceptos imperativos de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, podemos citar los siguientes:**

Artículo 406.2. *“Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario.”*

Artículo 419.1 inciso primero. *“El asegurador no responde de los daños causados al interés asegurado por dolo del asegurado, sin que valga pacto en contrario.”*

Artículo 425.3. *“Cuando el asegurador haya emitido en los seguros de mercancías un certificado de cobertura, no podrá oponer la falta de pago de la prima al comprador de las mercancías de buena fe a quien se haya entregado dicho certificado, sin que valga pacto en contrario.”*

Artículo 426 *in fine*. *“En caso de negligencia o de retraso culposo en la omisión o tardía comunicación del siniestro, el asegurador tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que se le hubieren causado por ello, sin que valga pacto que pretenda imponer al asegurado peor situación.”*

Artículo 465. *“La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo”*. Pero hay que tener en cuenta que, según el artículo 464 LNM, *“Los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta Ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta Sección”* (Sección 3ª. del Capítulo III del Título VIII), y que, tratándose de seguros contra daños por grandes riesgos, el artículo 107.2 párrafo primero de la Ley de Contrato de Seguro establece que *“las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable”*, siendo habitual el sometimiento al Derecho del país del correspondiente Club de Protección e Indemnización que asegure el riesgo.

**Aparte, como hemos visto:**

El artículo 300.1. LNM dispone que *“El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los Convenios y las normas de la Unión Europea. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo”*.

El artículo 312 LNM, establece que en el contrato de arrendamiento náutico *“El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el artículo 464”*.

El artículo 389.1. LNM dispone que *“Será obligatorio el seguro de*

igual carácter.

3º. Condiciones libremente estipuladas por las partes.

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

b) Segundo: las Condiciones Generales de dicha póliza.

4º. Preceptos dispositivos de la Ley de Navegación Marítima relativos al seguro, y de sus Leyes y Reglamentos complementarios de la misma naturaleza

5º. Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (pero hay que insistir en que de forma dispositiva), y normas complementarias de la misma.

6º. Usos y costumbres del seguro marítimo.

7º. Aplicación analógica de las normas relativas al seguro marítimo («analogía legis»)<sup>1100</sup>.

---

*responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables, cuyas condiciones y cobertura mínima se determinarán reglamentariamente*”.

En todos los casos, hay que tener en cuenta los Convenios Internacionales y las normas de la Unión Europea aplicables, así como la mencionada consideración de los seguros marítimos como seguros contra daños por grandes riesgos, que permite a los contratantes la “libre elección de la Ley aplicable”.

<sup>1100</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley*

8º. Derecho común –en el sentido de Derecho Privado General, constituido tanto por el Código Civil como por los Derechos Civiles propios de cada Comunidad Autónoma–, aplicable por «analogía legis»<sup>1101</sup>.

9º. Principios Generales del Derecho, teniendo preferencia los relativos al Derecho Marítimo y, particularmente, los del seguro marítimo.

A la Jurisprudencia le corresponde el valor de complemento del Ordenamiento Jurídico que le atribuye el artículo 1.6 del Código Civil.

---

14/2014, de Navegación Marítima), 2015, pp. 67–69, al tratar de las fuentes del Derecho Marítimo en general, incluye aquí también los Principios Generales del Derecho Marítimo obtenidos por el recurso a la «analogía *iuris*», poniendo como ejemplo los “principios de Derecho Marítimo codificado” del “llamado Derecho de los formularios marítimos”. Aunque nos parece que sería conveniente (así, como hemos visto, en el artículo 2.1. de los Proyectos de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006 y de 18 de diciembre de 2008, se establecía el recurso a los “*principios deducibles*” de dicha Ley, como fuente supletoria de segundo grado, después de los usos marítimos), entendemos que no resulta así de lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley de Navegación Marítima y en los artículos 1 y 4 del Código Civil. En esta línea, RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 48, mantiene que “la referencia a la analogía del art. 2 LNM no constituye una norma particular de este ámbito. Su alcance sería meramente declarativo, ya que sólo expresa la posibilidad de una *analogía legis*, que no va más allá de lo previsto en el art. 4 CC”.

<sup>1101</sup> RECALDE CASTELLS, *op. cit.*, «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, p. 46, considera que “la remisión que hace la vigente Ley al Derecho común debe entenderse al Derecho Civil, entendido como Derecho privado general, o, en general, como instrumento para la cobertura de cualesquiera lagunas (art. 4.3 CC)”.



Estamos ante una Ley con la que se afirma la autonomía legislativa o normativa del Derecho Marítimo que regula<sup>1102</sup>, fundamentalmente

---

<sup>1102</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, p. 25; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2014, p. 37, afirma que su definición del Derecho Marítimo como “el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar”, “significa reconocer la autonomía de la disciplina, primero en el plano científico y después en los niveles legislativo, judicial y académico o universitario”. En *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, pp. 29–30, añade que “desde su formulación inicial en el volumen I y fundacional de la revista Anuario de Derecho Marítimo en 1991, doctrina reiterada y ampliada en sucesivos trabajos citados en las referencias bibliográficas del presente capítulo, la idea de Derecho Marítimo como Derecho especial y autónomo ha cobrado cuerpo, no sólo académico sino judicial y legislativo”. Y respecto de este último ámbito, destaca la similitud de su definición del Derecho Marítimo con el objeto de la Ley de Navegación Marítima expresados en su artículo 1.1. (“*El objeto de esta Ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima*”), lo cual considera que, unido al sistema de fuentes enunciado en su artículo 2, “ponen de manifiesto la influencia definitiva de la concepción moderna, reconociendo la mayor autonomía y la naturaleza especial de nuestra disciplina, tal y como venimos defendiendo”; aunque ya indicamos que en la página 61 de esta misma obra reitera [*vide*, también, *op. cit.*, «El Derecho Marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, 1981, p. 65; y *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, 2001, p. 42] que “Las clasificaciones tradicionales dejan de tener sentido y dan paso a la ciencia del Derecho Marítimo, con todas sus consecuencias y que algunos –no sin razón– prefieren denominar Derecho Marítimo (*sic*, Marino). Es, por consiguiente, el sustantivo ciencia del Derecho aplicado al mar y a las relaciones que con él nacen o se desarrollan, más que el adjetivo marítimo, lo que permite construir las bases de una ciencia especial, no desde luego rama autónoma del ordenamiento [...] Se trata tan sólo de un método de estudio aplicado a una nueva unidad en el objeto del conocimiento”.

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 27, piensa que “El nuevo Derecho español de la navegación marítima es, sin duda, un *Derecho especial*. Tan especial que presenta los caracteres propios de un Derecho autónomo. Cabe interpretar que lo que la Ley acomete es la creación de una nueva rama del Derecho, el *Derecho de la Navegación*, que se pretende sea completo y autosuficiente en su regulación. Se introduce así en nuestro Derecho la nota de particularismo que buena parte de la Doctrina considera como propia de esta materia”. José Luis GABALDÓN GARCÍA, al referirse a estas afirmaciones en el prólogo de la citada obra de PULIDO BEGINES (p. 22), manifiesta que “Personalmente coincido con esa apreciación, al menos en cuanto a la afirmación de la autonomía legislativa formal o externa, que el Derecho Marítimo español ha alcanzado por obra de la LNM, al agrupar, de forma orgánica y sistemática y en torno a principios y fuentes propios, el conjunto de normas básicas reguladoras de la navegación por mar, como sector especial de la realidad económica y social”.

Privado, aunque contiene también normas de Derecho Público, tanto Administrativo como Procesal, y de Derecho Notarial.

Y, hay que tener en cuenta que, conforme al apartado 1 de la Disposición Final Novena de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, “*Se habilita al Gobierno para que en el plazo de tres años proceda a refundir en un único texto, y bajo el título «Código de la Navegación Marítima», las Leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la presente Ley con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y con todos aquellos Convenios o Tratados Internacionales sobre materias de Derecho del mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición*”.

No obstante, conviene destacar que, según el artículo 86 ter 2.c) de la Ley Orgánica del Poder Judicial, “*Los Juzgados de lo Mercantil conocerán, asimismo, de cuantas cuestiones sean de la competencia del orden jurisdiccional civil, respecto de [...] c) Aquellas pretensiones relativas a la aplicación del Derecho Marítimo*”, por lo que no hay, todavía, una autonomía judicial o jurisdiccional<sup>1103</sup>, y estimamos que sería

---

<sup>1103</sup> Aunque ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, 2009, pp. 25–26; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2014, p. 38, considera que “La especialización judicial no es incompatible con el reconocimiento de la Jurisdicción Ordinaria; es más, la presupone, pues no se trata de crear una Jurisdicción especial, sino de articular, en aquellos partidos judiciales con presencia marítima, un sistema de reparto que permita entender de los asuntos marítimos a los Juzgados especializados en Derecho Marítimo”: postura más realista.

conveniente modificar dicha Ley Orgánica, para crear los oportunos Órganos Judiciales que conozcan de forma exclusiva de los conflictos atinentes a esta rama del Derecho<sup>1104</sup>, que tampoco goza de autonomía

---

<sup>1104</sup> Como ya explicamos, el Tribunal Marítimo Central, con sede en Madrid, dependencia del Ministerio de Defensa y competencia en todo el territorio nacional, conforme a lo establecido en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos –Título que ha dejado en vigor, con carácter reglamentario, el apartado f) de la disposición Derogatoria Única de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que derogó el resto de aquella Ley–, y en el Decreto 984/1967, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, y los Juzgados Marítimos Permanentes dependientes de aquél –once, según la Orden del Ministerio de Marina 331/1976, de 30 de marzo, con sedes en Barcelona, Cartagena, Málaga, Cádiz, Vigo, El Ferrol, Las Palmas, Valencia, Palma de Mallorca, Bilbao y Huelva–, son únicamente Órganos Administrativos. Las Resoluciones del Tribunal Marítimo Central son recurribles en alzada ante el Ministro de Defensa, y las de éste ya ante la Jurisdicción Contencioso–Administrativa.

Ya vimos como RUIZ MANTECA, *op. cit.*, «Las asistencias marítimas. Su consideración como objeto de la actuación administrativa», en *Revista Española de Derecho Militar*, nº. 83, Enero–Junio de 2004, p. 187, nota nº. 52, indicaba que de los once Juzgados Marítimos Permanentes previstos en la citada Orden del Ministerio de Marina 331/1976, de 30 de marzo, “hoy día en realidad sólo funcionan los radicados en Cartagena, Cádiz, Ferrol y Las Palmas”.

**En relación con esta materia, vide PÉREZ RAMÍREZ, *op. cit.*, «El Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos Permanentes: una larga historia», en *Revista General de Marina, Tribunal Marítimo Central 50 Aniversario*, Suplemento de noviembre de 2012, pp. 5–18.**

**Hay que recordar que, conforme al apartado 2 de la Disposición Final Tercera del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, “A propuesta del Ministro de Fomento, el Gobierno deberá reglamentar la organización de los Juzgados Marítimos Permanentes y del Tribunal Marítimo Central, al objeto de adaptarlos a lo previsto en esta Ley, pudiendo proceder al cambio de su denominación”.**

**Así, la Disposición Adicional Segunda de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, establece que:**

*“Los Órganos competentes de la Armada que conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna son el Consejo de Arbitrajes Marítimos y los Auditores de Arbitrajes Marítimos.*

---

*Su composición, régimen jurídico, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente.*

*Los interesados en tales procedimientos podrán optar por acudir a los citados Órganos de la Armada o a la Jurisdicción Civil Ordinaria.*

*Si no hubiere acuerdo entre los interesados, prevalecerá la Jurisdicción Civil Ordinaria, que se sustanciará con arreglo al procedimiento declarativo ordinario o verbal previsto en la Ley de Enjuiciamiento Civil, según corresponda en razón de la cuantía reclamada.”*

**Pero, según la Disposición Final Décima de dicha Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima:**

*“1. Dentro de los dieciocho meses siguientes a la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno procederá a modificar las disposiciones de carácter reglamentario contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, a fin de recomponer la actual estructura del Tribunal Marítimo Central, de los Juzgados Marítimos Permanentes y demás Órganos allí previstos, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima.*

*2. En el mismo plazo establecido en el apartado anterior, el Gobierno, a través del Ministerio de Justicia, y oído el Consejo General del Poder Judicial, realizará un estudio sobre la viabilidad de atribuir competencia objetiva a la Audiencia Nacional para el conocimiento de todos aquellos asuntos de especial trascendencia y gravedad que puedan someterse a la jurisdicción en las indicadas materias y en cualesquiera otras relativas a la navegación marítima. Dicho estudio será remitido a las Cortes Generales.”*

PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 416, considera que “Cualquier intento de salvar las contradicciones existentes entre la Disposición Adicional 2ª. y la Disposición Final 10ª. de la Ley de Navegación Marítima está abocado al fracaso. La única solución posible es una rectificación legal o, al menos, un desarrollo reglamentario que clarifique cuál es la voluntad del Legislador en esta materia, algo que todavía no sabemos: ¿los procedimientos administrativos de salvamento, se adscribirán a la Armada o a la Administración Marítima?

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 2015, p. 746, va más allá y estima que “parece más correcto propugnar una modificación de la disciplina actual en el sentido de que el salvamento sea de competencia exclusiva de los Juzgados de lo Mercantil [...]”.

PELETEIRO GALLEGO, *op. cit.*, «El salvamento en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Asociación Española de Derecho Marítimo*, pp. 335–336, en cambio, valora positivamente la opción que concede a los interesados el párrafo tercero de la Disposición Adicional Segunda de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, pero entiende que el momento para la misma no es el más adecuado, debido al reducido número de Juzgados de lo Mercantil, a su carencia de medios, saturación y “falta de experiencia marítima”.

Siendo ciertos los problemas que destaca PELETEIRO GALLEGO,

académica, y también nos parece necesario que, para la más adecuada enseñanza de la misma, se creen en las Universidades las Cátedras de Derecho Marítimo<sup>1105</sup>.

---

coincidimos con el Profesor ARROYO MARTÍNEZ en que lo deseable es que de estos asuntos –así como de todos los demás atinentes al Derecho Marítimo Privado– conozcan únicamente Juzgados y Tribunales del Orden Jurisdiccional Civil, pero creando a tal efecto los necesarios Órganos especializados en esta materia.

<sup>1105</sup> En este sentido, José Luis GABALDÓN GARCÍA, manifiesta en el prólogo a PULIDO BEGINES, *op. cit.*, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, p. 22, que “me permito añadir que nuestro Derecho Marítimo sigue careciendo de parangón con las ramas tradicionales del Derecho en la medida en que no ha alcanzado las llamadas autonomías didáctica (seguimos sin Catedráticos de Derecho Marítimo) ni jurisdiccional (seguimos sin Juzgados de lo marítimo)”.



## BIBLIOGRAFÍA

AGUILERA–BARCHET, Bruno: «Un formulario de contrato de seguro de 1546. Contribución al estudio del Derecho Marítimo consular burgalés», en *Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo*, Volumen IV de los *Estudios Interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987, pp. 1.135–1.176.

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

ALBALADEJO, Manuel: *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo XV, Volumen 1º., *Artículos 1.088 a 1.124 del Código Civil*, EDERSA, Madrid, 1989, y Volumen 2º., *Artículos 1.125 a 1.155 del Código Civil*, EDERSA, Madrid, 1983.

\_\_\_\_\_: *Compendio de Derecho Civil*, Librería Bosch, Barcelona, 1983, 5ª. Edición.

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

ALBORS, Eduardo y ALBORS, Galiano: «Los seguros sobre buques y mercancías durante su estancia en Puerto», en *Ingeniería Naval*, julio/agosto, 2003.

ALCÁNTARA GONZÁLEZ, José M.: «Los Tratados Internacionales en la nueva Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, Dykinson, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición, pp. 45–60.

ALFARO ÁGUILA-REAL, Jesús: «La interpretación de las condiciones generales de los contratos», en *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina Jurisprudencia y Bibliografía*, Tomo 2, 1987, pp. 991–1.006.

ALONSO LEDESMA, Carmen: «El estatuto jurídico del buque», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 21–51.

ÁLVAREZ RUBIO, Juan José y BELINTXON MARTÍN, Unai: «La nueva Ley de Navegación Marítima desde la perspectiva del Derecho Internacional», en EMPARANZA SOBEJANO; MARTÍN OSANTE; y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, pp. 807–831.



ALLUÉ BUIZA, Alfredo; CALONGE VELÁZQUEZ, Antonio; LÓPEZ DE LOS MOZOS DÍAZ-MADROÑERO, Alicia E.; y MARTÍNEZ PÉREZ, Enrique Jesús: *Derecho básico de la Unión Europea*, Editorial Comares, S. L., Granada, 2011.

ALONSO GARCÍA, Ricardo: *Derecho comunitario, Derechos nacionales y Derecho común europeo*, Servicio de Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1989.

ALONSO LEDESMA, Carmen: «El estatuto jurídico del buque», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 21–51.

ARANA PALOMO, Àngel: *L'Atles Català de 1375*, Universitat Oberta de Catalunya (UOC), Humanitats i Filologia, Grup de Recerca Hermeneia, Juny, 2002.

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: «La distribución del riesgo en el Derecho Marítimo», *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 143–144, Madrid 1977, pp. 7–120.

\_\_\_\_\_: «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.

\_\_\_\_\_: *Estudios de Derecho Marítimo*, Tomo I, Editorial Bosch, Barcelona, 1985.

\_\_\_\_\_: «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.

\_\_\_\_\_: *Jurisprudencia Marítima (1865–1987)*, Volúmenes I y II, Librería Bosch, Barcelona, 1989.

\_\_\_\_\_: «Panorámica del seguro marítimo», Conferencia impartida en Palma de Mallorca el 21 de febrero de 1991, dentro del *Curso Monográfico del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*.

\_\_\_\_\_ : «Legislación marítima y fuentes complementarias», Biblioteca de Textos Legales, Editorial *Tecnos*, Madrid, 1994.

\_\_\_\_\_ : *Estudios de Derecho Marítimo*, Tomo II, Editorial Bosch, Barcelona, 1995.

\_\_\_\_\_ : «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.

\_\_\_\_\_: *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.

\_\_\_\_\_: «Organizaciones Internacionales Marítimas y fuentes del Derecho Marítimo», en GARCÍA-PITA Y LASTRES (Director), José Luis, y OTROS: *Estudios de Derecho Marítimo*, Coordinadoras: María Rocío Quintáns Eiras y Angélica Díaz de la Rosa, Thomson Reuters – Aranzadi, 2012, pp. 93–120.

\_\_\_\_\_: «La Ley de Navegación Marítima: consideraciones generales», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXXI, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, Escuela de Administración Marítima, 2014, pp. 23–35.

\_\_\_\_\_: *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Editorial Tecnos, Madrid, 2014, Quinta Edición.

\_\_\_\_\_: *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Civitas Ediciones, S. L., Madrid, 2015, Tercera Edición.

ASCARELLI, Tulio: *Corso di Diritto Commerciale, Introduzione e Teoria dell'impresa*, Giuffrè Editore, Milano, 1962, Terza Edizione.

ATIENZA RODRÍGUEZ, Manuel: *Sobre la analogía en el Derecho. Ensayo de análisis de un razonamiento jurídico*, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1986, Primera Edición.

AULETTA, Giuseppe & SALANITRO, Niccoló: *Diritto Commerciale*, Giuffrè Editore, Milano, 1977.

BAIG I ALEU, Marià: «Un nuevo documento sobre Guillem Soler y la cuestión de la cartografía mallorquina», en *Llull. Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, SEHCYT, Volumen 24, n.º. 51, 2001, pp. 587-603.

BARBADILLO, Jesús: «Comentarios generales sobre la nueva Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, Dykinson, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición, pp. 501–502.

BARBADILLO, Jesús; CÓZAR, María; y GÓMEZ, Markus: «Comentarios sobre la nueva Ley de Navegación Marítima», en *Tribuna Profesional*, ANAVE.ES, Octubre de 2014, pp. 15–19.

BARÓN LOUIS FREDERIQ: *Précis de Droit Commercial*,  
Etablissements Emile Bruylant, Bruxelles, 1970.

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 Obras Públicas  
y Transportes, Vitoria, Enero de 1996, Primera Edición.

BATALLER GRAU, Juan: «La aplicación de la Ley de Contrato de  
Seguro 50/1980 al seguro marítimo (Comentario a la Sentencia del  
Tribunal Supremo [Sala 1ª.] de 20 de febrero de 1995 [RA, 1995/883])»,  
en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 220, abril/junio, 1996, pp. 501–513.

BATALLER GRAU, Juan y VERCHER MOLL, Francisco Javier: «La  
aplicación de la ley de contrato de seguro al seguro marítimo», en  
GARCÍA-PITA Y LASTRES (Director), José Luis, y OTROS: *Estudios de*  
*Derecho Marítimo*, Coordinadoras: María Rocío Quintáns Eiras y  
Angélica Díaz de la Rosa, Thomson Reuters – Aranzadi, 2012, pp. 979–  
996.

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

BENNETT, Howard N.: «The New Institute Time Clauses Hulls», en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part. 3, August, 1996, pp. 305–309.

BENÍTEZ DE LUGO REYMUNDO, Luis: *Tratado de Seguros*, Volumen II, Madrid, 1955.

BERCOVITZ, Alberto: «La protección de los consumidores, la Constitución Española y el Derecho Mercantil», en *Lecturas sobre la Constitución Española*, UNED, Madrid, 1978, pp. 28 y ss.

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.

BOIX RASPALL, José María: *Moción para la Reforma del Derecho Positivo Marítimo Español*, Comité de Derecho Marítimo de Barcelona, 1957.

BONET MARÍ, Iolanda: *L'estrella dels vents. Una història de Jafudà Cresques*, FINIS AFRICAE, 2015.

BONET NAVARRO, Ángel: «Las cláusulas de renuncia a la defensa, previas al juicio», en *Revista de Derecho Privado*, 1978, pp. 152 y ss.



BONOLIS, Guido: «Contributo alla storia delle assicurazioni in Firenze», *Archivio Storico Italiano (A. S. I.)*, n. 212, a. XXII, 1898, s. V, 4, pp. 312-321.

BORRÁS RODRÍGUEZ, Alegría: «Ley aplicable y jurisdicción competente. Posibilidades de elección», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 131–158.

BRIÈRE DE L'ISLE, Georges: *Droit des assurances*, Presses Universitaires de France, Paris, 1973.

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

\_\_\_\_\_: *La empresa, la unificación del Derecho de obligaciones y el Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1965.

BROWN, R. H.: *Diccionario de Términos Marítimos en Seguros*, Editorial Mapfre, S. A., Madrid, 1980.

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

\_\_\_\_\_: *Derecho Marítimo Privado*, Tomo III, *Las obligaciones*, 2ª. Parte, *De los siniestros marítimos y de los seguros*, Editorial Bosch, Barcelona, 1951.

CALVO VIDAL, Félix M.: *La Jurisprudencia ¿Fuente del Derecho? (EL VALOR DE LA JURISPRUDENCIA DENTRO DE LAS FUENTES DEL DERECHO)*, Editorial Lex Nova, S. A., Valladolid, 1992.

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

CAMARDA, Guido: «Sulle fonti e considetta autonomia del Diritto italiano della navigazione e sulla nazionalità della nave», en *Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo*, Volumen IV de los *Estudios Interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987, pp. 1.177–1.196.

CASAS, Jesús: «La Ley 14/14 de Navegación Marítima desde una óptica notarial», en *El Notario del Siglo XXI*, nº. 57, Septiembre-Octubre, 2014.

CASASAYAS TALENS, José Carlos: «La cartografía mallorquina y la polémica de su literatura», en *Taula: quaderns de pensament*, 1983, Volumen 2, pp. 33-41.

CASTÁN TOBEÑAS, José: *Derecho Civil Español, Común y Foral*, Tomo Primero, *Introducción y Parte General*, Volumen Primero, *Ideas generales. Teoría de la norma jurídica*, Reus, S. A., Madrid, 1978, Undécima Edición.

CASTELLANO, Gaetano: *Le assicurazioni private*, Unione Tipografico Editrice Torinese, Torino, 1970.

CERDÀ, Juan: *Mallorca ¿cuna de Colom?*, Edición del Autor, Prólogo de Juan Maimó, Trabajo presentado a los Premios “Ciudad de Palma” 1967, Imprenta Hispana, Felanitx (Mallorca), Enero de 1968.

CIGES PÉREZ, Miguel: «La relación de causalidad en el mar (Derecho anglosajón)», Conferencia pronunciada el día 23 de abril de 1959, en el Salón del Consulado de la Lonja de Valencia, con motivo de la *V Semana Valenciana de Derecho Marítimo*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, Madrid, 1963.

\_\_\_\_\_: *La problemática del Derecho Marítimo ante los Jueces y Tribunales españoles*, Discurso con motivo de la Solemne Apertura del Año Judicial en la Audiencia de Valencia, el día 15 de septiembre de 1973, Comité de Derecho Marítimo de Valencia, 1974.

CLAVERO TERNERO, Manuel: «Buques, embarcaciones y artefactos navales. Registro y documentación de los buques», en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015, pp. 83–115.

COBREROS MENDAZONA, Eduardo: *Incumplimiento del Derecho Comunitario y responsabilidad del Estado*, IVAP, Organismo Autónomo del Gobierno Vasco, Cuadernos Civitas, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1995, Primera Edición.

COCA PAYERAS, Miguel: *La doctrina legal. (Estudio de su naturaleza y contenido, así como de la incidencia ejercida sobre ella por la doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo)*, BOSCH, Casa Editorial, S. A., Barcelona, 1980.

\_\_\_\_\_: «Aproximación a un concepto técnico del Ordenamiento Civil», en *Cuadernos de la Facultad de Derecho*, 5–1983, Universidad de Palma de Mallorca, pp. 29–60.

\_\_\_\_\_: «Análisis del contrato de seguro marítimo desde la perspectiva de las Condiciones Generales de Contratación», Conferencia impartida en Palma de Mallorca, el 12 de marzo de 1991, dentro del *Curso Monográfico de Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*.

\_\_\_\_\_: *Las condiciones generales de la contratación y la Ley 7/1998, de 13 de abril*, Marcial Pons, Madrid, 1999.

COHEN-CHASE: *Benedict on Admiralty*, Volume 7, *Marine Insurance Forms*, Volume 7 A, *Marine Insurance: Protection and Indemnity Club Rules, Institute Clauses*, Contributing Editor Thomas Fennell, Frank B. Hall & Co. Of New York, Inc., 1993, Seventh Edition (Revised).

COLÓN DOMÈNECH, Germà y GARCÍA SANZ, Arcadi: *Llibre del Consolat de Mar*, Pagès editors, S. L., Col·lecció Textos i Documents, “Maior”-2, Barcelona, 2001.

CONESA PRIETO, G.: *Cuestiones de competencia y sometimiento*, Conferencia desarrollada el 21 de diciembre de 1983 en el *Comité de Derecho Marítimo de Barcelona*.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M.: *Derecho Mercantil Castellano. Dos estudios Históricos. I. La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI. II. Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo*, Colegio Universitario de León, Unidad de Investigación, León, 1979.

CORTÉS DOMÍNGUEZ, Luis Javier: *Póliza flotante y seguro en abono*, Publicaciones del Real Colegio de España, *Studia Albornotiana*, Dirigidos por Evelio Verdera y Tuells, XLV, Bolonia, 1984.

COTTINO, Gastone: *Diritto Commerciale*, Volume Secondo, CEDAM, Padova, 1978.

CRISTÓBAL MONTES, Ángel: *Mancomunidad o solidaridad en la responsabilidad plural por acto ilícito civil*, Bosch, Casa Editorial, S. A., Barcelona, 1985.

CHAUVEAU, Paul: *Traité de Droit Maritime*, Librairies Techniques, Paris, 1958.

CHINER JIMENO, Jaime J. y GALIANA CHACÓN, Juan P.: «Del “Consolat de mar” al “Libro llamado Consulado de mar”»: aproximación histórica», en *Libro llamado Consulado de mar (Valencia, 1539)*, Edición y estudio de Jaime J. Chiner Jimeno y Juan P. Galiana Chacón, *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia*, Valencia, 2003, pp. 7–42.

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

\_\_\_\_\_: *Tratado de Derecho Marítimo*, Tomo IV, *Abordajes. Asistencia. Seguros*, Editorial Reus, S. A., Madrid, 1936.

DE ÁNGEL YAGÜEZ, Ricardo: *Introducción del Derecho*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1983, 3ª. Edición.

DE AZAOLA, José Miguel: *La Unión Europea hoy*, Acento Editorial, Madrid, 1994.

DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA, Francisco: *Tratado de Derecho Marítimo Español*, Tomo Cuarto, *Seguros Marítimos–Préstamo a la gruesa*, Bilbao.

\_\_\_\_\_: Voz  
«Derecho Marítimo», *Nueva Enciclopedia Jurídica Seix*, Barcelona, 1950, Tomo I, p. 619.

DE LA VEGA GARCÍA, Fernando L.: «El seguro marítimo. Aspectos generales», en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 232, abril/junio, Madrid, 1999.

DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara: «Recopilación de Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870–1998)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1999, pp. 419–449.

\_\_\_\_\_: *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870–1998)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2000, 1ª. Edición.

DE-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).

DE SOLÁ CAÑIZARES, Felipe: *Tratado de Derecho Comercial Comparado*, Tomo I, Montaner y Simón, S. A., Barcelona, 1963.

DÍAZ MORENO, Alberto: *La disciplina de la póliza estimada en la Ley de Contrato de Seguro*, Cuadernos Civitas, Thomson – Civitas, Madrid, 2008, 1ª. Edición.

DÍAZ-AMBRONA BARDAJÍ, María Dolores; HERNÁNDEZ DÍAZ-AMBRONA, María Dolores; y POUS DE LA FLOR, María Paz: *Derecho Civil de la Unión Europea*, Editorial COLEX, Madrid, 2012, 5ª. Edición.

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.



DÍEZ DEL CORRAL RIVAS, Jesús: «El Derecho Foral como supletorio del Derecho Mercantil (notas a la Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de junio de 1968)», en *Anuario de Derecho Civil*, Tomo XXIII, Fascículo III, Julio–Septiembre, 1969, pp. 692–708.

DOMÍNGUEZ CABRERA, María del Pino: «El buque como objeto del Registro de Bienes Muebles», en *Noticias Jurídicas*, Febrero de 2004.

DONATI, Antigono: *Manual de Derecho de los Seguros Privados* (Traducción y notas de Arturo VIDAL SOLÁ), Librería Bosch, Barcelona, 1960.

ECHEVARRÍA RIVERA, Luis Eduardo: *El Transporte Marítimo, Enciclopedia de las ramas del Derecho que lo regulan*, Editorial Aranzadi, Pamplona, 1983, 2ª. Edición.

EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, *Parte General*, Tomo II, *Análisis de las pólizas*, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Vitoria, 1987.

ESPÍN CÁNOVAS, Diego: *Manual de Derecho Civil Español*, Volumen I, *Parte General*, Editorial Revista de Derecho Privado, Editoriales de Derecho Reunidas, Madrid, 1982, 8ª. Edición.

\_\_\_\_\_ : Volumen III, *Obligaciones y contratos*, Editorial Revista de Derecho Privado, Editoriales de Derecho Reunidas, 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*, Director: Fernando Luis Blanco Giraldo, Blanco & Asociados Abogados, Editorial del Derecho de los Seguros Privados, S. L., Núm. 1, 1997, pp. 7–37.

FAJARDO REY, Alfredo: «*Estudio actualizado de la Póliza de Transporte Marítimo de Mercancías*», *I Seminario Iberoamericano de Seguro Marítimo*, Madrid, octubre 1980.

FALCÓN Y TELLA, María José: *El argumento analógico en el Derecho*, Servicio de Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, Editorial Civitas, S. A., Primera Edición, Madrid, 1991.

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

\_\_\_\_\_: *Derecho Comercial Marítimo*, Tomo IV, *Seguro Marítimo*, Bosch, Barcelona, 1956, 2ª. Edición.

FELIU ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR, Tomás: «Estudio de la intervención notarial en materia de Derecho Marítimo según la Ley de Navegación Marítima», en *Cuadernos de Derecho y Comercio, Consejo General de los Colegios de Corredores de Comercio*, Nº. 62, Diciembre de 2014, pp. 117–126.

FERNÁNDEZ BEISTEGUI, Carlos Francisco: «Entre la continuidad como respuesta y la implementación como solución: El escila y el caribdis del Convenio “Combustible de los buques 2001”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2009, pp. 115–148.

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: «El seguro marítimo de mercancías», en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015, pp. 679–696.

FERNÁNDEZ–QUIRÓS, Tomás y LÓPEZ QUIROGA, Julio: «El contrato de seguro marítimo en la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima», en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, Número extraordinario en homenaje al Profesor D. Rodrigo Uría González en el centenario de su nacimiento, 2006, pp. 113–129.

FERRARINI, Sergio: *Le assicurazioni marittime*, Giuffrè Editore, Milano, 1981, Seconda Edizione.

\_\_\_\_\_ : «Le nuove condizioni inglesi di assicurazione marittima corpi», en *Assicurazioni*, Direttore Scientifici: Antigono DONATI, Anno LI, Facs. 2, Marzo/Aprile, 1984, Edita dall’Istituto Nazionale delle Assicurazioni, pp. 89–109.

\_\_\_\_\_ : «Le Institute Time Clauses Hulls» 1–11–95, en *Assicurazioni*, Direttore Scientifici: Antigono DONATI – Antonio LATORRE, Anno LXIII, Facs. 1–2, Gennaio/Aprile, 1996, Edita da INA–Istituto Nazionale delle Assicurazioni, pp. 17–27.

FLOWER, Raymond y WYNN JONES, Michael: *Lloyd's of London. An Illustrated History*, David & Charles, Newton Abbott, 1974.

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

FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, Dykinson, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición.

FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos: «El largo proceso de elaboración de la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, Dykinson, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición, pp. 29–44.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis: «La iniciativa de las Naciones Unidas en la modificación del régimen del seguro marítimo internacional», Conferencia impartida en Palma de Mallorca el 5 de marzo de 1991, dentro del *Curso Monográfico del Seguro Marítimo* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*.

\_\_\_\_\_: «Acerca de las Cláusulas tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen X, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1993, pp. 257–271.

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

GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo y FERNÁNDEZ, Tomás Ramón: *Curso de Derecho Administrativo*, Tomo II, Madrid, 1977.

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 VENTURA, Cristina: «La labor de la Organización Marítima Internacional y la aprobación de Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIX, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2009, pp. 451–453.

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.

GARCÍA-PITA Y LASTRES (Director), José Luis, y OTROS: *Estudios de Derecho Marítimo*, Coordinadoras: María Rocío Quintáns Eiras y Angélica Díaz de la Rosa, Thomson Reuters – Aranzadi, 2012.

GARRIDO Y COMAS, Juan José: «La regla proporcional en los seguros sobre las cosas», *Revista de Derecho Mercantil*, 1951, pp. 245 y ss.

\_\_\_\_\_: *Tratado general de seguros, Teoría y práctica de los seguros privados*, Tomo I, *Teoría general y Derecho español de seguros*, Volumen I, Editado por el Consejo General de Agentes y Corredores de Seguros de España, septiembre de 1986.

GARRIGUES, Joaquín: «La crisis del Derecho Mercantil contemporáneo», en *Hacia un nuevo Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1971.

\_\_\_\_\_: «Derecho Mercantil y Derecho Civil» en *Temas de Derecho vivo*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1978.

\_\_\_\_\_: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo I, Imprenta Aguirre, Madrid, 1976, Séptima Edición.

\_\_\_\_\_: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, Imprenta Aguirre, Madrid, 1983, Octava Edición.

\_\_\_\_\_: *Contrato de seguro terrestre*, Madrid, 1983.

GASPERONI, Nicola: *Le Assicurazioni private*, CEDAM, Padova, 1972.

GEORGE, Anthony: «The New Institute Cargo Clauses», en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part. 4, November, 1986, pp. 438–487.

GILMORE, Grant & BLACK, Charles L. Jr.: *Law of Admiralty*, The Foundation Press, Inc. Brooklyn, 1957.



GINARD BUJOSA, Antoni: *La cartografía mallorquina a Mallorca*, Col·lecció *L'Illa de la Calma*, Sèrie major, J. J. de Olañeta, Editor, Palma de Mallorca, 2002, pp. 41-44 y 54-55.

GIRGADO PERANDONES, Pablo: «Los seguros marítimos y la valoración convencional del interés asegurado», en GARCÍA-PITA Y LASTRES (Director), José Luis, y OTROS: *Estudios de Derecho Marítimo*, Coordinadoras: María Rocío Quintáns Eiras y Angélica Díaz de la Rosa, Thomson Reuters – Aranzadi, 2012, pp. 1.015–1.034.

\_\_\_\_\_: *La póliza estimada. La valoración convencional del interés en los seguros de daños*, Marcial Pons, Madrid, 2015.

\_\_\_\_\_: «La valoración convencional del interés asegurado en el Anteproyecto de Código Mercantil (ACM)», en *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*, Universidad Carlos III de Madrid, Getafe, 2015, pp. 1.388–1.402.

\_\_\_\_\_: «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo», en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015, pp. 627–649.

GÓMEZ DE MARIACA, Luis F.: «Reflexiones e inquietudes sobre la liquidación de la avería gruesa en la nueva Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, Dykinson, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición, pp. 317–326.

GÓMEZ SEGADE, José Antonio: «Rasgos fundamentales de la nueva Ley de Contrato de Seguro», en *Actualidad Jurídica*, 1981–V.

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

\_\_\_\_\_: «Visión interna del sector asegurador: necesidades de definición contractual, sus razones técnicas y la insatisfacción actualmente existente», 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. 69–85.

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.

\_\_\_\_\_: *Seguros aeronáuticos*, MERCATURA, Colección Estudios de Derecho Mercantil, Dirigida por José Miguel EMBID IRUJO, 34, Editorial Comares, S. L., Granada, 2009.

GORES, Joseph N.: *Marine Salvage. The unforgiving business of no cure, no pay*, Doubleday & Company, Inc., Garden City, New York, 1971.

GRAZIANI, A. & MINERVINI, G.: *Manuale di Diritto Commerciale*, Morano Editore, Napoli, 1979.

GREENE, Mark R.: *Riesgo y Seguro*, Editorial Mapfre, Madrid, 1979, 3ª. Edición.

GRIME, Robert P.: *Shipping Law*, Sweet and Maxwell, London, 1978.

GUISASOLA PAREDES, Aitor: *Cláusulas limitativas de derechos y delimitadoras del riesgo en el contrato de seguro*, Cuadernos Mercantiles, 3, EDERSA, Madrid, 2000.

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.

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

HAYVARD BOSONI, Rodrigo: «Ley de Seguros 2015 del Reino Unido (The Insurance Act 2015)», en *Revista CILA (Comité Íbero–Latinoamericano de AIDA)*, Coordinador: Félix Benito Osma, 1/2015 (Enero–Marzo), pp. 36–38.

HERNÁNDEZ MARTÍ, Juan: «Consideraciones en torno a la posición del acreedor hipotecario en el seguro del buque», *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen I, 1981, pp. 345 y ss.

\_\_\_\_\_: *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.

HILL TAYLOR DICKINSON, International Law Firm: *Institute Time Clauses – Hulls, Comparing the ITC – Hulls 1/10/83 and the ITC – Hulls 1/11/95, Insurance and Reinsurance ‘At A Glance’ Guide: 1*, 2nd Edition, July 2003.

ISERN SALVAT, María Rosa: «Las condiciones generales del contrato de seguro», en *Revista de Derecho Mercantil*, Nº. 292, Abril–Junio, 2014, pp. 457–488.

JANER TORRENS, Joan David: «La celebración de Acuerdos Internacionales por los Estados Miembros de la Unión en interés de la CE [comentario a 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 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP)] (DOCE núm. 337, de 13 de diciembre de 2002)», en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen 55, Nº. 1, 2003, pp. 563–566.

JIMÉNEZ SÁNCHEZ, Guillermo J.: «Las fuentes del Derecho Marítimo», en GARCÍA-PITA Y LASTRES (Director), José Luis, y OTROS: *Estudios de Derecho Marítimo*, Coordinadoras: María Rocío Quintáns Eiras y Angélica Díaz de la Rosa, Thomson Reuters – Aranzadi, 2012, pp. 79–92.

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.

VI JORNADAS DE DERECHO MARÍTIMO: «Mesa redonda sobre seguro marítimo», Presidente: Fernando Sánchez Calero, Secretario: Luis Angulo Rodríguez, Excma. Diputación de Huelva, Instituto de Estudios Onubenses, Universidad de la Rábida, 1980.

KIMURA: «Der Ursprung der Lloyd's Seeversicherungspolice e Die Entstehung der Lloyd's Seeversicherungspolice», in *Hitotsubashi Journal of Commerce and Management*, Vol. 3, n. 1, March 1965, y Vol. 7, n. 1, May 1972.

*LA BIBLIA, Biblia Anotada de Scofield*, Antigua versión de Casiodoro de Reina (1569), Revisada por Cipriano de Valera (1602). Otras revisiones: 1862, 1909, 1960, Editada por el Reverendo C. I. SCOFIELD, D. D., Director de la edición castellana: Reverendo William H. Walker, M. T., Traductor de las notas al castellano: Emilio Antonio Núñez, D. T., Editorial Publicaciones Españolas, Decimoctava edición: 1983, Hollywood, Florida.

*LA BIBLIA DE ESTUDIO “DIOS HABLA HOY”*, Edición Interconfesional, Sociedades Bíblicas Unidas, Editorial Claret, 1ª. 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.

LALAGUNA DOMÍNGUEZ, Enrique: *Jurisprudencia y fuentes del Derecho*, Editorial Aranzadi, Pamplona, 1969.

LANGLE RUBIO, Emilio: *La autonomía del Derecho Mercantil*, Instituto Editorial Reus, Madrid, 1942.

\_\_\_\_\_: *Manual de Derecho Mercantil Español*, Tomo I, Casa Editorial Bosch, Barcelona, 1950.

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

LEFEBVRE D'OVIDIO, Antonio & PESCATORE, Gabrielle: *Manuale di Diritto della Navigazione*, Giuffrè Editore, Milano, 1965, Quinta Edizione.

LE GALL, Jean-Pierre: *Droit Commercial, Regles Générales applicables aux commerçants, sociétés commerciales et G.I.E., banque et bourse*, Jurisprudence Générale Dalloz, Paris, 1980, Huitième Edition.

LE MORVAN, Didier: «Introduction au Droit communautaire de la mer», en *Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo*, Volumen IV de los *Estudios Interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987, pp. 1.197–1.228.

LEÓN ALONSO, José Ricardo: *La categoría de la obligación in solidum*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla 1978.



LEONARD, Fernando: *Catálogo bibliográfico*, Escuela de Administración Marítima, Servicio de Documentación, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, Vitoria, Enero de 1988.

LÓPEZ-MEDEL Y BÁSCONES, Manuel: *Derechos y Libertades en la Europa Comunitaria*, Sociedad Española para los Derechos Humanos, 1992, 1ª. Edición.

LÓPEZ QUIROGA, Julio: «La responsabilidad civil por contaminación en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, Dykinson, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición, pp. 339–355.

\_\_\_\_\_: «El seguro marítimo de buques», en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015, pp. 651–677.

LORD CHORLEY & O. C. GILES: *Derecho Marítimo*, Traducción de la 4ª. Edición inglesa y notas de Derecho español por Fernando Sánchez Calero, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1962.

LLOMPART MORAGUES, Gabriel: «La cartografía mallorquina del siglo XV: nuevos hitos y rutas», en *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana. Revista de Historia, Arqueología y Lulismo*, Segunda Época, Años 1973–1975, Tomo XXXIV, Gráficas Miramar, Palma de Mallorca, 1976, pp. 438–465.

\_\_\_\_\_: «La identitat de Jaume Ferrer, el navegant (1346)», en *Memòries de la Reial Acadèmia Mallorquina d'Estudis Genealògics, Heràldics i Històrics*, n.º. 10, 2000, pp. 7–20.

LLOMPART MORAGUES, Gabriel y RIERA I SANS, Jaume: «Jafudà Cresques i Samuel Corcós. Més documents sobre els jueus pintors de cartes de navegar (Mallorca, s. XIV)», en *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana: Revista d'Estudis Històrics*, Segunda Época, 1984, n.º. 838, Tomo XL, pp. 341–350.

MANGAS MARTÍN, Araceli: *Derecho comunitario europeo y Derecho español*, Madrid, 1987, 2ª. Edición.

MARAIST, Frank L.: *Admiralty in a Nutshell*, West Publishing Co., St. Paul, Minnesota, 1983.

MARIÑO MENÉNDEZ, Fernando María: *Derecho español y Derecho Comunitario europeo* (Seminario de Profesores de la Facultad de Derecho, dirigido por Fernando María Mariño Menéndez), Secretariado de Publicaciones, Universidad de Zaragoza, 1987, Primera Edición.

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.

MARTÍN OSANTE, José Manuel: «La aplicabilidad del Código de Comercio a la navegación de recreo», en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 243, enero/marzo, 2002, pp. 305–336.

\_\_\_\_\_: «Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones», en *Revista Española de Seguros, AIDA – Sección Española*, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 123 y nº. 124, julio/diciembre, 2005, pp. 465–476.

\_\_\_\_\_: «Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2005, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición, pp. 11–70.

\_\_\_\_\_: «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros, AIDA – Sección Española*, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 126, abril/junio, 2006, pp. 265–306.

MARTÍN OSANTE, José Manuel y EMPARANZA SOBEJANO, Alberto:  
*Estudio sistemático de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Gobierno Vasco, Servicio Central de Publicaciones, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición.

MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A.: «Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente: la importancia del reglamento CE 392/2009», en *Anuario del Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXIX, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 2012, pp. 173–193.

MARTÍNEZ JIMÉNEZ, María Isabel: «Comentarios al Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños por el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Londres, 3 mayo 1996)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2009, pp. 69–118.

\_\_\_\_\_: «La responsabilidad civil por contaminación», en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015, pp. 565–593.

MASKIN, Héctor: *El sistema europeo de Derechos Humanos*, EUDEBA, Buenos Aires, 1987, 1ª. Edición.

MATA SIERRA, María Teresa: *El efecto directo de las Directivas en la Jurisprudencia comunitaria y española*, Colección Jurisprudencia Práctica, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1994.

MATILLA ALEGRE, Rafael: «Introducción al estudio del seguro marítimo», en *Estudios de Deusto*, Instituto Consulado de Bilbao, Volumen XXI/2, Fascículo 71, Bilbao, 1983.

\_\_\_\_\_: «Ley aplicable al seguro marítimo», en *Cuadernos de Derecho y Comercio, Consejo General de los Colegios de Corredores de Comercio*, nº. 25, 1998, pp. 109–140.

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.

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.

\_\_\_\_\_: «Comentarios sobre un proyecto de Póliza nacional de cascos», en *Revista Española de Derecho Mercantil*, 1966/1967, Fascículo 5, pp. 45 y ss.

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

NIGRO, Giampiero, y OTROS: *Francesco di Marco Datini. L'uomo il mercante*, Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica “F. Datini” Prato, Biblioteca di storia, 8, Firenze University Press, 2010.

NORRIS, Martin J.: *The Law of Seamen*, Volume 1, The Lawyers Co-operative Publishing Co., Rochester, New York, 1985, 4th Edition.

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

OLVERA DE LUNA, Omar: *Manual de Derecho Marítimo*, Editorial Porrúa, S. A., México, 1981.

ORIGO, Iris: *The Merchant of Prato: Francesco di Marco Datini, 1335-1410*, Alfred A. Knopf, New York, 1957.

ORTS LLOPIS, María de los Ángeles: *Aproximación al discurso jurídico en inglés. Las pólizas de seguro marítimo de Lloyd's*, Edisofer, Madrid, 2006.

OTERO LASTRES, José María: «La protección de los consumidores y las condiciones generales de la contratación», en *Revista Jurídica de Cataluña*, nº. 4, 1977, pp. 759 y ss.

PAGADOR LÓPEZ, Javier: «Régimen jurídico de las condiciones generales y particulares del contrato de seguro (En torno a los conceptos de «cláusula limitativa de los derechos del asegurado», «cláusula de carácter lesivo para el asegurado» y «cláusula de delimitación del riesgo objeto de cobertura»)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 87, julio/septiembre, 1996, pp. 83–129.

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

\_\_\_\_\_: «Perspectiva jurídico-mercantil de la costumbre, como fuente del Derecho», en *Revista Electrónica de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, [www.refdugr.com](http://www.refdugr.com), 8 de enero de 2007.

PARKS, Alex L.: «Marine Insurance: Proximate Cause», en *The Journal of Maritime Law and Commerce*, (1978–1979), pp. 519–538.

\_\_\_\_\_: *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.

PASCUAL SANAHUJA, Juan: *El proceso actual de codificación y Leyes especiales marítimas en Derecho comparado*, Comité de Derecho Marítimo de Barcelona, 1977.



PELÁEZ, Manuel J.: *Cambios y seguros marítimos en Derecho catalán y balear*, *Studia Albornotiana*, XLII, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 1984.

PELETEIRO GALLEGO, Francisco: «El salvamento en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ y OTROS, *op. cit.*, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, pp. 327–337.

PÉREZ RAMÍREZ, Enrique: «El Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos Permanentes: una larga historia», en *Revista General de Marina, Tribunal Marítimo Central 50 Aniversario*, Suplemento de noviembre de 2012, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, pp. 5–18.

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.

PERRELLA, Claudio y MORELLI, Alessandro: «La nuova edizione 2009 delle Institute Cargo Clauses per l'assicurazione delle merci trasportate», en *Il Diritto Marittimo*, Associazione Italiana di Diritto Marittimo, Genova, Fasc. 4, 2009, pp. 1.081–1.094.

PETIT LAVALL, María Victoria: «Contrato de arrendamiento de buque», en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015, pp. 275–294.

PIATTOLI, Livio: «Le leggi fiorentine sull'assicurazione nel Medioevo», en *Archivio Storico Italiano*, (A. S. I.), n. 344, a. XC, 1932, s. VII, v. XVIII, 2 pp. 205–258.

PICARD, M. et BESSON, A.: *Les Assurances Terrestres*, Tome Premier, *Le contrat d'assurances*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1982, Cinquième Edition, par André Besson.

PIÑA HOMS, Román: «El libro robado del *Consolat*», en *El Día del Mundo*, Viernes 1 de mayo de 1998.

\_\_\_\_\_: «Los Santángel de Mallorca y los orígenes de Cristòfol Colom “El Descubridor”», en *Obra dispersa. Corona de Aragón. América Hispana*, Govern de les Illes Balears, Producción: Leonard Muntaner Editor, Palma de Mallorca, Abril de 2007, Primera Edición, pp. 469–489.

POLO DÍEZ, Antonio: «Reflexiones sobre la reforma del ordenamiento jurídico mercantil», *Estudios en homenaje a URÍA*, I, Editorial Civitas, Madrid, 1978.

POLO SÁNCHEZ, Eduardo: *La protección del consumidor en el Derecho privado*, Cuadernos Civitas, Madrid, 1980.

\_\_\_\_\_: *Protección del contratante débil y condiciones generales de los contratos*, Cuadernos Civitas, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1990, Primera Edición.

PONS PONS, Jerònia: *Companyies i mercat Assegurador a Mallorca (1650–1715)*, EL TALL del temps / 24, EL TALL editorial, Mallorca, 1996.

PULIDO BEGINES, Juan Luis: *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, Editorial Tecnos, Madrid, 2015, Primera Edición.

\_\_\_\_\_: «Accidentes de la navegación: abordaje, avería gruesa, salvamento y bienes hundidos o naufragados», en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015, pp. 531–563.

RABOSSO, Eduardo: *La Carta Internacional de Derechos Humanos*, EUDEBA, Buenos Aires, 1987, 1ª. Edición.

RAYNES: *A History of British Insurance*, 2<sup>nd</sup> Edition, London, 1964.

RECALDE CASTELLS, Andrés: «El objeto y el ámbito material de la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015, pp. 33–48.

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.

RENEDO OMAECHEVARRÍA, Manuel: «La modificación del artículo 8 de la Ley de Contrato de Seguro para garantizar la plena utilización de todas las lenguas oficiales en la redacción de los contratos», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 92, octubre/diciembre, 1997, pp. 129–139.

REY PASTOR, Julio y GARCÍA CAMARERO, Ernesto: *La cartografía mallorquina*, Departamento de Historia y Filosofía de la Ciencia, «Instituto Luis Vives», Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1960.

RICHARDS HOGG LINDLEY, Average Adjusters & Marine Claims Consultants: *Institute Cargo Clauses 2009, A comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary.*

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.

RIPERT, Georges: *Traité Élémentaire de Droit Commercial*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1980, Dixième Edition, par René Roblot.

RODAS PAREDES, Paola: «El seguro marítimo de mercancías después de las Institute Cargo Clauses 2009 (A): nuevas propuestas y viejos problemas», en *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, Marcial Pons, nº. 8, 2011, pp. 81–97.

\_\_\_\_\_: «La declaración precontractual del riesgo en el seguro marítimo. A propósito de la Sentencia del Tribunal Supremo (Sección 1ª), de 12 de junio de 2013», en *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, Marcial Pons, nº. 12, 2013, pp. 389–397.

RODÉS, Juan E.: «El valor del buque en las pólizas de seguro marítimo», en *Revista Jurídica de Cataluña*, 1989, n.º. 2, pp. 213 y ss.

RODIÈRE, René: *Droit Maritime*, Précis Dalloz, Paris, 1979, Huitième Edition.

\_\_\_\_\_: *Traité Général de Droit Maritime, Introduction. L'armement*, Dalloz, Paris, 1976.

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, Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1993, pp. 43–92.

\_\_\_\_\_: «Cláusulas inglesas del seguro de buques», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 77, enero/marzo, 1994, pp. 89–105.

\_\_\_\_\_: «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (2)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 79, julio/septiembre, 1994, pp. 96–109.

\_\_\_\_\_: «La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1994, pp. 403–425.

\_\_\_\_\_: «La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 81, enero/marzo, 1995, pp. 135–152.

\_\_\_\_\_: «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 82, abril/junio, 1995, pp. 29–65.

\_\_\_\_\_: «El seguro marítimo», Conferencia impartida en Cartagena el día 5 de septiembre de 1995, dentro del *Aula del Mar* dedicada al Derecho del Mar, organizada por la *Universidad del Mar*, bajo los auspicios de la *Universidad de Murcia*.

\_\_\_\_\_: «La definición de los riesgos asegurados», 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. 87–129.

\_\_\_\_\_: *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., Directores: Manuel Olivencia, Carlos Fernández–Novoa, Rafael Jiménez de Parga, Coordinador: Guillermo Jiménez Sánchez, Marcial Pons. Ediciones Jurídicas y Sociales, Madrid, 2003.

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Joaquín: *Curso de Derecho Mercantil*, 2 Tomos, Editorial Porrúa, S. A., México D. F., 1978, 13ª. Edición.

RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, Daniel: «El contrato de amarre en puerto deportivo», en *UNED, Boletín de la Facultad de Derecho*, núm. 25, 2004, pp. 115–152.

ROMERO SERRANO, Rosa: *El transporte marítimo. Introducción a la gestión del transporte marítimo*, Cuadernos de Logística, Logis·Book, 2002.



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

ROSSELLÓ VERGER, Vicenç M.: «Cartes de navegar medievals. Puntualitzacions i aportacions noves», en MAYOL, Joan; MUNTANER, Lleonard; y RULLAN, Onofre (curadors): *Homenatge a Bartomeu Barceló i Pons, geògraf*, Palma de Mallorca, Lleonard Muntaner, Editor, 2010 (l'Arjau, 20), pp. 295–309.

RUBIO GARCÍA-MINA, Jesús: *Introducción al Derecho Mercantil*, Ediciones Nauta, Barcelona, 1969.

RUIZ LIMA, Bernardo y MATA GARRIDO, Víctor: «El seguro de responsabilidad civil en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, Dykinson, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición, Capítulo XXVIII.

RUIZ MANTECA, Rafael: «Las asistencias marítimas. Su consideración como objeto de la actuación administrativa», en *Revista Española de Derecho Militar*, nº. 83, Enero–Junio de 2004, pp. 165–205.

RUIZ SÁNCHEZ, José Luis: «Las reglas proporcional y de equidad y el contrato de seguro», en *Revista Española de Seguros*, AIDA, Sección – Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 55, julio/septiembre, 1988, pp. 77–115.

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.

\_\_\_\_\_: «Fundamento de la subrogación legal del asegurador», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen II, 1982, pp. 45 y ss.

\_\_\_\_\_: «Los riesgos asegurados en el seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen III, 1984.

\_\_\_\_\_: *Manual de Derecho Marítimo: el buque, el naviero, personal auxiliar*, Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1990.

\_\_\_\_\_: «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 del 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.

\_\_\_\_\_: «Las nuevas cláusulas inglesas para el seguro de buques (IHC 01–11–03) y las Reglas de York y Amberes», 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. 71–91.

\_\_\_\_\_: «El Derecho uniforme en la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015, pp. 49–60.

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.

RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE, Fernando: «El contrato de pasaje en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, Dykinson, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición, pp. 243–254.

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.

SALINAS ADELANTADO, Carlos: «El seguro de buques en la Ley de Navegación Marítima», en FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Asociación Española de Derecho Marítimo, Dykinson, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición, Capítulo XXVII.

SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal: «El control de las condiciones generales en Derecho comparado», en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 157–158, 1980, pp. 385–436.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando: *Curso del Derecho del Seguro Privado*, Volumen 1, Ediciones Nauta, S. A., Bilbao, 1961.

\_\_\_\_\_ : «Effetti della dichiarazione giudiziale di nullità di una determinata condizione generale nella legge spagnola sul contratto di assicurazione», en *Assicurazioni*, Direttore Scientifico: Antigono DONATI, Edita dall'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, Anno L, Fasc. 6, Novembre/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*, Editorial Española de Seguros, S. A., números 73 y 74, enero/junio, 1993, pp. 73–102.

\_\_\_\_\_ : «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXIV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2007, pp. 19–41.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando y TAPIA HERMIDA, Alberto Javier: «El contrato de seguro marítimo en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima», en GARCÍA-PITA Y LASTRES (Director), José Luis, y OTROS: *Estudios de Derecho Marítimo*, Coordinadoras: María Rocío Quintáns Eiras y Angélica Díaz de la Rosa, Thomson Reuters – Aranzadi, 2012, pp. 953–978.

\_\_\_\_\_: «El contrato de seguro marítimo en la Ley de Navegación Marítima», en *Revista de Derecho Mercantil*, N.º. 295, Enero–Marzo, 2015, pp. 143–171.

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.

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.

SANJOSÉ GIL, Amparo: *La Protección de los Derechos Humanos en el ámbito del Derecho Internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1992.

SANZ PARRILLA, Milagros: «Ensayo bibliográfico sobre Derecho de seguros en España (1980–1992)», *Revista Española de Seguros*, Editorial Española de Seguros, S. A., Número Extraordinario, 1993.

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

SERRANO DAURA, Josep: «Llibre del Consolat de Mar», en *Revista de Dret Històric Català*, 2, 2002, pp. 309–314.

SIERRA NOGUERO, Eliseo: «El seguro obligatorio de responsabilidad del propietario del buque (Real Decreto Legislativo 2/2011)», en *Revista Española de Seguros*, *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 152, octubre/diciembre, 2012, pp. 343–386.

\_\_\_\_\_: «Los seguros marítimos de responsabilidad civil», en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto; MARTÍN OSANTE, José Manuel; y OTROS: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Directores: Alberto Emparanza Sobejano y José Manuel Martín Osante, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2015, pp. 697–722.

SOLER SEGARRA, Salvador y MORÉ INGLÉS, Joan: *Tratado general de seguros*, Tomo III, Volumen I, editado por el Consejo General de Agentes y Corredores de Seguros de España, Mayo, 1988.

SORIANO GARCÍA, José Eugenio: *Reglamentos y Directivas en la Jurisprudencia comunitaria*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1988, 2ª. Edición.

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

\_\_\_\_\_ : «Las Cláusulas del “Instituto de Aseguradores de Londres”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 2001, pp. 391–427.

\_\_\_\_\_ : *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 20 de la Ley de Contrato de Seguro y la cuestión de su aplicabilidad al contrato de seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

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

\_\_\_\_\_: *El artículo 3º. párrafo tercero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*, Pórtico Legal, S. L., Colección de Derecho Mercantil, 2011, Primera Edición.

\_\_\_\_\_: *La regulación del infraseguro, la regla proporcional y la póliza estimada en la Ley de Contrato de Seguro y en el seguro marítimo*, Pórtico Legal, S. L., Colección de Derecho Marítimo, 2011, Primera Edición.

\_\_\_\_\_: *El sistema de fuentes formales del Derecho Privado del contrato de seguro marítimo en el Ordenamiento Jurídico Español*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2014, Primera Edición.

STEVENS & BORRIE'S: *Elements of Mercantile Law*, Edited by Macleod, J. K. and Hudson, A. H., London – Butterworths, October, 1978, Seventeenth Edition.

TAYLOR, Irwin M.: *The Law of Insurance*, Irving J. Sloan, J. D., General Editor, Oceana Publications, Inc., London, Rome, New York, 1983, Third Edition.

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

TORTELLA CASARES, Gabriel (Director); CARUANA DE LAS CAGIGAS, Leonardo; GARCÍA RUIZ, José Luis; MANZANO MARTOS, Alberto; y PONS PONS, Jerònia: *Historia del seguro en España*, Fundación MAPFRE, Febrero de 2014, Segunda Edición.

TRIGO CHACÓN, Manuel: *Derecho Internacional Público*, UNED, Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1984.

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

\_\_\_\_\_: «En torno a la reforma de la legislación marítima» en *Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1971.

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

VALDALISO GAGO, Jesús María: *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860–1935. Una historia económica*, Instituto Vasco de Administración Pública, Escuela de Administración Marítima, Bilbao, 1991.

VALPUESTA GASTAMINZA, Eduardo María: «Teoría general del contrato de seguro (conforme a la Ley española)», en *Revista de Derecho y Negocios*, Centro de Estudios de Derecho Corporativo, Universidad de San Martín de Porres, Facultad de Derecho, Lima, Perú, Año 2, n°. 3, Semestre II, 2009, pp. 1–50.

VAN RYN, Jean & HEENEN, Jacques: *Principes de Droit Commercial*, Tome Premier, Établissements Émile Bruyland, Bruxelles, 1976, Deuxième Edition.

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°. 127, julio/septiembre, 2006, pp. 475–525.

\_\_\_\_\_: *El riesgo en el contrato de seguro. Ensayo dogmático sobre el riesgo*, Civitas Ediciones, S. L., Madrid, 2015, Primera Edición.

VERD MARTORELL, Gabriel: *Cristóbal Colón era noble y de sangre real*, Edición del Autor, Palma de Mallorca, Marzo de 1992, Segunda Edición.

VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, 2 Volúmenes, CUNEF, Madrid, 1982. El Volumen I contiene las Ponencias y Comunicaciones presentadas a las *Jornadas sobre la Ley de Contrato de Seguro*, de 1981. En particular, hemos tomado en consideración las siguientes:

- ALONSO SOTO, Ricardo: «Consideraciones sobre la noción de siniestro en la nueva Ley de Contrato de Seguro», pp. 199 y ss.
- CABALLERO SÁNCHEZ, Ernesto: «El documento de cobertura provisional (Artículo 5º. de la Ley de Contrato de Seguro)», pp. 401 y ss.
- CORRALES ELIZONDO, Agustín: «La regla proporcional y la Ley de Contrato de Seguro», pp. 595 y ss.
- CUÑAT EDO, Vicente: «Seguro de Daños. Disposiciones Generales (Artículos 25 a 44)», pp. 515 y ss.

- DEL CAÑO ESCUDERO, Fernando: «El contenido mínimo de la póliza en la Ley de Contrato de Seguro», pp. 367 y ss.
  
- GARCÍA AMIGO, Manuel: «Integración del contrato de seguro», pp. 379 y ss.
  
- GARRIGUES, Joaquín: «Conferencia de Clausura», pp. 1.127 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.
  
- ILLESCAS ORTIZ, Rafael: «El lenguaje de las pólizas de seguro», pp. 355 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, 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.

- MONTÉS PENADÉS, Vicente L.: «Observaciones sobre la aleatoriedad del contrato de seguro», pp. 155 y ss.
  
- MOTOS GUIRAO, Miguel: «La Administración Pública, la Jurisprudencia del Tribunal Supremo y las condiciones generales del contrato de seguro», pp. 209 y ss.
  
- POLO SÁNCHEZ, Eduardo: «La extensión de la eficacia del control judicial sobre las condiciones generales del contrato de seguro», pp. 221 y ss.
  
- SÁNCHEZ CALERO, Fernando: «Conclusión, documentación, contenido del contrato (Artículos 5 a 24)», pp. 263 y ss.
  
- VERDERA y TUELLS, Evelio: «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro: encuadramiento constitucional y directrices básicas», pp. 29 y ss.
  
- VICENT CHULIÁ, Francisco: «Concepto y caracteres del contrato de seguro en la nueva Ley», pp. 135 y ss.

VICENT CHULIÁ, Francisco: *Compendio crítico de Derecho Mercantil*, Tomo I, Librería Bosch, Barcelona 1986, 2ª. Edición; y Tomo II, Librería Bosch, Barcelona 1990, 3ª. Edición.

VICENTE Y GELLA, Agustín: *Curso de Derecho Mercantil Comparado*, Tomo I, Zaragoza, 1948, Segunda Edición.

VIGIER DE TORRES, Agustín y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, Guillermo: *Compendio de Derecho y Legislación Marítima*, 2 Tomos, VARICOP, Madrid, 1961, 3ª. Edición.

VIGIL TOLEDO, Ricardo: «Las Cláusulas-Modelo de la UNCTAD para los seguros marítimos (cascos y carga)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen VII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1989, pp. 543-547.

WRIGHT & FAYLE: *A History of Lloyd's*, London, 1928.





## **ÍNDICES DE CITAS**

**I. TEXTOS LEGALES ESPAÑOLES**

**II. SENTENCIAS DE TRIBUNALES ESPAÑOLES**

**III. SENTENCIAS DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE  
LA UNIÓN EUROPEA**

**IV. OTROS DOCUMENTOS**



## **I. TEXTOS LEGALES ESPAÑOLES**

Ley de 21 de agosto de 1893, sobre Hipoteca Naval.

Código de Comercio de 22 de agosto de 1885.

Código Civil, de 24 de julio de 1889.

Ley de 12 de mayo de 1956, de Protección y Renovación de la Flota Mercante.

Ley 48/1960, de 21 de julio, Navegación Aérea.

Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos.

Orden del Ministerio de Hacienda, de 27 de abril de 1965, por la que se aprueban las normas para la contratación de pólizas de seguros de buques acogidos a los beneficios del Crédito Naval.

Decreto 984/1967, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos.

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 Bruselas, de 18 de diciembre de 1971, sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, y sus Protocolos de Londres, de 27 de noviembre de 1992 (Convenio del Fondo, 1992, con Instrumento de adhesión de España de 6 de junio de 1995, publicado en el BOE de 11 de octubre de 1997) y de 16 de mayo de 2003 (con Instrumento de ratificación de España de 1 de diciembre de 2004, publicado en el en el BOE de 2 de febrero de 2005).

Decreto 1.836/1974, por el que se sanciona con fuerza de Ley el Texto Articulado del Título Preliminar del Código Civil.

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).

Orden del Ministerio de Marina 331/1976, de 30 de marzo.

La Constitución Española de 27 de diciembre de 1978.

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.

Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

Real Decreto 1.348/1985, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que desarrolla la Ley sobre Ordenación del Seguro Privado.

Ley Orgánica 4/1986, de 26 de noviembre, por la que se autoriza la ratificación por España del Acta Única Europea, firmada en Luxemburgo el 17 de febrero de 1986.

Ley 19/1989, de 25 de julio, de reforma parcial y adaptación de la Legislación mercantil a las Directivas de la CEE en materia de Sociedades.

Real Decreto 1.027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro Marítimo.

Real Decreto 1.119/1989, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas.

Real Decreto 1.575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros.

Real Decreto 1.597/1989, de 29 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil.

Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados.

Tratado de la Unión Europea, o Tratado de Maastricht, de 7 de febrero de 1992, que entró en vigor el 1 de enero de 1993.

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.

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Ley Orgánica 10/1992, de 28 de diciembre, por la que se autoriza la ratificación por España del Tratado de la Unión Europea, firmado en Maastricht, el 7 de febrero de 1992.

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.

Resolución de 25 de octubre de 1994, de la Dirección General de Patrimonio del Estado, por la que se hace pública la Recomendación de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa a los órganos de contratación sobre aplicación de las Directivas comunitarias.

Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas.

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) 2223/96 del Consejo, de 25 de junio de 1996, relativo al Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales.

Real Decreto 1.784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil.

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.

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 38/1999, de 30 de diciembre, de Ordenación de la Edificación.

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, formalmente proclamada por primera vez en Niza, en diciembre de 2000, por el Parlamento Europeo, por el Consejo y por la Comisión; y, por segunda vez, tras su enmienda, en Estrasburgo, el 12 de diciembre de 2007. El 1 de diciembre de 2009, con la entrada en vigor del Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007, la Carta adquirió el mismo carácter jurídico vinculante que los Tratados.

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.

Tratado de Lisboa, de 13 de diciembre de 2007, que entró en vigor el 1 de diciembre de 2009, por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, pasando este último a denominarse Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (antiguo Tratado de la Comunidad Europea).

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.

Resolución de 3 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se regula el procedimiento de solicitud y expedición de los certificados de seguros a los que se refieren el Real Decreto 1.795/2008, de 31 de octubre, 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 los buques, y el Real Decreto 1.892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1992 (BOE de 18 de noviembre de 2008).

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.

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Real Decreto 1.616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de Derecho Marítimo.

Decisión del Consejo, de 12 de diciembre de 2011, sobre la adhesión de la Unión Europea al Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974, a excepción de sus artículos 10 y 11.

Decisión del Consejo, de 12 de diciembre de 2011, sobre la adhesión de la Unión Europea al Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974, en relación con lo dispuesto en sus artículos 10 y 11.

Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente.

Real Decreto 515/2013, de 5 de julio, por el que se regulan los criterios y el procedimiento para determinar y repercutir las responsabilidades por incumplimiento del Derecho de la Unión Europea.

Ley 15/2015, de 2 de julio, de Jurisdicción Voluntaria.

Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras.

Ley Orgánica 7/2015, de 21 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

Ley 28/2015, de 30 de julio, para la defensa de la calidad alimentaria.

Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.





## **II. SENTENCIAS DE TRIBUNALES ESPAÑOLES**

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 1 de junio de 1892.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 28 de abril de 1894.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 6 de octubre de 1899.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de enero 1908.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 25 de febrero de 1925.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 21 de abril de 1926.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de junio de 1926.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de abril de 1928.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 3 de enero de 1933.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de marzo de 1933.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de diciembre de 1934.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de diciembre de 1942.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 24 de febrero de 1944.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 3 de abril de 1945.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de abril de 1945.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 24 de marzo de 1947.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de abril de 1950.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de mayo de 1952.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de junio de 1953.

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 febrero de 1957.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de noviembre de 1957.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 4 de mayo de 1961 (RJ 1961/1858).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 24 de febrero de 1962.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de marzo de 1962.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 14 de enero de 1964.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de febrero de 1964 (RJ 1964/741).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de marzo de 1964.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 28 de abril de 1964.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 24 de junio de 1964 (RJ 1964/3684).

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

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 9 de diciembre de 1965 (RJ 1965/5603).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 20 de enero de 1966.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de febrero de 1966 (RJ 1966/805).

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

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de junio de 1966 (RJ 1966/3179).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de diciembre de 1967.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 5 de abril de 1968 (EDJ 1968/286).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 3 de mayo de 1968 (EDJ 1968/348).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 11 de mayo de 1968 (EDJ 1968/375).

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 20 de marzo de 1969.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de febrero de 1970 (RJ 1970/973).

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 18 de marzo de 1970.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 25 de abril de 1972 (EDJ 1972/80).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 31 de marzo de 1973 (RJ 1973/1136).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de diciembre de 1973.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 4 de octubre de 1974.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 17 de octubre de 1974 (EDJ 1974/467).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1975.

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 24 de febrero de 1975 (EDJ 1975/117).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 14 de abril de 1975 (RJ 1975/1517).

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 4 de marzo de 1980 (EDJ 1980/782).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de abril de 1980.

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 11 de marzo de 1982 (RJ 1982/1371).

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 4 de octubre de 1982 (EDJ 1982/5671).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de febrero de 1983 (RJ 1983/1042).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de febrero de 1983 (RJ 1983/1043).

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

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 1 de marzo de 1984 (RJ 1984/1195).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 17 de mayo de 1984 (EDJ 1984/9774).

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 11 de diciembre de 1984 (RJ 1984/6056).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 14 de diciembre de 1984 (RJ 1984/6112).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de enero de 1985 (RJ 1985/170).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de febrero de 1985 (RJ 1985/742).

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 8 de diciembre de 1985 (RJ 1985/6430).



Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 9 de diciembre de 1985 (RJ 1985/6595).

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 18 de julio de 1987 (RA 1987/1510).

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 29 de abril de 1988 (RJ 1988/3328).

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 4 de noviembre de 1988 (RJ 1988/8413).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 10 de diciembre de 1988 (EDJ 1998/9692).

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 (RJ 1988/9429).

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 3 de febrero de 1989 (EDJ 1989/960).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de febrero de 1989 (RJ 1989/1246).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, 22 de febrero de 1989 (EDJ 1989/1934).

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 23 de junio de 1990 (EDJ 1990/6712).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 28 de julio de 1990 (RJ 1990/6185).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 20 de marzo de 1991 (EDJ 1991/3016).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 11 de abril de 1991 (RJ 1991/2684).

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 27 de noviembre de 1991 (EDJ 1991/11259).

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 22 de julio de 1992 (EDJ 1992/8263).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 1 de marzo de 1993 (EDJ 1993/1973).

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 23 de marzo de 1993 (EDJ 1993/2880).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 de abril de 1993 (EDJ 1993/3291).

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 30 de marzo de 1994 (EDJ 1994/7802).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 9 de julio de 1994 (EDJ 1994/11875).

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 7 de marzo de 1996 (EDJ 1996/1340).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 17 de julio de 1996 (EDJ 1996/5754).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de septiembre de 1996 (RJ 1996/6644).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 15 de noviembre de 1996 (RJ 1996/7956).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 21 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8282).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8644).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 31 de diciembre de 1996 (RJ 1996/9394).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de enero de 1997 (RJ 1997/14).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 4 de julio de 1997 (EDJ 1997/6076).

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 30 de mayo de 1998 (EDJ 1998/7111).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de junio de 1998 (RJ 1998/5021).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de julio de 1998 (RJ 1998/6200).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9619).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9560).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1999 (RJ 1999/1413).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de junio de 1999 (RJ 1999/4485).



Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de julio de 1999 (RJ 1999/6358).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de diciembre de 1999 (EDJ 1999/40550).

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 12 de marzo de 2002 (EDJ 2002/3551).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 14 de junio de 2002 (EDJ 2002/22233).

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 21 de marzo de 2003 (EDJ 2003/6484).

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 16 de octubre de 2003 (EDJ 2003/130259).

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 11 de diciembre de 2006 (EDJ 2006/325624).

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).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de marzo de 2007 (EDJ 2007/13363).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, 4 de mayo de 2007 (EDJ 2007/28971).

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 22 de abril de 2008 (EDJ 2008/48874).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de julio de 2008 (EDJ 2008/166708).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 20 de noviembre de 2008 (EDJ 2008/222268).

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 2 de abril de 2009 (EDJ 2009/50753).

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 18 de mayo de 2009 (EDJ 2009/101661).

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

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 15 de noviembre de 2010 (EDJ 2010/253924).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 10 de diciembre de 2010 (EDJ 2010/290460).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de enero de 2011 (EDJ 2011/3989).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 9 de mayo de 2011 (EDJ 2011/130907).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de junio de 2011 (EDJ 2011/143495).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 11 de julio de 2011 (EDJ 2011/139862).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de octubre de 2011 (EDJ 2011/286982).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de diciembre de 2011 (EDJ 2011/328379).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 9 de octubre de 2012 (EDJ 2012/221341).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de marzo de 2013 (EDJ 2013/30533).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de junio de 2013 (EDJ 2013/120787).



### **III. SENTENCIAS DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA**

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de marzo de 1961, *affs.* 42 y 49/59 (*SNUPAT v. Alta Autoridad*), Rec. 1961.101.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 5 de febrero de 1963, *aff.* 26/62 (*Van Gend–Loos*), Rec. 1963.3.

Sentencia de 27 de marzo de 1963, *affs.* 28–30/62 (*Da Costa*), Rec. 1963.61.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 15 de julio de 1964, *aff.* 6/64 (*Costa–Enel*), Rec. 1964.1141.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 1 de diciembre de 1965, *aff.* 16/65 (*Schwarze*), Rec. 1965.1081.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 15 diciembre de 1966, *aff.* 34/65 (*Hans Dieter Mosthaf v. Comisión de la CEEA*), Rec. 1966.753.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 13 de febrero de 1969, *aff.* 14/68 (*Walt Wilhelm*), Rec. 1969.1.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 17 diciembre de 1970, *aff.* 11/70 (*Internationale Handelsgesellschaft*), Rec. 1970.1125.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 14 de diciembre de 1971, *aff.* 43/71 (*Politi*), Rec. 1971. 1039.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 17 de mayo de 1972, *aff.* 93/71 (*Leonesio*), Rec. 1972.287.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 7 de febrero de 1973, *aff.* 39/72 (*Comisión v. Italia*), Rec. 1973.101.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 10 de octubre de 1973, *aff.* 34/73 (*Variola*), Rec. 1973.981.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 14 de mayo de 1974, *aff.* 4/73 (*NOLD*), Rec. 1974.491.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 23 de enero de 1975, *aff.* 31/74 (*Galli*), Rec. 1975.47.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 8 de abril de 1976, *aff.* 43/75 (*Defrenne*), Rec. 1976.1365.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 27 de octubre de 1976, *aff.* 130/75 (*Prais*), Rec. 1976.1589.



Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 1 de febrero de 1978, *aff.* 78/77 (*LUHRS*), Rec. 1978.169.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 16 de febrero de 1978, *aff.* 61/77 (*Comisión v. Irlanda*), Rec. 1978.417.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 9 de marzo de 1978, *aff.* 106/77 (*Simmenthal*), Rec. 1978.629.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 27 de abril de 1978, *aff.* 90/77 (*Stimming*), Rec. 1978/995.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 25 de mayo de 1978, *affs.* 83 y 94/76, 4, 15 y 40/77 (*Bayerische HNL Vermehrungsbetriebe GmbH & Co. KG y otros v. Consejo y Comisión de las Comunidades Europeas*), Rec. 1978/1209.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 7 de febrero de 1979, *aff.* 136/78 (*Auer*), Rec. 1979.437.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 5 de abril de 1979, *aff.* 148/78 (*Tullio Ratti*), Rec. 1979.1629.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 27 de septiembre de 1979, *aff.* 230/78 (*Eridania*), Rec. 1979.2749.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 27 de marzo de 1980, *affs.* 66, 127 y 128/79 (*Salumi*), Rec. 1980.1237.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de junio de 1980, *affs.* 41/79, 121/79 y 769/79 (*Testa*), Rec. 1980.1979.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 15 de octubre de 1980, *aff.* 4/79 (*Providence Agricole de la Champagne*), Rec. 1980.2823.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 13 de mayo de 1981, *aff.* 66/80 (*International Chemical Corporation*), Rec. 1981.1191.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de noviembre de 1981, *aff.* 203/80 (*Casati*), Rec. 1980.2595.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 17 de diciembre de 1981, *aff.* 115/80 (*Demont v. Comisión*), Rec. 1981.3147.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de enero de 1982, *aff.* 8/81 (*Becker*), Rec. 1982.53.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 4 de febrero de 1982, *aff.* 817/79 (*BUYL*), Rec. 1982.245.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 10 de febrero de 1982, *aff.* 21/81 (*Petición de decisión prejudicial: Rechtbank van eerste aanleg Brugge – Bélgica*), Rec. 1982.381.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 6 de octubre de 1982, *aff.* 283/81 (*CILFIT*), Rec. 1982.3415.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 6 de mayo de 1982, *aff.* 54/81 (*Fromme*), Rec. 1982.1449.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 25 de enero de 1983, *aff.* 126/82 (*Smit Transport*), Rec. 1983.73.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 27 de febrero de 1985, *aff.* 112/83 (*Société des Produits de Maïs*), Rec. 1985.719.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 26 de febrero de 1986, *aff.* 152/84 (*Marshall*), Rec. 1986.723.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 15 de mayo de 1986, *aff.* 222/84 (*Marguerite Johnston v. Chief Constable of the Royal Ulster Constabulary*), Rec. 1986.1651.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de junio de 1987, *aff.* 14/86 (*Pretore di Salò*), Rec. 1987.2545.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de octubre de 1987, *aff.* 314/85 (*Foto–Frost*), Rec. 1987.4199.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 5 de octubre de 1988, *aff.* 210/87 (*Remo Padovani y herederos Mantovani v. Amministrazione delle finanze dello Stato*), Rec. 1988.6177.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de junio de 1990, *aff.* 213/89 (*Factortame*), Rec. 1990 I–2433.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 18 de junio de 1991, *aff.* 260/89 (*Elliniki Radiophonia Tiléorassi Anonimi Etairia y Panellinia Omospondia Syllogon Prossopikou v. Dimotiki Etairia Pliroforissis y Sotirios Kouvelas y Nicolaos Avdellas y otros*), Rec. 1991 I-2925.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de noviembre de 1991, *affs.* 6 y 9/90 (*Francovich*), Rec. 1991 I–5357.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 16 de diciembre de 1993, *aff.* 334/92 (*Wagner Miret*), Rec. 1993 I–6911.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 14 de julio de 1994, *aff.* 91/92 (*Faccini Dori*), Rec. 1994 I–3325.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 2 de diciembre de 1997, *aff.* 188/95 (*Fantask A/S y otros*), Rec. 1997 I–6783.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 18 de diciembre de 1997, *aff.* 129/96 (*Inter–Environnement Wallonie*), Rec. 1997 I–7411.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 5 de marzo de 1998, *aff.* 347/96 (*Solred, S. A. v Administración General del Estado*), Rec. 1998 I–937.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 24 de septiembre de 1998, *aff.* 76/97 (*Tögel*), Rec. 1998 I–5357.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 14 de junio de 2012, *aff.* C–618/10 (*Banco Español de Crédito, S. A. v. Joaquín Calderón Camino*). Publicada en la Recopilación electrónica de Jurisprudencia (Recopilación general).



## **IV. 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<sup>os</sup>. 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).

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.

Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro de 8 de abril de 2011.

Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act de 2012.

Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de octubre de 2012.

Propuesta de Código Mercantil, elaborada por la Sección Segunda, de Derecho Mercantil, de la Comisión General de Codificación, entregada al Excmo. Sr. Ministro de Justicia el 17 de junio de 2013.

Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 29 de noviembre de 2013.

Anteproyecto de Ley del Código Mercantil de 30 de mayo de 2014.

Marine Insurance Act de 2015.

Propuesta de Decisión del Consejo, de 22 de junio de 2015, relativa a la ratificación del Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, y la adhesión al mismo, por parte de los Estados miembros, en nombre de la Unión, a excepción de los aspectos relacionados con la cooperación judicial en materia civil.



## **PUBLICACIONES JURÍDICAS CONSULTADAS**

*Anuario de Derecho Marítimo.*

*Archivio Storico Italiano.*

*Assicurazioni.*

*Cuadernos de Derecho y Comercio.*

*Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil.*

*Il Diritto Marittimo.*

*La Ley.*

*Le Droit Maritime Français.*

*Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly.*

*Revista de Derecho de los Seguros Privados.*

*Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal.*

*Revista de Derecho Mercantil.*

*Revista de Derecho Privado.*

*Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya.*

*Revista Española de Derecho Marítimo* (1961–1968), editada por la  
*Asociación Española de Derecho Marítimo.*

*Revista Española de Seguros.*

*Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica.*

*Revista General del Derecho.*

*Revista Jurídica de Cataluña.*

*Rivista del Diritto della Navigazione.*

*The Journal of Maritime Law and Commerce.*

*“<sup>11</sup>Me volví y vi debajo del sol, que ni es de los ligeros la carrera, ni la guerra de los fuertes, ni aun de los sabios el pan, ni de los prudentes las riquezas, ni de los elocuentes el favor; sino que tiempo y ocasión acontecen a todos.”*

[*Eclesiastés 9:11, La Santa Biblia, Antigua Versión de Casiodoro de Reina (1569), revisada por Cipriano de Valera (1602), Revisión de 1960.*]





*Portopí*

*Palma de Mallorca*

*Cuatro de noviembre de dos mil quince*



***LAUS DEO***









La Doctrina ha sido unánime al entender que las normas que dedicaba el Libro III del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885 a regir el “*comercio marítimo*”, y muy particularmente los seguros marítimos, ya nacieron desfasadas respecto de la realidad de su tiempo, y a lo largo del siglo XX fue quedando cada vez más patente que esa regulación no satisfacía las exigencias del tráfico moderno.

La promulgación de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, suscitó la cuestión de qué lugar podía ocupar, en su caso, en el sistema de fuentes aplicable al seguro marítimo, y hemos sostenido que únicamente sería aplicable al mismo por analogía, y sólo después de los usos y de la aplicación analógica de las normas de la Sección Tercera del Título III del libro III del Código de Comercio (artículos 737 a 805), que, junto con su artículo 954, constituían el sistema legal de esta materia.

Pero este orden de prelación de fuentes se vio alterado de forma transitoria, en lo referente 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 50/1980 –Ley general–), al entrar en vigor, a partir del día 1 de enero de 1993, el régimen que, para los seguros contra daños por grandes riesgos –entre los que se hallan los marítimos–, introdujo la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, al modificar el artículo 23.2 de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado. Derogada esta última Ley por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, consideramos que el citado orden jerárquico de las fuentes del seguro marítimo, a partir del 10 de noviembre de 1995, volvió a ser el mismo que cabía aplicar hasta el día 31 de diciembre de 1992.

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima –que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014–, derogó el Libro III y los artículos 19.3 y 951 a 954 del Código de Comercio, y su artículo 406.1 establece que, en lo no previsto en ella, “*será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro*”, lo que supone que la aplicación de los usos y costumbres relativos al seguro marítimo y el recurso a la aplicación analógica de las normas referentes al mismo han quedado de nuevo pospuestas, con mayor alcance, por la de la Ley de Contrato de Seguro, lo que no nos parece acertado: en cuanto a los usos y costumbres, dada la relevancia que –según la Doctrina mayoritaria– poseen como fuente del Derecho Marítimo, y por lo que respecta a esa aplicación analógica, porque es más acorde con la naturaleza especial de aquel Derecho, de la que participa el seguro marítimo en él incardinado.