



Sección Española

Asociación Internacional
de Derecho de Seguros

BOLETÍN INFORMATIVO DE SEAIDA

Nº 188 · 2019

Jornada de SEAIDA

**“Seguros de Transporte Marítimo y Terrestre.
5º Aniversario de la LNM y 10º de la LCTT”**

Por Francisco Sánchez-Gamborino

Doctor en Derecho, Abogado.

Presidente del Grupo de Trabajo “Seguros de Transporte” en SEAIDA

BOLETÍN INFORMATIVO DE SEAIDA Nº 188 · 2019

Depósito Legal: M-15219-93

Coordinador: Félix Benito Osma

Redactor: Francisco Sánchez-Gamborino.

Maquetación: Eduardo Escribano Gutiérrez

El **día 24 de octubre de 2019** se celebró en la sede de **SEAIDA**, en Madrid, con motivo de los respectivos aniversarios de las leyes reguladoras de los contratos de transporte por cada uno de estos medios: **Ley 14/2014 de 24 Julio -LNM-**, y **Ley 15/2009 de 11 Noviembre -LCTT-**, las cuales leyes, o bien directamente regulan sus seguros o al menos repercuten en gran medida en los mismos.

Abrió la Jornada el Presidente de SEAIDA **D. Rafael ILLESCAS**, Catedrático de Derecho Mercantil.



D. Rafael ILLESCAS

La globalización del comercio -reflexionó- necesita una mayor y más actualizada normativa, que no llega (organismos como UNIDROIT e ICC adolecen de insuficiente actividad), y a efectos del seguro en concreto, vio grandes ventajas en la electrónica (sensores en la mercancía, etc.).



Sres. Sánchez-Gamborino, Sáez, Illescas y Girgado

La Jornada se desarrollaría en cinco “mesas” o paneles temáticos, de que brevemente pasamos a informar. Fueron moderadas por el Profesor **D. Félix BENITO**, Secretario General de SEAIDA, quien fue presentando a cada uno de los sucesivos ponentes.

MESA PRIMERA - Experiencias prácticas: 5 años de LNM y 10 de LCTT.



D. Pablo GIRGADO

D. Pablo GIRGADO, Profesor de Derecho Mercantil de la U. Rovira y Virgili (Tarragona), se refirió a ***“La aplicación judicial en materia de seguros marítimos tras la aprobación de la LNM”***. Hizo un repaso de cuestiones tratadas por las Audiencias Provinciales, entre las que con cita de numerosas sentencias, destacó: la competencia objetiva (art. 86 ter 2, c LOPJ), la normativa aplicable (art. 406 LNM, y subsidiariedad de la LCS), el carácter dispositivo de la norma (art. 407.1 LNM, art. 11.a LOSSEAR), las condiciones generales, el riesgo asegurado -el principio de universalidad de riesgos, riesgos excluidos o cubiertos, el dolo o la culpa del asegurado-, los deberes del tomador/asegurado -precontractual de declarar el riesgo, de comunicar el siniestro, y de evitar o aminorar el daño-, y la indemnización -incluido el alcance de la subrogación-.



D. Fernando SAEZ

D. Fernando SAEZ, de la correduría de seguros WILLIS - TOWERS – WATSON, disertó sobre ***“Terrorismo, riesgos políticos y seguros en el transporte marítimo y terrestre de mercancías”***. Base de estos seguros son las cláusulas ICC-A, en que los riesgos de guerra y huelgas pueden garantizarse mediante cláusulas específicas. En ellas, el terrorismo sí está cubierto. El mercado de Londres (sucesivas entidades) determinará qué países están en guerra y en qué grado de riesgo cada uno, lo cual influye en la fijación de las primas. Si, pese a esa declaración, no es verdad que el país esté en guerra o viceversa, para no generar indefensión cabe cancelar la cobertura mediante cláusula específica. Hay coberturas adicionales de transportes como “War on Land” (LSW 1130) o “Political Violence Cover”, aunque la propia calificación del hecho -como tumulto, revolución, insurrección, etc.- puede ser controvertida. La cláusula tipo presente en las pólizas contiene una exclusión de países concretos, pero el matiz de guerra “declarada o no” también puede generar indefensión. Por eso a veces se remiten como criterio a haber sido el país en cuestión sancionado (por UN, UE, Reino Unido o los Estados Unidos de América).

MESA SEGUNDA – Seguros de Buques.



D. Juan P. RODRIGUEZ DELGADO

D. Juan P. RODRIGUEZ DELGADO, Profesor de Derecho Mercantil de la U. Carlos III (Madrid), trató sobre asunto muy novedoso: ***“Buques autónomos y su incidencia en el seguro”***. Empezó recordando que entre el vehículo tradicional -totalmente manual- y el plenamente autónomo hay una graduación que pasa por el tripulado con elementos automatizados como apoyo y el que lleva mando remoto, con o sin tripulación a bordo; la clave es, pues, es quién toma las decisiones. Para construir un vehículo autónomo no es necesario cambiar su morfología: basta añadirle un ordenador con un programa. Estos sistemas serán implantados cuando a los navieros se demuestre que son tan seguros como los clásicos (o más, pues reducen el error humano), aparte del ahorro de costes (de tripulación). ¿Necesitamos un nuevo marco legal o basta el actual con adaptaciones? Realmente los convenios internacionales no exigen que el buque tenga a bordo tripulación. Ahora bien, el capitán, que debe decidir p. ej. sobre una avería gruesa, ¿puede ser sustituido por un controlador en tierra?, ¿y por un programa automático?, ¿podría bastar una aplicación analógica / interpretación teleológica de la normativa? En cualquier caso, a efectos de seguro, hay nuevos riesgos a cubrir: piratería informática, ciberataque, etc. excluidos en la LNM o en pólizas; sería, pues, necesario redefinir los riesgos.



D. José M. MARTÍN OSANTE

D. José M. MARTÍN OSANTE, Profesor de Derecho Mercantil de la U. del País Vasco, se centró en *“El seguro de buques en la LNM”*. Tras unas ideas generales, como la naturaleza dispositiva de la Ley salvo disposición en contra (art. 407.1) y que la forma escrita lo es sólo a efectos de prueba (arts. 407.2 y 421), trazó la división legal entre seguros por viaje (p. ej. a un astillero, para desgüace, etc.), y el habitual seguro por tiempo. Este seguro recoge el principio de universalidad de riesgos: como exclusiones, solo las expresamente indicadas en la Ley, a probar por el asegurador. El deber de declaración no es solo contestar a un cuestionario (como en LCS) sino activo y espontáneo del tomador: todas las circunstancias que conozca o razonablemente deba conocer. Cubre la responsabilidad por abordaje, y se extiende a la totalidad de la responsabilidad (no a sus 3/4, como era tradicional). También puede cubrirse la responsabilidad por daños derivados del choque con objetos fijos (muelles, puentes, rocas). Exclusión específica de los vicios ocultos (art. 445), que complementa la del vicio propio (art. 420).

MESA TERCERA – Seguros de embarcaciones de recreo.



D. Eliseo SIERRA

D. Eliseo SIERRA, Profesor de Derecho Mercantil de la U. de Barcelona, habló del transporte de personas: ***“El seguro marítimo de transporte de pasajeros (ferrys y cruceros, etc.)”***. Según el Convenio de Atenas de 2002, los buques de pasaje deben tener un seguro de RC no inferior a 250.000 DEG (unos 300.000 EUR) por pasajero y siniestro. Por su parte, el Reglamento CE 392/2009 convierte a Derecho europeo dicho Convenio y la Reserva y directivas de la OMI. Es a esta normativa de la UE a la que remite el art. 300 de la LNM. Dicho Convenio (art. 4 bis 10) incluye la “acción directa” del art. 76 LCS; para ejercerla está activamente legitimado cualquier perjudicado y pasivamente el asegurador, según criterio de la causa próxima; se admite la intervención provocada -p. ej. transportista contractual y subcontratado-; en caso de acción directa son oponibles: la ausencia de culpa, y las causas de exoneración de los accidentes marítimos, como la fuerza mayor o el dolo de tercero (nada se dice sobre dolo de ellos dependientes); es competente el mismo tribunal ante el cual se demandaría al transportista.



D.ª María José MORILLAS

D.ª **María José MORILLAS**, Catedrática de Derecho Mercantil de la U. Carlos III (Madrid), dirigió su atención sobre ***“El Seguro de Responsabilidad Civil de Embarcaciones de Recreo”***. Tras recordar la importancia de los deportes náuticos en un país con 8000 km de costa, se refirió a la gran variedad de clases de seguro que cubren los deportes náuticos. De ellos, el más conocido y regulado con mayor detalle es el obligatorio de RC, al que se aplica en el R.D. 607/1999 y la LNM art. 406. Respecto a éste, fue analizando su finalidad, el concepto de “embarcación de recreo”, su naturaleza -si es o no de “grandes riesgos”; si es o no un “seguro marítimo”-, la declaración de riesgo, la “acción directa” del art. 76 LCS, si se aplica o no el límite indemnizatorio del Convenio de Londres de 1976, etc.

MESA CUARTA – Experiencias en los seguros de Transporte Terrestre.



D. Félix BENITO y D. David Díez RAMOS

D. David Díez RAMOS, Abogado del Bufete ROGERS & CO., hizo un repaso de la principal Jurisprudencia dictada en los últimos diez años sobre las cláusulas más habituales -y más conocidas- en los seguros de mercancías transportadas por carretera: **las ICC-A**, cuya actual versión es la de 1 enero 2009. Son, dijo, una especie de “todo riesgo”, ya que en ellas lo no expresamente excluido está cubierto. La mayoría de sentencias -tres decenas- se centran en unas pocas cláusulas: analizan su exclusión por dolo -robo, hurto o apropiación indebida- (cláusula 4.1) y por embalaje insuficiente o inadecuado (cláusula 4.3), inclusión o no del periodo de tránsito -delimitación temporal de cobertura- (cláusula 8.1: la que más controversia ha generado), y terminación del contrato de transporte (cláusula 9).



D. Francisco SANCHEZ-GAMBORINO

D. Francisco SANCHEZ-GAMBORINO, Doctor en Derecho y Abogado, estudió dos cuestiones relativas a los seguros de transporte terrestre: **el dolo del asegurado** y su -a veces difícil- distinción de **la culpa** de éste (destacando que, pese a haber sentencias que hablan de “culpa grave” del transportista, haciéndola equivaler a dolo -con la consecuente exclusión de cobertura *ex art. 19 LCS*, aparte de romper el límite máximo de indemnización -*art. 29 CMR* y *art. 62 LCTT*) en Derecho español del transporte terrestre no existe ese concepto de “culpa grave”), y las cláusulas limitativas de derechos del asegurado y su -a veces difícil- distinción de las cláusulas delimitadoras del riesgo (la Jurisprudencia califica de diversa manera una misma cláusula), con la aplicación o no del concepto “gran riesgo”, y derecho o no a la indemnización si se destacó o no y se aceptó o no expresamente (*arts. 3 y 44, párrafo segundo, LCS* y *art. 11 de la Ley 20/2015*).



D.ª Tatiana ARROYO

D.ª Tatiana ARROYO, Profesora de Derecho Mercantil de la U. Carlos III (Madrid) cerró mesa con una reflexión sobre la confusión que en Derecho español suele sufrirse entre ***seguros de transporte terrestre de mercancías y seguro de responsabilidad civil del porteador***. Pero, dijo, su respectiva finalidad es distinta: proteger la mercancía (por eso incluye eventos de fuerza mayor), o proteger el patrimonio del transportista cuando éste sea responsable. Cuando el transportista contrata seguros de daños muchas veces lo hace erróneamente por cuenta propia. Por último, se refirió al tratamiento de este asunto en los ordenamientos de Chile y de Colombia.

MESA QUINTA – Arbitraje en los Seguros de Transporte.



D. Manuel ALBA

D. Manuel ALBA, Profesor Titular de Derecho Mercantil de la U. Carlos III (Madrid), presentó una alocución introductoria, recordando que en transporte marítimo el arbitraje tiene una larga tradición, si bien casi todo se dirime en Londres. La mayor parte de controversias se ciñen al marco del contrato de seguro o bien entre una compañía aseguradora que, subrogada, reclama contra terceros responsables. Casi siempre, el convenio arbitral está ya presente en la póliza (no siempre: las cláusulas ICC-A no lo prevén); más rara vez, acordado tras ya surgir el conflicto. Los casos más frecuentes son de seguros de daños, de RC y de viajeros, aunque también se usa bastante en casos de salvamento y en contratos de construcción de buques.



D. José María ALCÁNTARA

D. José María ALCÁNTARA, Árbitro independiente, ofreció unas reflexiones basadas en su experiencia de décadas. El arbitraje marítimo -empezó afirmando- es perfectamente utilizable en los contratos de seguros marítimos (casco-máquinas, cargamento, flete, P&I, pérdida de beneficios, etc.). Sus principales ventajas son el ahorro de coste y tiempo -gracias a un procedimiento más sencillo-, un conocimiento especializado de la materia por el juzgador, el mantenimiento de buenas relaciones comerciales entre las partes enfrentadas y la privacidad de los laudos arbitrales. Sugirió unas reglas específicas de procedimiento a incluir en las pólizas.



D. Carlos SALINAS

D. Carlos SALINAS, Profesor Titular de Derecho Mercantil de la U. Valencia y socio de MA Abogados, fue el último ponente de la Jornada. Claras las ventajas del arbitraje

para la seguridad en la aplicación del Derecho, la mejor manera de someter a arbitraje las disputas sería poner la cláusula arbitral en los contratos: de utilización de buque de seguro. Después se preguntó si los arts. 251 y 468 de la LNM violan el art. 25 Bruselas I bis y el art. II del Convenio de Nueva York. También, otras cuestiones como quiénes son los terceros al contrato (el legítimo tenedor derivativo del conocimiento de embarque, el destinatario de un *swb*, el transitario ex art. 278 LNM, el asegurador que acciona ex art. 437. 5 LNM y 43 LCS, el *merchant* de los conocimientos de embarque), y a quién vincula la sumisión a arbitraje en la póliza de seguro (si es o no una cláusula limitativa de derechos, si vincula al asegurado no tomador -como en las pólizas flotantes de mercancías-, y el caso distinto de la acción directa en el seguro de RC).

La Jornada tuvo una alta participación de asistentes y en los coloquios y debates que siguieron a cada una de las ponencias se plantearon cuestiones del mayor interés.