



Nuevo marco modernizado del seguro marítimo



POR CRISTINA PALOMA MARTÍ

Abogada-Directora del área de Derecho Marítimo, Transporte, Logística y Comercio Internacional de IMB Grup

La trascendencia práctica y económica que tiene el seguro marítimo para los operadores del contrato de transporte y los aseguradores requería una regulación actualizada y específica acorde con las coberturas y garantías de las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres y una adecuación al articulado de la Ley 50/1980 de Contrato de Seguro (LCS). La reciente entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima (LNM) ha establecido el marco jurídico español modernizado del contrato de seguro marítimo.

Hasta entonces, la LCS en su Disposición Final dejaba vigente los artículos del Código de Comercio reguladores del seguro marítimo. Este marco jurídico había llevado a las partes a disputar ante los Tribunales sobre la aplicabilidad o no con carácter supletorio de la LCS al seguro marítimo en orden al recargo por demora del 20% a cargo del asegurador en la reclamación judicial de una indemnización o la legitimación de la acción directa

a favor del tercero perjudicado contra el asegurador; entre otras cuestiones.

En primer lugar, huelga señalar que a pesar de la actual regulación del seguro marítimo, las partes pueden establecer libremente las condiciones de cobertura, salvo que expresamente se disponga lo contrario en la Ley y siempre que, claro está, las condiciones pactadas no contraríen el interés ni el orden público ni perjudiquen a terceros. Asimismo, y por su especial importancia, debe mencionarse que las cláusulas que limiten derechos del asegurado deberán suscribirse por separado en subrayado, negrita etc., y ser expresamente aceptadas por el asegurado. En caso contrario, no serán válidas.

EL INTERÉS ASEGURADO

La LNM dispone que son objeto del seguro todos los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros expuestos a los riesgos de la navegación marítima y enume-

ra a los buques, embarcaciones y artefactos navales, el flete, el cargamento, la responsabilidad civil y cualesquiera otros intereses patrimoniales.

El seguro marítimo se entiende concertado por cuenta de quien resulte titular del interés en el momento del siniestro, de manera que resulta recomendable asegurar las mercancías con la mención expresa en la póliza "por cuenta de quien corresponda" a fin de evitar que quien sea el titular del interés asegurable en el momento de producirse el siniestro no pueda reclamar los daños al no constar en la póliza. Téngase en cuenta tanto las compraventas internacionales sujetas al Incoterm CIF en las que la transmisión del riesgo del vendedor al comprador comporta la transmisión de la titularidad del interés asegurado, como las sucesivas compraventas de mercancías mientras están navegando.

Los Tribunales han negado en compraventas CIF la legitimación activa en un proceso a quien reclama una indemnización sin ser el titular del interés asegurado. Sucede en la práctica que siendo el comprador el único legitimado para interponer una acción en reclamación del daño por haber asumido el riesgo de la mercancías desde el momento en que éstas sobrepasaban la borda del buque, sea el vendedor quien perjudicado por no haber recibido el precio de la compraventa reclame el daño al asegurador. En tal supuesto, el asegurador rehusará el siniestro y, en su caso, los Tribunales podrán estimar la falta de legitimación ac-

tiva del vendedor. Una cesión de derechos de créditos y acciones del comprador al vendedor podrá solventar el problema. En esta misma tesitura puede situarse el asegurador que indemniza un siniestro al vendedor y se subroga para reclamar frente al causante del daño.

PRINCIPIO DE UNIVERSALIDAD DEL RIESGO

La LNM recoge el principio de universalidad refiriéndose a los riesgos de la navegación y excluye expresamente los daños causados por riesgos de guerra, piratería, huelgas, explosiones, radiaciones y contaminaciones radioactivas, el vicio propio o naturaleza intrínseca del objeto asegurado, el desgaste y uso natural, y cuando medie dolo o culpa grave del asegurado y de los dependientes en tierra con funciones de gerencia o dirección de las que dependa el estado de

conservación o de mantenimiento del objeto asegurado. Si las partes acordasen indemnizar incurriendo culpa grave del asegurado quedará al menos un 10% del daño a cargo del asegurado.

A menudo, ante un siniestro el asegurado se esfuerza persistentemente en convencer al asegurador sobre la cobertura del riesgo cuando, en realidad, corresponderá al asegurador probar que el riesgo no resulta cubierto por la póliza o excluido por la ley y al asegurado probar el siniestro y el daño.

SEGURO MÚLTIPLE

También sucede que en el transporte de mercancías, el comprador, el vendedor u otros sujetos con intereses económicos en la mercancía, transportistas o subcontratados las aseguran para el mismo viaje y por idénticos riesgos. Antes de la entrada en vigor de la LNM, el primer asegurador respondía y, solo en el supuesto de que el primer contrato de seguro no cubriera el valor íntegro del objeto asegurado, la responsabilidad del exceso recaía sobre los aseguradores que contrataron con posterioridad, siguiendo el orden de fechas. Con la LNM, con independencia de que los contratos de seguros hayan sido suscritos o no por el mismo tomador, cada asegurador deberá indemnizar en proporción al capital asegurado en su póliza. En dicho orden de cosas, se establece la obligación del asegurado a comunicar la existencia de otros seguros. En su defecto, los aseguradores no estarán obligados a pagar la indemnización. ▶

LA RECIENTE ENTRADA EN VIGOR DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA (LNM) HA ESTABLECIDO EL MARCO JURÍDICO ESPAÑOL MODERNIZADO DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

CON LA LNM, CON INDEPENDENCIA DE QUE LOS CONTRATOS DE SEGUROS HAYAN SIDO SUSCRITOS O NO POR EL MISMO TOMADOR, CADA ASEGURADOR DEBERÁ INDEMNIZAR EN PROPORCIÓN AL CAPITAL ASEGURADO EN SU PÓLIZA

Asimismo, ante un supuesto de coaseguro se establece la legitimación judicial y extrajudicial del asegurador abridor o delegado para reclamar contra el responsable del daño, cuestión poco pacífica en la doctrina y tribunales.

CONCEPTOS INDEMNIZABLES

La LNM recoge como indemnizables el valor de los daños materiales hasta el límite de la suma asegurada, así como el importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado, los gastos por salvamento y los gastos razonables para aminorar el daño. El valor asegurable de las mercancías se fijará teniendo en cuenta su valor en origen incrementado con el de los gastos de su transporte y aduana.

Sin embargo, no se indemnizarán los perjuicios derivados del siniestro, tales como retrasos, demoras, paralizaciones, pérdidas de mercado, diferencias de cambio, lucro cesante y, en general, cualquier daño indirecto, salvo los expresamente incluidos en la Ley y los daños y perjuicios ocasionados por el objeto asegurado a personas.

FASES NO MARÍTIMAS DEL TRANSPORTE

Ante un siniestro en un viaje a través de diversos medios de transporte en ocasiones no puede de-



terminarse en qué momento se ha producido el siniestro, en tal caso se aplicarán las normas del seguro de transporte terrestre si el viaje terrestre constituye la parte más importe del mismo. Sin embargo, la LNM establece de conformidad con el dictado de los Tribunales españoles que las normas reguladoras del seguro marítimo se aplicarán a las fases no marítimas del transporte siempre que sean accesorias del viaje marítimo.

LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO

Se establece un plazo de un mes para la práctica de la liquidación desde la aceptación del abandono o del siniestro y de 15 días para abonar la indemnización desde que el asegurado haya manifestado

su conformidad con la liquidación. No obstante el asegurado no esté conforme con la liquidación, podrá aceptarla sin que ello suponga una aceptación de la indemnización ni una renuncia a una futura reclamación o derechos sobre los importes indemnizatorios a reclamar. Pagada la indemnización, el asegurador no podrá ejercitar acción en perjuicio del asegurado subrogado.

LA MORA DEL ASEGURADOR

Si el asegurador se demora en el pago de la indemnización deberá abonar el interés legal. La LNM no ha extendido el alcance de los intereses moratorios a la penalización del 50% y 20% que la LCS prevé para el transporte terrestre y el aéreo.

PRESCRIPCIÓN

Como siempre, el reclamante deberá tener en cuenta los plazos de prescripción de los derechos que se deriven del seguro marítimo, que la nueva normativa fija en dos años a partir del momento en que pudieran ejercitarse frente a los tres años antes previstos.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Respecto al seguro de responsabilidad civil, se establece que la obligación del asegurador de indemnizar existe desde que surge la responsabilidad del asegurado ante el tercero perjudicado. Además, se concede al perjudicado en siniestro acción directa fren-

A MENUDO, ANTE UN SINIESTRO EL ASEGURADO SE ESFUERZA PERSISTENTEMENTE EN CONVENCER AL ASEGURADOR SOBRE LA COBERTURA DEL RIESGO CUANDO, EN REALIDAD, CORRESPONDERÁ AL ASEGURADOR PROBAR QUE EL RIESGO NO RESULTA CUBIERTO POR LA PÓLIZA O EXCLUIDO POR LA LEY Y AL ASEGURADO PROBAR EL SINIESTRO Y EL DAÑO

te al asegurador sin exceptuar a los seguros de protección e indemnización y se delimita la responsabilidad del asegurador hasta la suma asegurada por cada uno de los hechos que originen la responsabilidad y por hechos ocurridos durante la vigencia del contrato. ►