

ALBANO GILABERT GASCÓN
Instituto Universitario de Derecho del Transporte
Universitat Jaume I de Castellón

LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE Y EL SEGURO MARÍTIMO

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2024

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
PRÓLOGO	15
AGRADECIMIENTOS	21
ABREVIATURAS	23
INTRODUCCIÓN.....	27

PARTE I

EL SEGURO MARÍTIMO Y SU REGULACIÓN EN LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE

CAPÍTULO I. LAS CLÁUSULAS SOBRE SEGURO EN LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE.....	37
I. LA EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DEL BUQUE, LOS RIESGOS DE LA NAVEGACIÓN Y LA NECESIDAD DE SU ASEGURAMIENTO EN EL MARCO DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE...	37
II. LOS SEGUROS A ESTIPULAR EN EL MARCO DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE.....	39
1. La contratación de un seguro de cascos y los riesgos asegurados	41
2. La contratación de un seguro de protección e indemnización y los riesgos asegurados.....	44
 CAPÍTULO II. LOS INTERESES ASEGURADOS Y LAS PÓLIZAS QUE LOS ASEGURAN	 47
I. INTRODUCCIÓN	47
II. EL INTERÉS DEL PROPIETARIO DEL BUQUE.....	48
1. El interés sobre el buque: el <i>proprietary interest</i>	48
2. El interés del propietario en la conservación de su patrimonio: la responsabilidad civil frente a terceros.....	53

	<u>Pág.</u>
III. EL INTERÉS DEL ARRENDATARIO O FLETADOR.....	54
1. El interés del arrendatario del buque	55
2. El interés del fletador.....	61
3. El aseguramiento de los intereses del arrendatario y del fletador.....	69
3.1. El aseguramiento de la responsabilidad civil frente a terceros: especial referencia a la cobertura del fletador en los seguros de P&I	69
3.2. El aseguramiento de la responsabilidad del arrendatario o del fletador frente al propietario del buque	71
3.2.1. El aseguramiento del arrendatario o fletador en el segu- ro de P&I.....	71
3.2.2. El aseguramiento del arrendatario en el seguro de cas- cos: el interés del <i>bailee</i>	72
3.2.3. El aseguramiento de la responsabilidad del <i>time charterer</i> frente al fletante en el seguro de cascos: el <i>pervasive</i> <i>insurable interest</i>	75
3.2.4. El aseguramiento de la responsabilidad del <i>voyage char-</i> <i>terer</i> : la ausencia de una relación de proximidad con el buque	83
3.3. El aseguramiento del interés del demise o <i>time charterer</i> deriva- do de la explotación económica del buque	84
3.4. El aseguramiento de los intereses del arrendatario o fletador por tiempo en los contratos de utilización del buque.....	85
IV. EL INTERÉS DEL GESTOR NAVAL	87
1. El interés del gestor naval por los daños al buque y su aseguramiento .	87
2. El interés del gestor naval por el beneficio dejado de obtener como consecuencia de la destrucción del buque	92
3. El interés del gestor naval por la responsabilidad civil frente a ter- ceros.....	93
4. El aseguramiento del gestor naval y su relación con los contratos de utilización del buque.....	94
V. EL VALOR ASEGURABLE DE LOS DISTINTOS INTERESES ASEGU- RADOS	97
1. El valor asegurable del propietario del buque	98
2. El valor asegurable en los supuestos de <i>bailment</i> y <i>pervasive insurable</i> <i>interest</i>	99
CAPÍTULO III. LA OBLIGACIÓN DE CONTRATAR Y MANTENER LOS SEGUROS EN EL MARCO DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE	103
I. LA NATURALEZA JURÍDICA DE LA OBLIGACIÓN DE CONTRATAR EL SEGURO.....	103
II. LOS CRITERIOS A SEGUIR POR LAS PARTES A LA HORA DE ATRI- BUIR LA RESPONSABILIDAD DE CONTRATAR Y MANTENER LOS SEGUROS	105

	<u>Pág.</u>
1. El criterio vinculado a la distribución del riesgo entre las partes.....	106
1.1. La distribución del riesgo y la obligación de contratar los seguros en los contratos de arrendamiento de buque	106
1.2. El mantenimiento del buque y la obligación de contratar los seguros en los contratos de fletamento	110
2. El criterio vinculado al interés asegurable.....	116
2.1. El criterio vinculado al interés asegurable en los contratos de arrendamiento de buque	117
2.2. El criterio vinculado al interés asegurable en los contratos de fletamento	118
3. El criterio vinculado a la duración del contrato.....	118
3.1. El criterio vinculado a la duración en los contratos de arrendamiento de buque	118
3.2. El criterio vinculado a la duración en los contratos de fletamento .	119
CAPÍTULO IV. LOS INCUMPLIMIENTOS ASEGURATIVOS Y SUS EFECTOS SOBRE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE	121
I. INTRODUCCIÓN	121
II. EL INCUMPLIMIENTO POR CAUSAS IMPUTABLES A LA PERSONA OBLIGADA A CONTRATAR Y MANTENER EL SEGURO.....	122
1. El incumplimiento de la cláusula sobre seguro y sus implicaciones para los contratos de utilización del buque	122
1.1. Tipología de las cláusulas contractuales: <i>conditions</i> , <i>warranties</i> e <i>innominate terms</i>	122
1.1.1. Las <i>warranties</i>	122
1.1.2. Las <i>conditions</i>	123
1.1.3. Los <i>innominate</i> o <i>intermediate terms</i>	124
1.2. La configuración de la cláusula sobre seguro como una <i>condition</i> , una <i>warranty</i> o un <i>innominate term</i> y las consecuencias de su incumplimiento por causas imputables a la persona responsable de contratar y mantener las pólizas.....	127
2. El incumplimiento de las obligaciones del contrato de seguro y sus efectos	130
2.1. Las obligaciones derivadas del contrato de seguro	131
2.1.1. El deber de declaración del riesgo.....	131
2.1.2. El pago de la prima.....	132
2.1.3. El deber de comunicar el siniestro	133
2.2. Las consecuencias del incumplimiento de las obligaciones del tomador sobre los contratos de utilización del buque.....	134
III. EL INCUMPLIMIENTO POR CAUSAS NO IMPUTABLES A LA PERSONA OBLIGADA A CONTRATAR Y MANTENER EL SEGURO	135
1. El incumplimiento con anterioridad a la producción del siniestro	135
2. El incumplimiento con posterioridad al siniestro	136

	<u>Pág.</u>
2.1. Sobre la existencia de un incumplimiento de la cláusula sobre seguro	136
2.2. Sobre la parte responsable de los daños y perjuicios ocasionados por el siniestro	137

PARTE II

LAS CONSECUENCIAS DERIVADAS DE LAS CLÁUSULAS SOBRE SEGURO INCLUIDAS EN LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE: RESPONSABILIDAD *INTER PARTES* Y SUBROGACIÓN DEL ASEGURADOR

CAPÍTULO V. LA RELACIÓN ENTRE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y SEGURO EN LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE.....	143
I. LA RESPONSABILIDAD DEL ARRENDATARIO O FLETADOR FRENTE AL ARRENDADOR O FLETANTE EN LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE BUQUE	143
II. LA EXCLUSIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL ARRENDATARIO O FLETADOR COASEGURADO: LA INTERPRETACIÓN DE LA CLÁUSULA SOBRE SEGURO INCLUIDA EN LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE.....	144
III. LOS LÍMITES A LA TEORÍA DE LA INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO PRINCIPAL	158
1. La prohibición de excluir la responsabilidad nacida de una actuación dolosa del arrendatario o fletador	158
2. El mantenimiento de la responsabilidad de las partes coaseguradas a raíz de la interpretación del contrato subyacente	159
3. El mantenimiento de la responsabilidad de las partes coaseguradas a través de un término expreso en el contrato subyacente.....	160
4. La prohibición de perjudicar los derechos subrogatorios del asegurador: el art. 437.5 LNM y la consideración de tercero del <i>charterer</i> coasegurado	164
4.1. Los contratos de <i>joint</i> y <i>composite insurance</i> en el Derecho inglés y la consideración de «tercero» del <i>charterer</i> coasegurado ...	165
4.2. Los supuestos de co-seguro en el Derecho español y la consideración de «tercero» del <i>charterer</i> coasegurado	168
CAPÍTULO VI. LOS DERECHOS SUBROGATORIOS DE LA ASEGURADORA DEL BUQUE	173
I. CONSIDERACIONES PREVIAS.....	173
1. La obligación indemnizatoria del asegurador y el derecho a dirigirse contra el causante del siniestro	173
2. Sobre el modo en que se transmite el derecho de crédito: la subrogación del asegurador.....	175
II. EL FUNDAMENTO DE LA ACCIÓN DEL ASEGURADOR CONTRA EL RESPONSABLE DEL SINIESTRO	181

	<u>Pág.</u>
1. La finalidad de evitar una doble indemnización por parte del asegurado.	181
2. La evitación de la liberación del causante del siniestro	182
3. La subrogación como medio para que el asegurador obtenga recursos complementarios.....	184
III. LA SUBROGACIÓN EN LOS SEGUROS MARÍTIMOS	185
1. El reconocimiento del derecho de subrogación en los seguros marítimos y su naturaleza jurídica.....	185
2. Los presupuestos de la subrogación en los seguros marítimos	187
3. El alcance objetivo del derecho de subrogación	190
 CAPÍTULO VII. LA LEGITIMACIÓN DE LA ASEGURADORA PARA DIRIGIRSE CONTRA EL ARRENDATARIO O FLETADOR CAUSANTE DEL SINIESTRO	 193
I. INTRODUCCIÓN	193
II. LA LEGITIMACIÓN DE LA ASEGURADORA PARA DIRIGIRSE CONTRA EL <i>CHARTERER</i> RESPONSABLE CUANDO ES EL TOMADOR DE LA PÓLIZA.....	194
1. La legitimación de la aseguradora para dirigirse contra el <i>charterer</i> responsable en los seguros por cuenta ajena	194
2. La consideración de «tercero» del tomador en los seguros por cuenta de quien corresponda.....	197
3. La consideración de «tercero» del tomador en los supuestos en que no se identifiquen claramente las partes aseguradas.....	199
III. LA LEGITIMACIÓN DE LA ASEGURADORA PARA DIRIGIRSE CONTRA EL ARRENDATARIO O FLETADOR POR TIEMPO RESPONSABLE CUANDO SU INTERÉS ES ASEGURADO JUNTO AL DEL PROPIETARIO DEL BUQUE	201
1. La legitimación de la aseguradora para dirigirse contra el arrendatario o fletador por tiempo coasegurado cuando no tenga la consideración de tercero.....	201
2. La legitimación de la aseguradora para dirigirse contra el arrendatario o fletador por tiempo cuando tenga la consideración de tercero.....	203
2.1. La teoría del término implícito en el contrato de seguro.....	205
2.2. La teoría de la <i>circuity of action</i>	210
2.3. Recapitulación: la falta de legitimación de la aseguradora para dirigirse contra el arrendatario o fletador por tiempo coasegurado en el Derecho inglés	216
3. Sobre la conveniencia de positivizar la falta de legitimación de la aseguradora en los supuestos de co-seguro: una propuesta <i>de lege ferenda</i>	220
 CAPÍTULO VIII. LA PÉRDIDA DE LA INMUNIDAD DEL ARRENDATARIO O FLETADOR COASEGURADO FRENTE A LA COMPAÑÍA ASEGURADORA.....	 223
I. LA PÉRDIDA O LA REDUCCIÓN DE LA PROTECCIÓN ASEGURATIVA	223

	<u>Pág.</u>
1. La reducción o la pérdida de la cobertura por el incumplimiento del deber de declaración del riesgo	224
2. La reducción o la pérdida de la cobertura por el incumplimiento del deber de comunicar el siniestro.....	224
3. La pérdida de la inmunidad por dolo o culpa grave del arrendatario o fletador	226
II. LAS CONSECUENCIAS PARA EL PROPIETARIO DEL BUQUE DE LOS INCUMPLIMIENTOS DEL ARRENDATARIO O FLETADOR COASEGURADO.....	225
III. LOS EFECTOS DE LA EXCLUSIÓN O REDUCCIÓN DE LA COBERTURA SOBRE EL ARRENDATARIO O FLETADOR COASEGURADO: LA PÉRDIDA DE LA INMUNIDAD CONTRA LA ACCIÓN SUBROGATORIA.....	229
1. La inmunidad del arrendatario o fletador frente al asegurador en los supuestos de pérdida de cobertura.....	230
2. Los efectos de la reducción de la cobertura en los supuestos de <i>composite insurance</i>	232
CAPÍTULO IX. EN BUSCA DE LA SEGURIDAD JURÍDICA: LOS DISTINTOS ESQUEMAS DE DISTRIBUCIÓN DEL RIESGO Y SU REGULACIÓN EN EL CONTRATO DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE	237
I. INTRODUCCIÓN	237
II. LA COORDINACIÓN ENTRE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y SEGURO: LOS DISTINTOS ESQUEMAS CONTRACTUALES	238
1. La exoneración de responsabilidad del arrendatario o fletador por los daños que pueda ocasionar al buque y la contratación de un seguro de cascos por cuenta del propietario.....	239
2. La contratación de un seguro por cuenta del propietario del buque con expresa renuncia a ejercitar los derechos subrogatorios contra el arrendatario o fletador	240
3. La contratación de un único seguro de cascos que asegure conjuntamente los intereses del arrendador o porteador y del arrendatario o fletador	243
III. LA REGULACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y EL SEGURO EN EL CONTRATO DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE: UNA PROPUESTA CONTRACTUAL	244
FUENTES	249
I. BIBLIOGRAFÍA	249
II. DOCUMENTOS	263
III. LEGISLACIÓN	265
IV. JURISPRUDENCIA	267

PRÓLOGO

El prólogo, nos dice la Real Academia Española, es el texto preliminar de un libro que sirve de introducción a su lectura. Pero también es, con alguna omisión deliberada, aquello que sirve como principio para ejecutar una cosa o, en fin, la primera parte de una obra, en la que se refieren hechos anteriores o reflexiones relacionadas con su tema central, amén del discurso que precede al poema dramático. Trataré de dar cumplida noticia de todo ello. Pero permítaseme que lo haga en un orden distinto, y también que obvie la cuarta acepción: aun prestándose el Derecho, en cuanto conjunto de reglas que disciplinan la convivencia en sociedad, a la dramatización artística —y no escasean los buenos ejemplos de ello—, no es desde luego el caso aquí.

* * *

Comenzando, pues, por el final —o el principio, en términos cronológicos—, es menester situar la obra en su contexto, refiriendo algunos de los acontecimientos que han permitido que el lector o lectora la tuviera hoy entre sus manos. Durante sus estudios del Grado en Derecho y del Máster en Abogacía en la Universitat Jaume I, Albano Gilabert se significó por encima de sus pares, además de por su excelente rendimiento académico, por su participación como orador del equipo de la universidad en dos ediciones sucesivas, la IX y la X, de la Competición Internacional de Arbitraje y Derecho Mercantil (MOOTmadrid). Despertada su vocación mercantilista, y finalizados sus estudios de grado y posgrado, se enroló como investigador predoctoral en el Instituto de Derecho del Transporte que a la sazón dirigía la profesora María Victoria Petit Lavall, gracias al apoyo de sendas becas obtenidas de la propia Universitat Jaume I primero, y del Ministerio de Ciencia e Innovación después.

Quienes hayan pasado por este trance convendrán conmigo en que la elección del tema de tesis no resulta en absoluto sencilla en nuestra disciplina: que no sea demasiado amplio, ni demasiado específico; que sea de actualidad; y que no haya sido objeto aún de un análisis en profundidad por parte de la doctrina científica. Pues bien, sucedió que, unos pocos años atrás, el Tribunal Supremo del Reino Unido había dictado su conocida sentencia en el asunto Ocean Victory, donde se pronunció, aunque en obiter dicta, sobre las consecuencias de la incor-

poración de una joint insurance clause en un contrato de arrendamiento a casco desnudo conforme al formulario Barecon 89. Nos pareció un punto de partida magnífico para que Albano se adentrara en la relación no siempre fácil entre los contratos de utilización del buque, por un lado, y los de seguro marítimo, por otro; un tema que, pensamos, cumplía todos los requisitos a que antes se aludía.

La tesis doctoral resultante, bajo el título Las cláusulas sobre seguro en los contratos de utilización del buque: responsabilidad y subrogación del asegurador, es la base sobre la que se construye esta monografía y fue defendida el día 16 de junio de 2023 en la biblioteca antigua del Real Colegio de España de Bolonia. Y es que, tras obtener de este una de las becas que anualmente concede a universitarios españoles excelentes, aquella se elaboró en régimen de cotutela con el Alma Mater Studiorum. «Bolonia» en el mejor sentido de la palabra, Albano obtuvo así, en unidad de acto, el título de doctor por las Universidades de Bolonia y de Castellón. Los miembros del tribunal encargado de la valoración de la tesis, los profesores Fernando Martínez Sanz, Daniele Senzani, Juan Luis Pulido Begines, Diletta Tega y Claudia Tubertini, tuvieron a bien, además, otorgarle la máxima calificación de sobresaliente cum laude. De la supervisión en la Universidad de Bolonia se encargaron los profesores Anna Masutti y Marco Dugato, y los informes previos al depósito los elaboraron con presteza los profesores Manuel Januário da Costa Gomes y Vincent Correia. Vaya por delante mi más sincero agradecimiento a todos ellos, muy especialmente a mi maestro, de quien tanto aprendí y sigo aprendiendo.

Ahora bien, en un tema como el seguro marítimo, donde ni España ni tampoco Italia llevan la delantera a nivel internacional, el estudio del Derecho comparado es una necesidad, y —pese a quien le pese— el Derecho inglés y la jurisprudencia de sus tribunales siguen marcando el ritmo en esta cuestión. Prueba de ello es lo poco que tardó el BIMCO en modificar la cláusula sobre seguro en el formulario Barecon para adecuarlo a la doctrina sentada por la Supreme Court; y tampoco es ocioso señalar que la propia Ley de Navegación Marítima reconoce, en su preámbulo, la influencia de «los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón» en la regulación española del seguro marítimo. Una estancia de dos meses en el Institute of Maritime Law de la Universidad de Southampton le sirvió al autor para profundizar en el estudio de ese ordenamiento en ocasiones tan ajeno al nuestro. El acierto de la decisión se hace sentir a lo largo de toda la monografía, pero era, quizás, el último capítulo de la tesis donde mejor se apreciaba aquello que nos une y, sobre todo, aquello que nos separa de nuestros vecinos del norte (en lo jurídico, huelga decirlo). Cierto es que, por razones que no vienen ahora al caso, la parte referida ha quedado al margen de la presente publicación, pero tengo para mí que se someterá al juicio de la comunidad científica en un futuro no muy lejano.

Una segunda estancia de investigación, también de dos meses, la realizó en el Scandinavian Institute of Maritime Law de la Universidad de Oslo, lo que no solo le valió una mención internacional para su tesis doctoral, sino también le brindó la oportunidad de obtener unas impresiones de primera mano sobre el Nordic Marine Insurance Plan. Este, pese a no ser un texto de Derecho positivo, sí recoge en forma de disposiciones articuladas el parecer de los aseguradores

y armadores escandinavos sobre el seguro marítimo, incluidas muchas de las cuestiones que se analizan en este trabajo.

* * *

Decía hace un momento que la presente monografía es el trasunto, debidamente actualizado y depurado en cuanto a su contenido, de la tesis doctoral que el autor defendió con bravura a mediados del año en curso. Quiso el azar, además, que el día en que termino de redactar estas líneas es el del acto de investidura, la «puesta de largo» si se me permite la expresión, de los nuevos doctores y doctoras de la Universitat Jaume I, entre los que se encuentra el Dr. Gilabert. Pues bien, suele decirse —o solía, pues mucho ha llovido desde que yo mismo me encontrara en esta tesitura, y mucho han cambiado también las reglas del juego desde entonces— que el prólogo de la tesis sirve como carta de presentación del autor en la comunidad científica; que marca, como señalaba al comienzo, el principio de «algo».

Pero creo poder afirmar sin riesgo de equivocarme que, en este caso concreto, la presentación es superflua, al menos entre quienes nos dedicamos al Derecho de la navegación y del transporte; que el texto que tengo el honor de prologar es un punto y seguido en una trayectoria ya prolífica. No me detendré en mencionar todas las publicaciones anteriores, pero sí quisiera dejar constancia de que el último de sus trabajos, «Direct Action against P&I Clubs in the European Union», fue galardonado con el Premio Francesco Berlingieri, en su edición de 2023, que la revista italiana Il Diritto Marittimo otorga al mejor ensayo sobre Derecho marítimo presentado por autores menores de treinta y cinco años. A la vista de tales antecedentes, auguro para Albano, y espero no equivocarme tampoco en este punto, un futuro lleno de éxitos académicos.

* * *

La Ocasión —así, con mayúscula— los clásicos la pintaban (o esculpían) calva, salvo en la frente. Agarraré, pues, por el flequillo la que hoy se me brinda para expresar la inmensa satisfacción que para mí supone la redacción de este prólogo, que es en sí una primicia: la de Albano es la primera tesis doctoral que he dirigido (o supervisado, como al parecer se nos quiere hacer decir ahora, a buen seguro también por la influencia anglosajona, aunque se pierda por el camino la riqueza de matices que encierra la noción misma de «dirigir») en solitario.

No me cuesta reconocer que me lo ponía muy fácil, pues es una persona inteligente, educada, trabajadora y sensata; cualidad esta última, la sensatez, quizás no suficientemente valorada en un tiempo en que, parafraseando a Voltaire (u Ortega y Gasset, a quien también se le atribuye la autoría), el sentido común en absoluto abunda. Pude comprobarlo en las innumerables conversaciones que mantuvimos sobre cuestiones concretas relacionadas con su tesis doctoral. Algunas veces, las menos, logré persuadirlo de mi punto de vista, espero que no equivocado; otras, la mayoría, sencillamente tenía él la razón, o sus argumentos eran igual de válidos que los míos. El resultado es un trabajo que convence por

su madurez intelectual y que cumple con el cometido que se espera de toda tesis doctoral que merece este calificativo, que no es otro que el de impulsar el conocimiento desde el estudio pausado de la legislación, la jurisprudencia y la literatura, y servir, al propio tiempo, de asidero seguro para los operadores jurídicos que hayan de enfrentarse a problemas similares a los analizados en el trabajo.

* * *

Pero vayamos a lo que, en el sentir común, parece ser que se espera de un prólogo: una introducción a lo que se va a encontrar el lector o lectora cuando pase de los agradecimientos y el listado de abreviaturas. Tras un breve inciso introductorio, la obra se divide en dos partes. La primera de ellas aborda cuestiones básicas en materia de seguro marítimo y su relación con los contratos de utilización del buque, en particular, el arrendamiento a casco desnudo y el fletamento por tiempo. Así, el primer capítulo describe los dos grandes tipos de pólizas que suelen contratarse con ocasión de la navegación marítima, también cuando la realiza quien no es el propietario registral del buque —a saber, el de cascos y maquinaria, por un lado, y el de protección e indemnización o P&I, por otro—, así como los riesgos cubiertos por uno y otro. Con ello, se sientan las bases necesarias para el segundo capítulo, donde se indaga en los intereses asegurables, tanto los del propietario, como los del «usuario» del buque, ya sea un arrendatario o un fletador. Respecto de estos últimos, merece destacarse el cuidado análisis del interés que puedan ostentar en el propio buque —más allá del que indudablemente tienen en mantener indemne su patrimonio frente a reclamaciones por daños al mismo—, requisito indispensable para que puedan figurar como asegurados en una póliza de cascos. Tras un breve excursus sobre el interés asegurable del gestor naval, que no se halla vinculado con el armador por un contrato de utilización pero se encuentra en una situación parecida a la del arrendatario o fletador, el capítulo finaliza con una referencia al valor asegurable de los distintos intereses en juego.

El tercer capítulo ya aborda, propiamente, las cláusulas sobre seguro insertas en los contratos de utilización. En este sentido, se analiza la naturaleza jurídica de la obligación de contratar la o las pólizas —que correctamente se califica como de hacer de resultado—, así como los distintos criterios para determinar el sujeto obligado a hacerlo. El incumplimiento o cumplimiento defectuoso de la referida obligación se estudia en el cuarto capítulo, en particular, si faculta o no para resolver el contrato de utilización del buque. A tal efecto, se describen los distintos tipos de cláusulas contractuales en el ordenamiento inglés (conditions, warranties e innominate terms) y se concluye con acierto que, salvo que otra cosa se pacte, la que impone la obligación de suscribir un seguro determinado no es, por regla general, una condition, de modo que su incumplimiento no permite sin más poner fin al contrato. A continuación, se relatan las consecuencias que el incumplimiento de las obligaciones relacionadas con el contrato de seguro (en particular, la de declarar el riesgo, la de pagar la prima y la de comunicar el siniestro) puede tener sobre el de utilización del buque. El capítulo —y, con él, la primera parte de la obra— finaliza con una referencia al incumplimiento de la cláusula sobre seguros que no sea imputable al sujeto obligado a contratar

la póliza, concretamente, cuando se debe a la insolvencia de la compañía aseguradora.

La segunda parte se dedica al estudio pormenorizado de las cuestiones analizadas en la sentencia de la Supreme Court inglesa en el caso Ocean Victory: las consecuencias de la inserción (y el recto cumplimiento, cabría añadir) de una joint insurance clause en un contrato de utilización sobre la responsabilidad entre las partes de este, por un lado, y el eventual derecho de la aseguradora a subrogarse en las acciones del propietario, por otro. La encabeza el capítulo quinto, en el que se examina con detalle el fallo en los aspectos que aquí interesan. Señalaba, en concreto, el Alto Tribunal que la inserción de una cláusula de aseguramiento conjunto en un contrato debe interpretarse, de ordinario, en el sentido de que queda excluida la responsabilidad entre las partes; conclusión esta con la que se muestra muy crítico el autor. El sexto capítulo, que cumple una función introductoria para los dos que le siguen en la obra, describe la subrogación de la aseguradora en los derechos del asegurado, una vez satisfecha la indemnización.

El séptimo y el octavo capítulos se dedican, en efecto, a la legitimación de la aseguradora para dirigirse, por vía de subrogación, contra el arrendatario o fletador causante del siniestro y representan —a juicio de quien suscribe, y sin desmerecer en absoluto la valía de los demás— el «corazón» de la monografía. La conclusión que se alcanza, en el sentido de que la aseguradora no podrá, por regla general, reclamar del arrendatario o fletador coasegurado, es plenamente compartible. Y lo es no solo porque se halla sólidamente fundada en diversos principios del common law, extraídos de las numerosas decisiones judiciales que se citan en el texto (y que, de una forma u otra, laten asimismo en los ordenamientos continentales), sino también porque parece la más «justa»; justicia que, en definitiva, es a lo que debe aspirar el Derecho, aunque no siempre lo logre. Y es que resultaría difícil de explicar por qué motivo la aseguradora debería poder dirigirse contra uno de sus asegurados para recuperar de él la indemnización satisfecha a otro —salvo, claro está, que por su propia conducta haya perdido el derecho a invocar la cobertura aseguraticia—. El noveno capítulo, en fin, analiza las distintas maneras en que las partes pueden organizarse para distribuir los riesgos en el marco de un contrato de utilización, sobre la base de las conclusiones alcanzadas en los capítulos anteriores.

* * *

Ya termino, con la esperanza de haber cumplido mi cometido. Solo me resta felicitar muy sinceramente a Albano y agradecerle de corazón su esfuerzo, su dedicación y su buen hacer, de los que nos beneficiamos todos los que tenemos la suerte de trabajar a su lado.

En Castelló de la Plana, a 21 de noviembre de 2023,

Achim PUETZ

INTRODUCCIÓN

Desde hace siglos, el transporte marítimo viene siendo uno de los motores de la economía mundial, habida cuenta de que constituye un medio idóneo para el desplazamiento de mercancías. Según el *Handbook of Statistics 2022* de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés)¹, durante el año 2021 se transportaron por esta vía cerca de once mil millones de toneladas de mercancías. Además, el uso del transporte marítimo se ha ido incrementando a lo largo de los años², y así se deriva de los datos ofrecidos por la propia UNCTAD, que constata un aumento paulatino desde el arranque de la serie histórica en el año 1976. Ello sin duda ha venido favorecido por el cambio de tendencia producido en cuanto al tipo de mercancías transportadas por mar. En efecto, frente a la predominancia del transporte de mercancías en buques tanque de los años setenta —según la UNCTAD, por aquel entonces representaba más de la mitad del comercio marítimo mundial—, en la actualidad las tres cuartas partes de las mercancías transportadas son de carga seca, ya sea en contenedores o a granel³.

De todo lo anterior se infiere sin dificultad que el buque es un elemento fundamental para el desarrollo de la economía mundial, pues es el vehículo utilizado para la navegación marítima y el transporte de mercancías por mar. Ahora bien, a diferencia de lo que sucedía en los orígenes de la navegación, en la actualidad hay una completa disociación entre las figuras del armador o naviero y los propietarios de las mercancías o sus destinatarios. Es más, puede incluso suceder que el propietario del buque no se dedique a la navegación ni al transporte marítimo, sino que ceda su explotación económica a un tercero. Así, al auge del transporte marítimo le ha seguido el de los denominados contratos de utilización del buque, en particular, los de arrendamiento y de fletamento.

En la actualidad, estos contratos aparecen regulados en el ordenamiento español en los Títulos IV y V de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Ma-

¹ UNCTAD, *Handbook of Statistics 2022*, United Nations Publications, New York, 2022, p. 72.

² Tal como se señala en PUERTOS DEL ESTADO, *Anuario Estadístico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal: 2021*, Madrid, 2022, p. 24, las ventajas de este tipo de transporte frente a otros modos «son el menor coste para el transporte de larga distancia, la facilidad para mover grandes volúmenes, la seguridad ante las pérdidas y la menor contaminación».

³ Cfr. UNCTAD, *Handbook of Statistics 2022*, *op. cit.*, p. 72.

rítima (en adelante, LNM). Con anterioridad, al menos algunos de los contratos de utilización del buque —excepto el de arrendamiento, que era una figura atípica— aparecían regulados en el Título III del Libro III del Código de Comercio, que fue derogado con la aprobación de la nueva Ley. Ahora bien, la regulación de estos contratos tiene carácter eminentemente dispositivo, y es habitual que las partes recurran a la utilización de formularios estándar o modelos para concretar su contenido.

A ello debe añadirse el hecho de que gran parte del transporte marítimo tiene carácter internacional, lo que favorece la utilización de este tipo de documentos ante la falta de una normativa internacional uniforme. En efecto, de conformidad con el último *Anuario Estadístico* publicado por el organismo público Puertos del Estado⁴, en el año 2021 habían entrado en los puertos españoles un total de 138.889 buques, de los cuales 70.023 eran extranjeros y los restantes 68.866, nacionales⁵. Por su parte, el tráfico total de transporte nacional o de cabotaje fue de cerca de 90 millones de toneladas de mercancías, mientras que en transporte exterior fueron más de 440 millones las toneladas transportadas, más del 80 por 100. Aunque en menor medida, el buque y la navegación marítima también son medios idóneos para el transporte de personas. De conformidad, nuevamente, con el *Anuario Estadístico* de Puertos del Estado, a lo largo del año 2021 pasaron por los puertos españoles un total de 36.086 buques de pasaje y se transportaron casi 18 millones de pasajeros.

La navegación marítima conlleva, lógicamente, que puedan producirse siniestros. En efecto, el propio buque, pero también las mercancías o las personas transportadas, están expuestos a los denominados riesgos de la navegación o, dicho de otra forma, a sufrir daños con ocasión de esta. Basta observar que, tal como expone en su *Memoria Anual* para 2021, la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM)⁶ registró en aguas españolas un total de 283 accidentes e incidentes marítimos, el 7 por 100 de los cuales estuvo relacionado con buques de carga; y el 17 por 100 con buques de pasaje⁷. Por su parte, el *Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2022*, de la *European Maritime Safety Agency* (EMSA), señala que durante los últimos cinco años se han producido, en la Unión Europea, un total de 21.173 accidentes marítimos.

La existencia misma de los riesgos de la navegación, y la posibilidad correlativa de que se produzcan siniestros y accidentes, ha propiciado la aparición de un negocio jurídico conexo, el seguro marítimo, que proteja a las partes implicadas de las consecuencias adversas que la materialización de tales riesgos puede tener sobre sus respectivos patrimonios. Hasta tal punto es así como, en la actualidad,

⁴ PUERTOS DEL ESTADO, *Anuario Estadístico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal: 2021*, op. cit., pp. 188 y ss.

⁵ Es más, en el propio *Anuario* se afirma que «[l]a parte más importante de tráfico portuario es la que se dedica a la importación/exportación» (p. 25).

⁶ Según el art. 265.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, la CIAIM es órgano encargado de la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos en España.

⁷ COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS, *Memoria Anual 2021*, Madrid, 2022, pp. 16 y ss.

son escasas las operaciones que se efectúan sin que previamente se haya contratado uno o, incluso, varios seguros. Más concretamente, estos están llamados a cubrir los daños que, como consecuencia de la utilización del buque, puedan sufrir el propio buque, los propietarios o destinatarios de las mercancías transportadas o los pasajeros, así como otros terceros (en particular, los titulares de otros buques o de los puertos o muelles donde el buque hace escala, p. ej., para cargar y descargar las mercancías transportadas).

En el ordenamiento español, los seguros marítimos se hallan regulados en el Título VIII de la LNM (con anterioridad, también aparecían recogidos en el Título III del hoy derogado Libro III del Código de Comercio). Ahora bien, de la misma forma que ocurre con los contratos de utilización del buque, la regulación es de carácter eminentemente dispositivo, pues los seguros marítimos tienen la consideración de «seguros de grandes riesgos», en los que el legislador otorga libertad a las partes, *inter alia*, a la hora de elegir el Derecho aplicable. Es habitual, de hecho, que el contrato se someta al Derecho inglés, habida cuenta de que la industria aseguradora de la *city* londinense es la más grande de Europa y la cuarta a nivel mundial, por lo que es notable la influencia de la práctica anglosajona en esta materia. Así lo reconoce también la propia LNM, cuando señala en su preámbulo que «[e]n 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».

Además, los problemas que surgen en torno a los seguros contratados en el marco de los contratos de utilización del buque afectan no solo a la relación entre el asegurador y asegurado, sino también entre las partes de los contratos subyacentes (fletante, fletador; arrendador, arrendatario; etc.). A la inversa, aunque son también numerosos interrogantes que se plantean en el ámbito estrictamente aseguraticio (p. ej., la subrogación de la aseguradora en las acciones contra el responsable del siniestro), el modo en que las partes del contrato de arrendamiento o de fletamento configuran la responsabilidad *inter partes* y el aseguramiento de sus intereses en el contrato subyacente afecta también el contrato de seguro y provoca situaciones no previstas de forma expresa en normas de derecho positivo. Y es, precisamente, este el debate objeto de la presente monografía. Si bien, como se ha dicho, el ordenamiento español regula tanto los contratos de utilización del buque como los de seguro marítimo, son escasas las referencias normativas a las relaciones entre las partes de los contratos marítimos con respecto a los seguros, las cuales plantean problemas, no solo teóricos, sino también prácticos.

A pesar de su importancia, las disposiciones sobre seguro en los contratos de utilización del buque y sus consecuencias no han sido objeto de un análisis monográfico en profundidad por parte de la doctrina española, y únicamente se encuentran estudios breves y menciones puntuales a las mismas en los trabajos dedicados a las figuras contractuales de utilización del buque, o en las obras sobre los contratos de seguro marítimo en general. De ahí que, como se explicará a continuación, haya sido preciso realizar, al abordar el análisis de las cuestiones planteadas, un análisis comparado, en particular, con el Derecho inglés y el escandinavo.