

Ley aplicable a las reclamaciones por daños propios contra las aseguradoras de embarcaciones deportivas o de recreo. Los tribunales ante el artículo 406 de la ley 14/2014, de navegación marítima

Juan E. Montenegro Martínez
Abogado

SUMARIO

I.- EL PROBLEMA

II.- LA CAUSA

III.-EL SEGURO OBLIGATORIO DE EMBARCACIONES DE RECREO Y LA LEY 50/1980, DE CONTRATO DE SEGURO

IV.- EL SEGURO VOLUNTARIO DE EMBARCACIONES DE RECREO Y LA LEY 14/2014, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

V.- CASUÍSTICA JUDICIAL

I.- EL PROBLEMA

Los tribunales españoles están ofreciendo respuestas contradictorias a la cuestión de cuál es la ley aplicable a las disputas contractuales entre asegurador y asegurado derivadas de siniestros de embarcaciones deportivas o de recreo, puesto que unos aplican para resolverlas la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro (“LCS”) y otros la Ley 14/2014, de Navegación Marítima (“LNM”).

Esta inseguridad jurídica genera lógicamente inquietud en el sector asegurador, ya que la remisión de las pólizas a la ley especial es ignorada por algunos jueces, poniendo en entredicho el principio de libertad contractual consagrado en el artículo 1.255 del Código Civil, base sobre la que se construye nuestro Derecho de obligaciones.

La distinción entre LNM (“*lex specialis*”) y LCS (“*lex generalis*”) es importante porque las disposiciones de la primera son dispositivas, salvo que expresamente se diga lo contrario (artículo 407 LNM), mientras que las de la LCS son obligatorias, sin que valga pacto en contrario (artículo 2 LCS).

La aplicación de la LCS a estas disputas marítimas de naturaleza contractual tiene una enorme trascendencia en la práctica forense.

En primer lugar, supone la pérdida de competencia objetiva de los tribunales mercantiles en favor de la jurisdicción ordinaria. La jurisdicción mercantil tiene atribuida, mediante Ley Orgánica¹, la competencia

¹ Artículo 86 bis 1 de la Ley Orgánica 6/1986, del Poder Judicial (“LOPJ”).

especializada para conocer las cuestiones de Derecho marítimo, lo que incluye los seguros marítimos. Este conocimiento especializado coloca a los tribunales mercantiles en mejor posición que los ordinarios para enjuiciar los siniestros marítimos, pues de otro modo no tendría sentido que el legislador hubiese optado por dicha especialización². El principio de jerarquía normativa no sólo implica que una ley especial (LNM) prevalece frente a una ley general (LCS), sino también que una norma de rango inferior (LEC) no puede contradecir otra de rango superior (LOPJ).

En segundo lugar, la aplicación de la LCS a los conflictos contractuales derivados de los siniestros de embarcaciones de recreo permite a los jueces una **ampliación exorbitante de sus facultades de moderación de los pactos contractuales** – artículo 3 LCS –, bajo la premisa de que no nos encontramos ante seguros de grandes riesgos sino ante contratos de adhesión, de manera que algunos jueces interpretan la “verdadera” o “correcta” voluntad contractual de las partes en detrimento del tenor literal de los contratos (principio “*in dubio pro asegurado*”, etc.).

En tercer lugar, la aplicación del régimen común lleva aparejada la **imposición al asegurador de embarcaciones de recreo de los intereses moratorios del artículo 20 LCS**, lo cual es extraño al régimen especial de los seguros marítimos. En efecto, el artículo 437.2 LNM atribuye a la mora del asegurador marítimo unas consecuencias menos draconianas que las previstas en la LCS³. Teniendo en cuenta

2 No se trata de una singularidad española, pues la jurisdicción del “Admiralty Court” en el Reino Unido y en Estados Unidos es igualmente especializada.

3 Artículo 437.2 LNM: “*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*

la lentitud endémica de la justicia española, escandalosa en algunos partidos judiciales, este elemento pone de manifiesto la gravedad de la problemática que venimos comentando.

II.- LA CAUSA

El problema parece originarse en una **interpretación extensiva del artículo 406.2 LNM** por parte de algunos tribunales. La interpretación extensiva es aquella que atribuye a la norma interpretada un alcance más amplio del que resulta *prima facie* de las palabras empleadas.

Veamos el tenor del artículo 406 LNM en su conjunto (énfasis añadido):

“1. 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. En lo no previsto por esta ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro.

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”.

La interpretación literal del precepto⁴, cuyo objeto es fijar el ámbito de aplicación del Título VIII de la LNM (“*Del contrato de seguro marítimo*”) a través de sus dos apartados, permite inferir que, como **regla general**, los seguros marítimos están sujetos a la LNM (artículo 406.1 LNM). Ahora bien, como **excepción** a esta regla general, los seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo se regirán por la LCS (artículo 406.2 LNM).

abandono o la avería”

4 La primera y preferente regla interpretativa es la literal, de manera que, si los términos de la ley son claros, ha de estarse al sentido gramatical. El artículo 3.1 CC dispone, en primer lugar, que las normas se interpretarán “*según el sentido propio de sus palabras*”.



La cuestión es que el seguro obligatorio de embarcaciones deportivas o de recreo es un seguro de responsabilidad civil *extracontractual*, es decir, de daños a terceros, materiales o personales. Sin embargo, **el seguro de daños propios no es un seguro obligatorio**, sino voluntario, por lo que la aplicación de la LCS a las disputas *contractuales* en los seguros náuticos excede la previsión legal del artículo 406.2 LNM que se refiere únicamente a los seguros obligatorios de responsabilidad civil.

III.- EL SEGURO OBLIGATORIO DE EMBARCACIONES DE RECREO Y LA LEY 50/1980, DE CONTRATO DE SEGURO

Los seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo están perfectamente delimitados en la normativa especial como seguros de responsabilidad civil. Estos seguros adquieren una innegable función social con la finalidad de proteger a los terceros perjudicados por hechos dañosos, de manera que el responsable del daño puede contar con el respaldo del asegurador que, como consecuencia del contrato de seguro de responsabilidad civil, ha de hacer frente a la deuda de resarcimiento que recae sobre el asegurado frente al tercero quien, por otra parte, ve reforzado su derecho de crédito a través del reconocimiento de la facultad de ejercitar directamente frente al asegurador por el daño sufrido (la llamada *“acción directa”* reconocida en los artículos 76 LCS y 465 LNM para el régimen común y el especial, respectivamente).

Particularmente, la LNM exige la contratación de un seguro obligatorio en el denominado contrato de arrendamiento náutico (arts. 307 a 313 LNM). Por el contrato de arrendamiento náutico, tal y como aparece definido en el artículo 307 LNM, 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.

Por su parte, el artículo 312 LNM dispone que (énfasis añadido):

“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 464⁵”

⁵ El artículo 464 LNM se refiere a los *“seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta ley”*.

Como vemos, cuando el artículo 406.2 LNM menciona los seguros obligatorios de embarcaciones deportivas o de recreo se está refiriendo a los seguros de responsabilidad civil, ya se contraten en el contexto de un contrato de arrendamiento náutico o no. El precepto se refiere al seguro que cubre los daños a terceros causados con ocasión del ejercicio de actividades náutico-deportivas en aguas españolas, limitando la autonomía de la voluntad contractual de las partes al exigir la aplicación del régimen común de la LCS, sin que valga pacto en contrario.

El carácter obligatorio de los seguros de responsabilidad civil de buques y embarcaciones proviene de lo dispuesto en el artículo 254 del Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (“TRLPEMM”), que establece la obligatoriedad de las empresas navieras de tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir con ocasión de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional. Idéntica obligación se implanta para *“cualesquiera otros buques civiles españoles”*, así como para los buques extranjeros que naveguen dentro de la zona económica, zona contigua, mar territorial y aguas interiores españolas⁶.

Dentro de esos *“cualesquiera otros buques civiles españoles”* a los que se refiere el precepto, se encuentran las embarcaciones deportivas o de recreo, pues éstas forman parte de la flota civil española⁷.

A la navegación deportiva o de recreo se refiere el artículo 252.2 del TRLPEMM en los siguientes términos:

“Por navegación de recreo o deportiva, se

⁶ Véase, en este sentido, el Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de Derecho marítimo, aplicable a los propietarios de los buques civiles, con un arqueo igual o superior a 300 toneladas de registro bruto, que enarbolan pabellón español, así como a los propietarios de buques civiles extranjeros de arqueo igual o superior a 300 toneladas de registro bruto, cuando entren en un puerto español o cuando, de conformidad con el derecho internacional, se encuentren navegando en el mar territorial del Estado español.

⁷ Artículo 9.1 c) del RDL 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (antiguo artículo 8.1 c) de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

entiende aquélla cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan llevarla a cabo, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de doce personas, sin contar con su tripulación”

El Real Decreto 1.435/2010, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las Listas Sexta (embarcaciones de recreo que se exploten con fines lucrativos) y Séptima (embarcaciones de recreo explotados sin finalidad económica) del Registro de Matrícula de Buques, las define del siguiente modo:

“toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros [...] y utilizada para fines deportivos o de ocio. Quedan comprendidas en esta definición las embarcaciones ya sean utilizadas con ánimo de lucro o con fines de entrenamiento para la navegación de recreo”.

En cumplimiento del mandato legal de asegurar la responsabilidad civil de buques y embarcaciones españolas⁸, se publicaron, en el ámbito de las embarcaciones de recreo, el Real Decreto 607/1999, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil de Suscripción Obligatoria para las Embarcaciones Deportivas o de Recreo, y el Real Decreto 1.043/2003, que exige igualmente un seguro obligatorio de responsabilidad civil para las motos náuticas.

Los riesgos objeto de cobertura son los siguientes (artículo 6 Real Decreto 607/1999): muerte o lesiones, daños materiales, pérdidas económicas que sean consecuencia directa de los daños anteriores y daño por colisión o sin contacto. Nótese que se trata siempre de daños a terceros.

De hecho, el propio Reglamento señala los **riesgos excluidos** (artículo 7 Real Decreto 607/1999), entre los que se encuentran, significativamente, los siguientes: 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 (artículo 7.1.a) Real Decreto 607/1999); la muerte o lesiones sufridas por el patrón o piloto de la embarcación (artículo 7.1. d) Real Decreto 607/1999); **los daños sufridos por la embarcación asegurada** (artículo 7.1. e) RD 607/1999); y 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 (artículo 7.1. f) Real Decreto 607/1999).

La cobertura de estos daños debe ser objeto de contratación porque no están incluidas en el seguro obligatorio, lo que nos lleva a los seguros voluntarios de embarcaciones de recreo.

IV.- EL SEGURO VOLUNTARIO DE EMBARCACIONES DE RECREO Y LA LEY 14/2014, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

El seguro de daños propios de embarcaciones deportivas o de recreo no es un seguro obligatorio. Se trata de un seguro marítimo con las especialidades propias de esta clase de seguros, justificada por la naturaleza especial de los riesgos del mar.

Nos encontramos ante un seguro de grandes riesgos, sometido al principio de universalidad del riesgo⁹ y al deber de máxima buena fe entre las partes contratantes (“*uberrimae fidei*”).

Según el Derecho comunitario europeo, los seguros marítimos se califican como **seguros de grandes riesgos**, lo que significa, por un lado, **libertad para que los contratantes elijan la ley aplicable** y, por otro lado, **la aplicación dispositiva de la ley**.

La libre elección de ley aplicable a los contratos de seguro por grandes riesgos viene establecida en el artículo 7.2 del Reglamento (CE) N.º 593/2008, sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I).

En el ordenamiento español, la calificación de los seguros marítimos como grandes riesgos y la consiguiente libertad de elección de la ley aplicable es consecuencia de la aplicación del

⁸ Artículo 254.2 del RDL 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (antiguo artículo 78 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

⁹ Este principio significa, en palabras de Prof. IGNACIO ARROYO, que “*al asegurado le basta, para obtener la indemnización pactada, con demostrar que el siniestro se produjo por un riesgo de mar, sin necesidad de probar exactamente la causa de la pérdida o el daño*” [Compendio de Derecho Marítimo, 7ª Ed., Editorial Tecnos, 2020].

artículo 11 de la Ley 20/2015, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de las Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras, que establece como grandes riesgos, entre otros, los seguros de “vehículos marítimos, lacustres y fluviales”

El seguro marítimo está regulado en el Título VIII de la LNM (“*Del contrato de seguro marítimo*”: artículos 406 a 467). Como hemos visto anteriormente, salvo el aseguramiento obligatorio de las embarcaciones de recreo (que cubre la responsabilidad aquiliana en que puedan incurrir tanto el naviero y el propietario, como aquellos otros que, debidamente autorizados, patroneen la embarcación o secunden su gobierno), todos los seguros marítimos están sujetos a la LNM conforme dispone su artículo 406.1, lo que, en buena lógica, debe incluir la cobertura de daños propios de los seguros náuticos, en atención a su carácter voluntario.

Por otra parte, la naturaleza dispositiva de la LNM¹⁰ explica la penetración del llamado **Derecho de los formularios** a través de acuerdo de las partes, pues no existe en los seguros marítimos la restricción de la autonomía de la voluntad característica del régimen común de la LCS, cuyas disposiciones son imperativas. Así, es normal que el contrato de seguro marítimo incorpore **condiciones pre-redactadas** de uso generalizado a las que el asegurado se adhiere y que son una suerte de condiciones internacionales tipo (el seguro marítimo tiene una clara dimensión internacional en la que el mercado asegurador inglés ejerce una gran influencia). Se trata de las **cláusulas inglesas** del Instituto de Aseguradores de Londres, que existen tanto para buques (*Institute Hull Clauses*), como para mercancías (*Institute Cargo Clauses*) y también en el ámbito de la responsabilidad civil del armador (*P&I Rules of Association*). Esta incorporación de las cláusulas inglesas no es exclusiva de los seguros referidos a la marina mercante, sino que se produce también en el ámbito de los seguros náuticos, no siendo extrañas las pólizas españolas que incorporan las *Institute Yacht Clauses* (cláusulas inglesas para yates), que son un tipo de seguro muy utilizado en toda Europa para asegurar las embarcaciones de recreo.

Por tanto, dentro del régimen especial de los

¹⁰ El artículo 407.1 LNM dispone que: “*Salvo que expresamente se disponga de otra forma, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas*”.

seguros marítimos, encontramos la modalidad del seguro de embarcaciones deportivas y, dentro de esta modalidad, cabe distinguir entre los seguros obligatorios de responsabilidad civil (sometidos a la LCS, cuyos preceptos tienen naturaleza obligatoria, conforme al artículo 406.2 LNM) y los seguros voluntarios de daños propios (sometidos a la LNM, cuyos preceptos tienen naturaleza dispositiva, conforme a los artículos 406.1 y 407.1 LNM).

La aplicación del régimen especial de la LNM a las embarcaciones de recreo se manifiesta de diversas maneras.

Por un lado, las embarcaciones deportivas o de recreo, como no puede ser de otro modo, están sometidas al **régimen especial de seguridad y protección del medio marino en su condición de integrantes de la flota civil española** (artículo 9.1 c) del TRLPEMM y Real Decreto 98/2016, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes)¹¹.

En este sentido, el **artículo 444 LNM** establece que (énfasis añadido):

“El asegurado deberá mantener la navegabilidad del buque, embarcación o artefacto naval asegurado durante toda la duración del contrato”.

Este precepto, integrado en la regulación del llamado seguro de cascos (“*hull insurance*”), tiene importancia en el contexto de las reclamaciones por daños propios en seguros de embarcaciones de recreo, toda vez que, de considerarse aplicable a éstas la LNM, el asegurador podría denegar cobertura cuando la embarcación asegurada careciera de las condiciones de navegabilidad.

El requisito de la navegabilidad de buques y embarcaciones – “*warranty of seaworthiness*” – resulta ser un elemento de delimitación del riesgo característico del contrato de seguro marítimo. El concepto “navegabilidad” se interpreta en sentido amplio por nuestros tribunales, que siguen en este sentido la jurisprudencia inglesa, de manera que ciertos incumplimientos de la normativa administrativa y de seguridad marítima pueden implicar la

¹¹ Nótese, igualmente, que el artículo 6.2 LNM dispone que las normas del Título I (“*De la ordenación administrativa de la navegación*”), se aplican, salvo previsión expresa en contrario, tanto a buques como a embarcaciones.

pérdida de navegabilidad¹².

Como muestra, los siguientes extractos de la Sentencia N.º 175/2017, de 20 de abril, dictada por la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Pontevedra (párrafos 25 y 43)¹³.

“Por ello, la navegabilidad del buque, referida al mantenimiento de un estándar en relación con su estado general, sus partes accesorias y pertenencias, y su tripulación, que le permita la navegación sin más riesgos que los inherentes al viaje marítimo, es una obligación del asegurado, incluso anterior a la delimitación del riesgo como objeto del contrato”

“En este punto del razonamiento, partiendo del hecho probado de que el Sr. Eugenio era el capitán del buque, y que no contaba con la titulación suficiente para desempeñar tal cometido, consideramos que ello constituye una infracción que incide en la navegabilidad, en el sentido amplio en el que más arriba hemos interpretado el término (vid. párrafo 25), en la medida en que incrementa el riesgo de la navegación, hasta el punto de constituir infracción grave a la seguridad y protección marítima según la normativa administrativa”

El ejercicio de la navegación deportiva o de recreo exige una **titulación específica** (Real Decreto 875/2014, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo), de manera que la **culpa grave** del asegurado (por ejemplo, si el patrón pilotaba la embarcación con titulación insuficiente o caducada y ello contribuyó causalmente a la producción del daño), podría permitir también la liberación del asegurador conforme dispone el **artículo 419.1 LNM**.

“El asegurador no responde de los daños causados al interés asegurado por dolo del asegurado, sin que valga pacto en contrario. Tampoco responderá por culpa grave del asegurado, pero, si las partes acordasen lo contrario, quedará al menos un diez por ciento del daño a cargo del asegurado. Este mínimo

¹² Un ejemplo reciente de esta interpretación amplia del concepto “seaworthiness” es la sentencia del Tribunal Supremo del Reino Unido de 10 de noviembre de 2021 en el caso del portacontenedores “CMA CGM LIBRA”, en el que se consideró innavegable el buque porque las cartas náuticas que llevaba a bordo no estaban actualizadas, lo que provocó su embarrancada [Alize 1954 and another (Appellants) v Allianz Elementar Versicherungs AG and others].

¹³ Id Cendoj: 36038370012017100187. Esta resolución es firme al haber sido confirmada por el TS el 10 de marzo de 2020.

del diez por ciento es indisponible para las partes”

Obsérvese que el legislador especial impone la inasegurabilidad del dolo (en línea con el artículo 19 LCS), pero **admite el pacto inter partes de asegurar el daño causado al interés asegurado por culpa grave del asegurado**. En caso de que exista tal pacto, el asegurador cubrirá como máximo el 90% del daño al interés asegurado. Ahora bien, en ausencia de tal pacto, *que no se presume*, los daños propios por culpa grave del asegurado no estarían cubiertos.

Además, puesto que el asegurado está sujeto a un **deber de máxima buena fe** frente al asegurador, la LNM exige una serie de requisitos en torno a la declaración del asegurado que permitan al asegurador conocer la realidad de la naturaleza y características del riesgo asegurado. La violación de esta buena fe superlativa, inherente a los seguros marítimos, lleva aparejada graves consecuencias para el asegurado, pues puede permitir al asegurador resolver el contrato y, en todo caso, negar la indemnización, tal y como dispone el artículo 424 LNM (énfasis añadido):

“1. La declaración incompleta o inexacta de las circunstancias a que se refiere el artículo anterior da derecho al asegurador a resolver el contrato en el plazo de un mes, a contar desde el conocimiento de la reserva o inexactitud. Corresponderán al asegurador, salvo que concurra dolo o culpa grave por su parte, las primas relativas al período en curso en el momento de la resolución.

2. Si el siniestro sobreviene antes de que al asegurador llegue el conocimiento de la reticencia o inexactitud, o antes de que transcurra el plazo señalado en el apartado anterior, la prestación del asegurador se reducirá proporcionalmente a la diferencia entre la prima convenida y la que se hubiese aplicado de haberse conocido la entidad del riesgo. Sin embargo, quedará liberado el asegurador de prestación alguna si medió dolo o culpa grave del tomador o del asegurado”.

En definitiva, la elección de la ley especial o la ley general para resolver las disputas contractuales en siniestros de embarcaciones de recreo tiene una innegable trascendencia y así se ha manifestado en la práctica forense.

V.- CASUÍSTICA JUDICIAL

Como muestra de la aplicación de la LCS

a las disputas contractuales en seguros de embarcaciones de recreo podemos citar, a modo de ejemplo, la **Sentencia N.º 185/2022 de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Barcelona**, de 31 de marzo de 2022¹⁴, en la que se enjuicia la reclamación por el hundimiento de la embarcación asegurada mientras se encontraba amarrada en el pantalán. La Sala rechaza la exclusión de cobertura por falta de mantenimiento invocada por la aseguradora demandada, a quien le impone los intereses moratorios del artículo 20 LCS.

En sentido contrario es relevante la **Sentencia N.º 250/2020 de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Pontevedra**, de 26 de mayo de 2020¹⁵, que sigue la tesis de que fuera del aseguramiento obligatorio, se aplica la LNM.

En este último caso, se reclamaba por la parte actora el valor de la embarcación de recreo asegurada que tuvo que ser abandonada por su propietario - y su esposa - tras una tormenta cuando habían partido de Lanzarote rumbo a Cabo Verde, y se encontraban a unas 300 millas de la costa, siendo rescatados por un portacontenedores que se encontraba en las proximidades. Debe resaltarse que en dicho proceso se consideró hecho incontrovertido que el demandante carecía del título de patrón de embarcaciones de recreo.

La sentencia de primera instancia (dictada por un Juzgado de Primera Instancia, no por un Juzgado de lo Mercantil) consideró que la exigencia del título de patrón para gobernar la embarcación no determina, según el contrato, que dejasen de estar cubiertos los riesgos, toda vez que el asegurador tiene el deber, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10 LCS, de someter al asegurado un cuestionario donde debe declarar todas las circunstancias por él conocidas que puedan influir en la valoración del riesgo. Al no haberlo hecho así la aseguradora demandada, la aplicación del artículo 10 LCS determina la exoneración del deber de declarar dicho riesgo si no ha sido objeto específico de tal cuestionario.

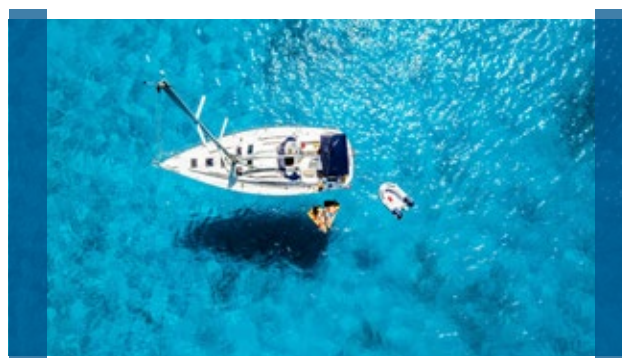
Rechazando esta línea argumental, la Audiencia Provincial de Pontevedra señala en el Fundamento Jurídico Cuarto de su resolución lo siguiente (énfasis añadido):

“Del principio de uberrima bona fide deriva

la obligación de declarar, con exactitud, el riesgo que incumbe al tomador en los términos establecidos en los arts. 423 y 424 LNM. La expresa regulación de la declaración del riesgo y sus efectos, especialmente en relación a los supuestos de inexactitudes o reticencias, en los citados preceptos, no permiten acudir a la aplicación supletoria de la LCS y más concretamente a su art. 10.

Hemos de recordar que el art. 406.2 LNM establece 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 aunque pueda generar ciertas dudas, de la mencionada norma en relación con el apartado 1 del mismo precepto, cabe colegir que, fuera del aseguramiento obligatorio, se aplica la LNM, como es el caso de los daños propios a todo riesgo, ya que el seguro obligatorio para embarcaciones de recreo o deportivas es un seguro de responsabilidad civil extracontractual, es decir, de daños a terceros, materiales o personales (arts. 1 y 6 del Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, aprobado por Real Decreto 607/1999, de 16 de abril).

Precisamente, como señala el Preámbulo de la LNM, al tomador corresponde el deber de declaración exacta del riesgo, y no solo del que conozca sino además del que razonablemente deba conocer (art. 423.1 LCS). Como puede apreciarse, en la regulación no se exige el sometimiento de un cuestionario previo. No puede así configurarse el deber de declaración a imagen y semejanza del art. 10 LCS y la jurisprudencia que lo interpreta que ha acotado este deber limitándolo a la contestación del cuestionario. A pesar de la similitud en la redacción de los arts. 423 y 424 LCS y el art. 10 LCS, destaca la relevante diferencia de que en la primera norma ya no se exige la existencia y sometimiento de un cuestionario previo al



¹⁴ Id CENDOJ: 08019370012022100163

¹⁵ Id CENDOJ: 36038370012020100243

tomador del seguro.

No sucede así en el supuesto del seguro marítimo que ha establecido su propia regulación y no ha limitado el deber de declaración del riesgo al ámbito de un cuestionario previamente elaborado por parte del asegurador.

En realidad, se vuelve así al régimen que establecía en el marco general del contrato de seguro el derogado art.381 CCo. en el que el asegurado estaba obligado a decir todo lo que sabía sobre el riesgo. Las especialidades del seguro marítimo como un seguro de grandes riesgos, el principio de la universalidad del riesgo y el sometimiento a la máxima buena fe de las partes contratantes, justifica la exigencia del deber de declaración del riesgo sin sujeción a un previo cuestionario.

En todo caso, incluso si se interpretara contrariamente a lo aquí sostenido, si se exigiera un cuestionario y no se hubiera preguntado por la titulación apuntada para gobernar la embarcación, ello no es impedimento para examinar la influencia de su ausencia, como presunción de impericia, al examinar la existencia de un supuesto de culpa grave en los daños sufridos por la embarcación imputable al demandante”.

En el mismo sentido se ha manifestado la Audiencia Provincial de Elche, en la Sentencia N.º 445/2021, dictada por la Sección 9ª el 26 de octubre de 2021¹⁶.

La cuestión, sin embargo, no está zanjada ni mucho menos. El Tribunal Supremo ha admitido a trámite un recurso de casación¹⁷ frente a la Sentencia de la Audiencia de Pontevedra anteriormente referida, por lo que tendrá ocasión de pronunciarse de manera definitiva sobre esta materia. En realidad, el Tribunal Supremo ya se pronunció sobre este tema con anterioridad, si bien de forma tangencial y poco concluyente, en la Sentencia N.º 890/2011, de 16 de diciembre de 2011¹⁸, y en la Sentencia N.º 262/2018, de 3 de mayo de 2018¹⁹, pero ambos asuntos se referían a siniestros anteriores a la entrada en vigor de la LNM. En cualquier caso, la Sentencia N.º 890/2011, que consideró aplicable

la LCS en lugar del Código de Comercio invocado por la aseguradora (*ratio tempore*), lo hizo por advertir una contradicción procesal en la posición de la aseguradora, pues el contrato de seguro marítimo de embarcación de recreo se remitía a la LCS y no al régimen especial, por lo que, en cierto modo, el Alto Tribunal no podía sino respetar la voluntad de los contratantes.

De momento, mientras el Tribunal Supremo no se pronuncia de manera definitiva sobre esta cuestión²⁰, seguiremos asistiendo a la presentación de reclamaciones por daños propios ante la jurisdicción ordinaria con la finalidad de intentar eludir el régimen especial de la LNM cuyo objeto, que no conviene perder de vista, es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima²¹, que comprende la náutica de recreo.

En todo caso, no parece razonable que los comportamientos gravemente imprudentes²² de los titulares de embarcaciones de recreo, cada vez más numerosos al incrementarse exponencialmente la venta de este tipo de embarcaciones en los últimos años, eludan el régimen especial de la LNM, permitiendo la descarga de responsabilidad sobre las aseguradoras, sin tener en cuenta que el Derecho de la Navegación existe para garantizar la seguridad marítima en beneficio de todos²³.

20 De ser posible sin quebrantar los límites del artículo 1.6 CC, el TS podría introducir la distinción entre asegurado persona física o persona jurídica para considerar aplicable a estas disputas contractuales el régimen general o el especial, respectivamente. Alternativamente, podría considerar que el 406. 2 LNM debe interpretarse sobre la base del artículo 1.2 del Real Decreto 607/1999, que 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”. Ahora bien, el Reglamento del Seguro de RC Obligatoria de Embarcaciones de Recreo no sólo es anterior a la Ley de Navegación Marítima, sino que es una norma de rango inferior, por lo que el problema sigue pendiente de una solución satisfactoria.

21 Artículo 2 LNM.

22 Pérdida de navegabilidad, titulación insuficiente o caducada, baratería del patrón, etc.

23 Según el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, durante 2021 la náutica de recreo concentró en las zonas costeras el 53% de las emergencias atendidas entre junio y septiembre por Salvamento Marítimo [mptfp.gob.es, 13/06/2022].

16 Id. CENDOJ: 03065370092021100432

17 Auto de 6 de julio de 2022, de la Sección 1ª de la Sala de lo Civil del TS (Id Cendoj: 28079110012022204655)

18 Id CENDOJ: 28079110012011100888

19 Id CENDOJ: 28079110012018100249