

# EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO EN LA PROPUESTA DE ANTEPROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

TOMÁS FERNÁNDEZ-QUIRÓS y JULIO LÓPEZ QUIROGA  
*Abogados\**

## 1 · INTRODUCCIÓN

### 1.1 · Justificación, antecedentes y actualidad del tema

Hace exactamente 66 años se publicaba en Barcelona la monografía «*El Seguro Marítimo*», escrita por el entonces Profesor Auxiliar de la Universidad Central D. RODRIGO URÍA GONZÁLEZ. Dicha obra ha constituido referencia necesaria para el estudio del seguro marítimo en nuestro país en el siglo xx. La claridad y el rigor en su exposición, junto con la riqueza de sus aportaciones en el estudio de la disciplina, han constituido el punto de partida necesario de los distintos estudiosos del seguro marítimo en nuestro país (RUIZ SOROA, RODRÍGUEZ CARRIÓN, SÁNCHEZ CALERO, entre otros). En aquella obra el Profesor URÍA realizaba una disección y análisis de las particularidades y singularidades del seguro marítimo a través de un estudio de la práctica habitual en aquellos días, del Derecho comparado sobre la materia y del tratamiento del seguro marítimo en

nuestro país, a través de las disposiciones del Libro III del Código de Comercio.

Si bien gran número de aquellas notas que entonces señalaba el Profesor URÍA como definitivas del seguro marítimo permanecen vigentes, no podemos ser ajenos a los cambios experimentados en el sector del seguro marítimo en la última mitad del siglo xx, cambios que han llevado a entender que las disposiciones del Libro III del Código de Comercio han quedado anticuadas y desfasadas.

Esa misma concienciación sobre el carácter anticuado, cuando no insuficiente, de las citadas normas inspiró la preparación y elaboración, a principios de la década de los 80, de un Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo. Se acababa de aprobar entonces la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro (LCS), que expresamente excluía al seguro marítimo de su ámbito de aplicación, por entenderse oportuno que el seguro marítimo había de ser objeto de una regulación independiente. Las especiales características del seguro marítimo justificaban tal tratamiento separado.

Aquel intento de reforma del seguro marítimo no prosperó entonces, al igual que otros proyectos de reforma parcial del Libro III del Código de Comercio (Anteproyecto de Ley de Contratos de Utilización del Buque), si bien constituyen el antecedente necesario a la vasta tarea de reforma del Derecho Marítimo que ha llevado a cabo la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación, presidida por el Profesor AURELIO MENÉNDEZ. La constitución en su seno de una Sección Especial para la Reforma del Derecho de la Navegación, presidida a su vez por el Profesor JUSTINO DUQUE, supuso el empujón necesario para la reforma del Derecho de la navegación marítima en nuestro país englobando, entre otras materias, al seguro marítimo.

---

\* Socios del Departamento de Derecho Marítimo, Transporte y Logística de Uría Menéndez (Barcelona y Madrid).

## 1.2 · El Algenmar y la Ley de Contrato de Seguro

Fruto de los trabajos y desvelos de Sección Especial para la Reforma del Derecho de la Navegación se publica por el Ministerio de Justicia en noviembre de 2004 la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima. Iniciado un periodo de consultas entre las distintas asociaciones y organizaciones profesionales del sector, esa Propuesta desemboca en el Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima que aprueba la Secretaría General Técnica del Ministerio de Justicia el 25 de julio de 2006 (ALGENMAR). Tras la presentación, por el Ministro de Justicia, de un Informe en la reunión del Consejo de Ministros de 25 de agosto de 2006, se acordó someterlo a dictamen del Consejo General del Poder Judicial y a consulta formal de las organizaciones más representativas del sector afectado por la norma, para elevarlo después al Consejo de Ministros a efectos de su aprobación como Proyecto de Ley y su remisión a las Cortes Generales.

Un análisis del articulado del ALGENMAR y de su Memoria Justificativa claramente pone de manifiesto el tratamiento diferente que seguirá recibiendo el seguro marítimo de prosperar la reforma proyectada, si lo comparamos con la regulación del contrato de seguro terrestre y del contrato de seguro en general regulado en la LCS que, sin embargo, y según tiene declarada reiterada doctrina jurisprudencial, habrá de constituir norma de aplicación subsidiaria. Así, como veremos, frente al marcado carácter imperativo de la LCS, las disposiciones del ALGENMAR en materia de seguro marítimo destacan por su carácter dispositivo y por el respeto al principio de autonomía de la voluntad, al entender que el asegurado «marítimo» no requiere de una especial tutela o protección por el legislador. Salvo en supuestos excepcionales en que preceptos aislados declaran el carácter imperativo de sus normas, el ALGENMAR proclama el carácter dispositivo de las normas de seguro marítimo, al acudir de manera reiterada a la fórmula del «salvo pacto en contrario».

A lo largo de los siguientes apartados trataremos de ir analizando las principales características y novedades de la reforma proyectada.

## 2 · CONCEPTO Y CARACTERES DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

### 2.1 · concepto

A diferencia de otros contratos regulados en el ALGENMAR (contrato de construcción naval, de

arrendamiento de buque, de fletamento, de pasaje, de gestión naval, de consignación, etc.), no se define el contrato de seguro marítimo, quizás porque se haya entendido que, existiendo en el artículo 1 de la LCS una genérica definición de este negocio jurídico, carezca de relevancia una específica definición del contrato seguro marítimo.

Y es así; la correcta delimitación del contrato de seguro terrestre regulado en la LCS y el contrato de seguro marítimo viene únicamente establecida por la naturaleza de los riesgos a los que queda expuesto el interés asegurado. En efecto, y tal y como se establece en el artículo 437 del ALGENMAR, sus normas resultan de aplicación a aquellos contratos de seguro que aseguren contra «los riesgos propios de la navegación marítima». El correcto entendimiento de tales riesgos, por tanto, resultará esencial para determinar el régimen jurídico aplicable al contrato de seguro.

Aún con todo, del articulado del ALGENMAR resulta posible aventurar una definición del contrato de seguro marítimo, pudiendo apuntarse que es aquél en virtud del cual el asegurador, a cambio de una contraprestación o prima, se obliga a indemnizar al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación (artículo 448 del ALGENMAR).

Nótese que a diferencia de lo dispuesto en el artículo 437, en que se habla del aseguramiento de «los riesgos propios de la navegación marítima», el artículo 448 del ALGENMAR omite expresamente el adjetivo «marítima». Y es ésta una cuestión que podría dar lugar a discusiones, habida cuenta del ámbito de aplicación del ALGENMAR (artículo 1), que ha sido extendido en su última versión para incluir la navegación por las aguas de los ríos, canales, lagos, embalses naturales o artificiales y demás continentales interiores «en el caso de que sean accesibles para los buques desde el mar pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general», mención esta última con la que los redactores del ALGENMAR quieren incluir la navegación por el río Guadalquivir hasta el puerto de Sevilla dentro de su ámbito de aplicación.

En coherencia con lo anterior procedería modificar el tenor del artículo 349 del Código de Comercio, artículo que, recordemos, sujeta sin distinciones la navegación por vías fluviales a las normas reguladoras del contrato mercantil de transporte terrestre.

Por tanto, el ámbito de aplicación del ALGENMAR a que se refiere su artículo 1 habría de matizar la delimitación del contrato de seguro marítimo como el establecido en atención a la naturaleza exclusivamente «marítima» del riesgo. De ahí que determinados preceptos del ALGENMAR omitan la calificación de «marítimo», refiriéndose genéricamente a los «riesgos de la navegación» o que, en ocasiones, incluso, mencionen los «riesgos de la navegación por agua» (por ejemplo, artículos 440 y 448 del ALGENMAR).

No obstante, la naturaleza generalmente «marítima» de los riesgos que causaliza el contrato de seguro marítimo no impide que, excepcionalmente, las normas del ALGENMAR reguladoras de este contrato puedan llegar a aplicarse al aseguramiento de otros riesgos que carecen de aquella naturaleza pero que, no obstante, son parte accesoria a tales riesgos. Así, por ejemplo, las normas del contrato de seguro marítimo de mercancías se aplicarán a aquellas fases no marítimas pero accesorias de este transporte por mar (artículo 488 del ALGENMAR, que refleja el mandato establecido en el párrafo segundo del artículo 55 de la LCS), o a las fases terrestres necesarias para la ejecución del transporte marítimo cuando se ha pactado la cláusula de «almacén a almacén» (artículo 486 del ALGENMAR).

## 2.2 · Caracteres

El contrato de seguro marítimo, como contrato de seguro que es (con las únicas particularidades conceptuales antes expuestas) participa, en general y salvo las especificidades que se señalarán, de los mismos caracteres que este último.

Puede afirmarse por ello que el contrato de seguro marítimo es un contrato de carácter bilateral, sinalagmático, oneroso y de tracto sucesivo. Es, además, de carácter mercantil, lo que determina la aplicación de lo dispuesto, en cuanto a su régimen jurídico, en los artículos 2 y 50 del Código de Comercio.

Sin embargo, y a diferencia de la solución recogida en el artículo 737 del Código de Comercio y de lo establecido para el contrato de seguro terrestre por el artículo 5 de la LCS, el contrato de seguro marítimo regulado en el ALGENMAR es un contrato consensual que no requiere forma escrita para su validez, aún cuando, bien es cierto, la práctica nos enseña cómo con carácter generalizado viene también a formalizarse en póliza por escrito. Esto es, la forma escrita se exigiría únicamente «ad probationem», no «ad solemnitatem», como hasta la fecha.

Asimismo, aunque los condicionados de las pólizas vengan redactados por los aseguradores siguiendo modelos estandarizados, no recibe el mismo tratamiento de un contrato de adhesión. El contrato de seguro marítimo, en sus distintas modalidades, es, al tenor de lo dispuesto en el artículo 107.2.a) de la LCS, un seguro de grandes riesgos, y no requiere de una especial protección del asegurado toda vez que se entiende que se encuentra en condiciones de igualdad negocial frente al asegurador. Por tanto, estaría sujeto al principio de autonomía de la voluntad en el que, y salvo que en los preceptos del ALGENMAR se estableciere lo contrario, «las partes podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas» dentro de los límites establecidos en el artículo 1255 del Código Civil. Sólo excepcionalmente se declara el carácter imperativo de algunos de los preceptos del ALGENMAR por motivos, según señala la Memoria Justificativa, de protección de terceros o de salvaguarda de aquellos elementos esenciales que delimitan su carácter indemnizatorio (por ejemplo, entre otros, los artículos 454.2, 456.3, 457, 488, 495, etc. del ALGENMAR).

El contrato de seguro marítimo es, además, un contrato aleatorio, si bien, y a diferencia de lo establecido para el seguro terrestre en el artículo 4 de la LCS, esta aleatoriedad, como veremos, es de carácter subjetivo (artículo 453 del ALGENMAR). Y es, causalmente, un contrato de indemnización (artículo 448 del ALGENMAR). Finalmente, se trata de un contrato de *uberrima bona fide*, según se infiere de las distintas normas reguladoras del contrato de seguro conforme a las cuales la correcta estimación y valoración del riesgo que asume el asegurador pesa sobre las declaraciones de otra parte del contrato lo que exige un comportamiento leal que excede de las previsiones generales contenidas en el ordenamiento jurídico común (artículos 7.1 y 1258 del Código Civil y 57 del Código de Comercio).

## 3 · ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

### 3.1 · Elementos subjetivos o personales

#### El asegurador

No obstante carecer de una definición tanto en el ALGENMAR como en la LCS, asegurador o entidad aseguradora —acepción ésta, empleada por la normativa de ordenación y supervisión con preferencia a la de asegurador— es aquella persona que, a cam-

bio de una remuneración denominada prima, asume el riesgo (en nuestro caso, de la navegación marítima) a que está expuesto el interés de un asegurado. Definido así el asegurador, obvia el señalar que ninguna particularidad plantea esta figura en el seguro marítimo, salvo las limitaciones y prohibiciones de aseguramiento en terceros países ajenos al Espacio Económico Europeo que, con relación al seguro de buques y mercancías, se establecen en el artículo 76 del TRLOSSP.

Solamente, por ello, cabe señalar que el seguro marítimo ha de ser suscrito por una entidad aseguradora autorizada para operar en el ramo correspondiente al riesgo que se pretende asegurar: cascos o vehículos marítimos, mercancías transportadas, responsabilidad civil (artículo 6.1 del TRLOSSP).

En otro orden de cosas, y en aquellos supuestos de «coaseguro»<sup>1</sup>, en los que varios aseguradores en un mismo contrato de seguro se reparten mancomunadamente la asunción del riesgo, el artículo 447 del ALGENMAR viene a zanjar, al menos para el contrato de seguro marítimo, una cuestión en la que no siempre doctrina y jurisprudencia han seguido criterios unánimes y uniformes: el de la legitimación procesal y, en particular, las situaciones litiscorsoriales tanto activas como pasivas a que se refiere el artículo 12 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Así, el citado precepto, sin alterar la regla de la mancomunidad entre los distintos aseguradores que concurren en el cuadro de coaseguro, e incluso para el ejercicio de las acciones de repetición o recobro, legitima al abridor de la póliza de seguro tanto activa como pasivamente y tanto judicial como extrajudicialmente. Y se establece el «derecho de repetición» que tendrían los demás coaseguradores frente al asegurador abridor cuando éste, en perjuicio de los intereses de los demás coaseguradores, abusare en el ejercicio de las de las facultades que legalmente le vienen atribuidas; si bien, a nuestro entender, tal «abuso de facultades» más que una acción de repetición ampararía una acción tendente a exigir la responsabilidad del asegurador abridor.

El artículo 447.3 del ALGENMAR sienta la presunción que, a falta de la designación expresa en la póliza de

un asegurador abridor, se entenderá que éste será aquél que asuma una mayor parte de cuota en el cuadro del coaseguro.

### El tomador y el asegurado

Por tomador en el contrato de seguro marítimo, a falta de una definición en el ALGENMAR e, incluso, en el artículo 7 de la LCS, ha de entenderse a la persona que contrata con un asegurador el aseguramiento de los daños a un interés expuesto a los riesgos de la navegación marítima, deviniendo además titular de los deberes y obligaciones que resulten de la relación jurídica aseguraticia —salvo que hubieren de ser cumplidos junto con el asegurado (por ejemplo, los artículos 457, 458, etc. del ALGENMAR) o exclusivamente por el asegurado (así, por ejemplo, el artículo 460.2 del ALGENMAR, entre otros)—.

Si bien el ALGENMAR, con carácter general, se refiere al tomador como aquél que contrata el seguro marítimo con la entidad aseguradora, sin embargo, en los artículos 453, 454 y 455 del ALGENMAR se emplea el término «contratante» para referirse a esta misma figura contractual, en lo que ha de entenderse un error terminológico de escasa trascendencia. También en el propio encabezamiento de la Sección 4.<sup>a</sup> del Capítulo II se emplea el término «contratante», si bien en este caso la referencia habría de hacerse no sólo al tomador sino, además, al asegurado.

El asegurado, por contra, sería el titular del interés asegurable, que no ha de coincidir necesariamente con el tomador. De ahí que, a diferencia de lo establecido en el artículo 7 de la LCS, el artículo 443 del ALGENMAR establezca que el contrato de seguro marítimo, salvo que expresamente se hubiere dispuesto lo contrario, ha de entenderse concertado «por cuenta de quien resulte titular del interés en el momento del siniestro»; precisión temporal esta última que viene a superar las dificultades que plantea, en el seguro terrestre, el aseguramiento de intereses futuros dado el tenor del artículo 25 de la LCS. Esta presunción de contratación por cuenta del titular del interés es justificada, acertadamente, en la Memoria que acompaña al texto del ALGENMAR, por las particularidades que presenta la contratación del seguro marítimo, por cuanto que en gran número de ocasiones se desconoce la identidad del sujeto que ostenta la titularidad del interés asegurable (pensemos, por ejemplo, en supuestos de varias compraventas seguidas de las mismas mercancías durante su transporte por mar).

<sup>1</sup> Entendemos que en la última versión del ALGENMAR se produce una confusión terminológica en su art. 446 al denominar como coaseguro lo que es propiamente un supuesto de doble seguro o, en el supuesto en el mismo tomador hubiera contratado distintos contratos de seguro, lo que sería denominado como un seguro múltiple o cumulativo (ar. 32 LCS).

Por otro lado, y con carácter general, además, el asegurado resulta el titular de los derechos que derivan del contrato de seguro.

### El comisario y el liquidador de averías

El ALGENMAR se refiere en sede de contrato de seguro, y sin perjuicio de otras referencias en su articulado, a dos figuras típicas en el ámbito del Derecho de la Navegación Marítima y calificadas por la normativa sectorial de ordenación como «colaboradores en la actividad aseguradora»: el comisario de averías (artículo 457) y el liquidador de averías (artículo 468.4).

El primero de ellos, el comisario de averías, es definido en la disposición adicional tercera del TROSSP como aquel que desarrolla las funciones de reconocimiento y valuación de las averías marítimas sean o no gruesas; por contra, el liquidador de averías sería aquel colaborador que tiene encomendada la función de distribuir la avería gruesa.

No obstante lo anterior, lo cierto es que, sin perjuicio del desarrollo del ejercicio que a cada uno de tales colaboradores viene encomendada por la citada normativa sectorial (y, por lo que a los liquidadores de averías se refiere, también por las competencias que se les atribuye en el ALGENMAR en el procedimiento de limitación de responsabilidad por créditos marítimos y de liquidación de averías gruesas), el artículo 457 del ALGENMAR únicamente refiere la intervención del comisario de averías a la recepción de la comunicación del siniestro que realicen el tomador o el asegurado (actuación que, sin duda, resultaría más propia de un mediador y, en particular, un agente de seguros según el artículo 12.1 de la Ley 26/2006, de 17 de julio, de mediación de seguros y reaseguros privados —LMSRP—). Y por lo que respecta a los liquidadores de averías, el artículo 468.4 del ALGENMAR atribuye a estos la lógica facultad de liquidar los siniestros cuando asegurador y asegurado así lo acordaren, si bien, en realidad, y tal como se expresa en la Exposición de Motivos del ALGENMAR, no se trataría tanto de una labor técnica de liquidación como de una actuación arbitral o dirimente, en forma análoga a la que desarrolla un perito de seguros en el contrato de seguro terrestre (artículo 38 de la LCS) y que bien pudiere haberse extendido al seguro marítimo (teniendo en cuenta, además, las funciones que la disposición adicional tercera del TROSSP atribuye al perito de seguros). A través de esta vía el ALGENMAR trata de fomentar la resolución extrajudicial de disputas entre asegurador y asegurado.

### Los agentes y corredores de seguros

Ninguna mención realizan los preceptos del ALGENMAR a la actividad de mediación en los seguros privados, pues, en definitiva, su actuación no plantea especialidad alguna cuando intervienen en el ámbito del contrato de seguro marítimo. Por tanto, la actividad de mediación que pudieren llevar a cabo los agentes exclusivos y vinculados, los corredores de seguros y los corredores de reaseguros en materia del contrato de seguro marítimo, ha de ajustarse a lo establecido en la antes citada LMSRP.

### 3.2 · Elementos objetivos o reales

#### El interés asegurable

El interés asegurable, entendido como relación entre el asegurado y un bien susceptible de valoración económica, constituye el objeto de todos los seguros de daños. Así lo expresa con evidente acierto el artículo 439 del ALGENMAR: «*pueden ser objeto del seguro cualquier interés legítimo sometido a los riesgos de la navegación*». En efecto, la obligación de indemnizar que asume el asegurador en un contrato de seguro marítimo, se extiende a aquellos daños que hubiere sufrido el «*interés asegurado*» (artículo 448 del ALGENMAR).

Tal interés, como expresamente señala el citado artículo 439 del ALGENMAR y reitera el artículo 440.e) del mismo texto, ha de ser legítimo; pero, además, habrá de cumplir con el resto de las disposiciones que, sobre el objeto contractual, establecen los artículos 1271 y siguientes del Código Civil; es decir, ha de ser posible, lícito y determinado o determinable.

Y, en el contrato de seguro marítimo, ha de tratarse, además, de un interés expuesto a un riesgo de la navegación marítima. A estos efectos, el artículo 440 del ALGENMAR establece, con carácter ejemplificativo, algunos de los intereses que pueden ser objeto del contrato de seguro marítimo:

- (i) «*Los buques, embarcaciones y aparatos flotantes, incluso en construcción y desguace*». El artículo 107 del ALGENMAR establece el concepto de «*buque*», señalando el artículo 111 del ALGENMAR que el buque está compuesto de partes integrantes y pertenencias. Con carácter general, y por así disponerlo el artículo 113 del ALGENMAR, los accesorios (definidos en el artículo 112 del ALGENMAR como «*los elementos consumibles adscritos al buque de un modo temporal*») no se ven afectos a los negocios jurídicos relativos al buque. No obstante, excepcionalmente, en

materia de seguro marítimo ha de entenderse que el interés sobre el buque no sólo comprende sus partes integrantes y pertenencias sino, también, los accesorios del buque (artículo 441 del ALGENMAR). Como veremos, al seguro de buques dedica el ALGENMAR la Sección 1.ª del Capítulo III (artículos 470 a 482).

Las «embarcaciones», por otro lado, son definidas en el artículo 108 del ALGENMAR. Y, finalmente, configuran un interés asegurable los «aparatos flotantes», término éste extraño a la terminología empleada por el ALGENMAR que, en sede de clasificación de los vehículos marítimos, se refiere a los «artefactos navales» (artículo 109 del ALGENMAR). Por ello, y aun cuando en algunas de las normas reguladoras del seguro marítimo se utilice el término «aparato flotante» (artículos 440.a), 445 y 475 del ALGENMAR; no así, por contra, en el artículo 459 del ALGENMAR), hemos de entender que se trata de un mero error terminológico sin incidencia práctica alguna, si bien sería recomendable utilizar en todo momento una terminología uniforme.

(ii) «El flete» a cuyo aseguramiento resultarán subsidiariamente aplicables las especiales normas que, sobre el seguro de buques, se establecen en los artículos 470 a 482 del ALGENMAR (artículo 483 del ALGENMAR). En todo caso, cuando el riesgo del flete recae sobre el titular del interés sobre las mercancías, al implicar un mayor valor de este interés, es usual que se asegure como elemento del contrato de seguro marítimo de mercancías, y según las normas de éste, y no como riesgo independiente.

Este interés, señala el artículo 442 del ALGENMAR, comprende el precio por el transporte de mercancías (artículos 285 y siguientes del ALGENMAR) o pasajeros, y tanto sea esperado como el que esté en curso de realización. El valor asegurable del flete será el de su importe bruto.

También, dispone el artículo 442 del ALGENMAR, resulta asegurable el beneficio que representa para el «naviero» o para el «armador» el transporte de sus propias mercancías, si bien, a nuestro entender, en puridad más que al «naviero» y al «armador» (en todo caso, «porteador» según se establece en el artículo 317.3 del ALGENMAR) la referencia habría de realizarse a la figura del «porteador» como acreedor de dicha contraprestación y titular, por tanto, de tal interés asegurable.

(iii) «El cargamento» o las mercancías, para cuyo aseguramiento la Sección 2.ª del Capítulo III del ALGENMAR (artículos 484 a 493) dicta normas específicas.

(iv) «La responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación», cuyo seguro, asimismo, está específicamente regulado en la Sección 3 del Capítulo III (artículos 494 a 498 del ALGENMAR).

El interés (reiteramos, entendido en un sentido subjetivo, es decir, como relación entre la persona y un bien) debe existir no cuando se celebra el contrato de seguro sino, más bien, al momento de acaecer el siniestro; resultaría así admisible el aseguramiento de intereses futuros, en línea con lo dispuesto en el artículo 1271 del Código Civil. Esta interpretación puede inferirse de lo dispuesto en el artículo 453 del ALGENMAR. Cuestión distinta, como veremos, es la necesidad de que al momento de celebrarse el contrato tal interés resulte posible (además de legítimo, lícito y determinado o determinable).

Por lo demás, el apartado segundo del artículo 439 del ALGENMAR admite los pactos contractuales en los que se establezca una presunción de existencia del interés (como así se establece en el artículo 453 del ALGENMAR), si bien, tal admisión, no se realiza de forma absoluta, pues siempre cabrá, pese a la existencia de dicho pacto, prueba en contrario de la inexistencia del interés asegurado.

Ahora bien, el artículo 439 del ALGENMAR sanciona con la «nulidad» contractual los supuestos de inexistencia del interés asegurado. No obstante, no debemos entender aplicable tal precepto a los supuestos de inexistencia sobrevenida del interés asegurado. Es claro que, en estos supuestos, la sanción de nulidad que se predica para la inexistencia originaria del interés no deviene adecuada. Porque, en efecto, la eficacia «*ex tunc*» de la nulidad (artículo 1303 del Código Civil) privaría de todo efecto a un contrato que, originariamente y hasta el momento en que tal interés existía, no adolecía de vicio invalidante alguno. Además, entendido el interés como el objeto del contrato de seguro, su pérdida sobrevenida no ha de ser sancionada con la nulidad sino, en coherencia con nuestro ordenamiento, con la extinción del contrato (artículo 1156 y 1182 y siguientes del Código Civil).

El artículo 453 del ALGENMAR (precepto que guarda similitudes con el artículo 784 del Código de Comercio), establece expresamente, aunque con carácter excepcional, otros supuestos de «nulidad».

Así, el contrato de seguro marítimo será nulo (con todas las consecuencias que conlleva la sanción de nulidad) si a su celebración, ya hubiere acaecido el siniestro —es decir, nulidad por imposibilidad del objeto contractual *ex* artículo 1272 del Código Civil— o si, también al momento de su celebración, hubiere cesado el riesgo a que estaba expuesto el interés —nulidad por inexistencia de causa o riesgo—. En definitiva, se trata de una concreción al contrato de seguro del principio establecido en el artículo 1261 del Código Civil que este mismo texto legal pena con la nulidad en su artículo 1300; la ausencia de un objeto posible o de la causa impide que el contrato pueda llegar a nacer de forma válida al faltar uno de sus elementos esenciales.

En todo caso, y como anticipábamos al calificar el contrato de seguro marítimo como subjetivamente aleatorio, ha de señalarse que tales hechos y circunstancias se fundamentan en el elemento cognoscitivo de las partes en la relación contractual aseguraticia; es decir, que es el conocimiento del acaecimiento del siniestro o de la cesación del riesgo y no el hecho en sí, objetivamente considerado, lo que determina la nulidad contractual; a diferencia, por tanto, de lo establecido en el artículo 4 de la LCS, de marcado carácter objetivo.

El artículo 453 del ALGENMAR, sin embargo, presume dicho conocimiento, y por tanto, la nulidad del contrato de seguro, si las circunstancias fueran de público conocimiento en el lugar de celebración del contrato de seguro o en el lugar donde resida el asegurador o el tomador. Ello, sin embargo, salvo que el contrato de seguro se hubiere celebrado expresamente con el pacto de «sobre buenas o malas noticias» en cuyo supuesto, no operará tal presunción, habiendo de demostrarse, por el asegurador que inste la nulidad contractual, que el tomador conocía, al momento de contratar el seguro, el acaecimiento del siniestro; y por el tomador que promueva tal nulidad, que el asegurador conocía la cesación del riesgo.

Para concluir, hemos de referirnos a los efectos que, sobre el contrato de seguro, tiene la transmisión del interés asegurado; supuesto éste que es regulado en el artículo 459 del ALGENMAR que, como se apreciará, se aparta del régimen general establecido en los artículos 34 a 37 de la LCS. En efecto, el citado artículo dispone que la enajenación de un buque o un artefacto naval (y hemos de entender que también, ante el silencio de la norma, las «embarcaciones» toda vez que no existe motivo alguno para su discriminación en este régimen), provoca la extinción

automática del contrato de seguro marítimo (salvo que el asegurador haya aceptado expresamente y por escrito la continuación del contrato de seguro, aceptando, por tanto, la novación subjetiva).

Y la misma suerte corre el contrato de seguro del buque en los supuestos en que, sin acaecer una transmisión dominical, se produce un cambio en la gestión náutica del buque; por tanto, en los supuestos en que se concluya un contrato de arrendamiento de dicho buque (artículos 240 a 254 del ALGENMAR). Junto con el contrato de seguro del buque, el efecto extintivo es también predicado respecto de aquellos otros intereses asegurados del armador o del naviero o de su responsabilidad (en el bien entendido que la extinción sólo ha de operar en la medida y en la parte en que tales otros seguros se encuentren vinculados al buque transmitido o cedido en arrendamiento). En definitiva, en aquellos contratos de seguro en los que el riesgo se ve o puede verse afectado por los elementos subjetivos de dicho contrato.

También la transmisión del buque operada en el curso de un procedimiento concursal del tomador o asegurado conlleva la automática extinción del contrato de seguro marítimo del buque, y de aquellos otros intereses del armador o naviero o de su responsabilidad vinculados a dicho buque (salvo, como señalábamos, que el asegurador acepte expresamente su continuidad).

Solución contraria encontramos en el contrato de seguro marítimo de mercancías, en el que transmisión de la propiedad de éstas (que ni siquiera ha de notificarse al asegurador), en nada afecta a la vigencia y extensión de dicho contrato, quedando subrogado el adquirente en el contrato de seguro. En efecto, el cambio de titularidad de este interés, no afecta a la valoración del riesgo que hubiere sido aceptado por el asegurador, optándose acertadamente en el ALGENMAR por mantener la vigencia del contrato de seguro, lo que, además, ha de facilitar la circulación de las mercancías propia del tráfico internacional al que generalmente atiende el tráfico marítimo y, por ende, el seguro marítimo como una de sus instituciones más características.

### El valor asegurado

Como antes señalábamos, el interés asegurado ha de ser susceptible de valoración económica que usualmente se establece una vez acaecido el siniestro; el «valor del interés» sería, entonces, el valor real del interés. Concepto distinto es la «suma asegurada» que no es sino el importe en que el interés ase-

gurable es garantizado por el contrato de seguro. La distinta valoración de uno y otro concepto, en ocasiones, genera situaciones bien de «*infraseguro*» (cuando el valor del interés es superior a la suma asegurada) o de «*sobresseguro*» (cuando el valor del interés resulta inferior a la suma asegurada en el contrato de seguro). A ambos escenarios se refiere el artículo 444 del ALGENMAR.

El apartado primero del mencionado precepto viene a recoger, literalmente, el tenor del párrafo primero del artículo 30 de la LCS de forma que, ante un supuesto de infraseguro, la regla proporcional se aplicaría en idéntica forma a la establecida para el contrato de seguro terrestre, sin que, en consecuencia, esta situación de infraseguro plantee especialidad alguna en el contrato de seguro marítimo. Si ha de señalarse que, al tenor de lo dispuesto en el artículo 461.2 del ALGENMAR, la regla proporcional es también aplicable a las indemnizaciones complementarias señaladas en el apartado primero del referido artículo 461 (contribución a la avería gruesa, premio por salvamento y gastos razonables realizados por el asegurado para aminorar el daño).

De igual forma, los apartados 2 y 3 del artículo 444 del ALGENMAR, que refieren su aplicación a la situación de sobresseguro, son fiel reflejo de lo dispuesto en el artículo 31 de la LCS aunque, en este caso, con algunas matizaciones, que no podemos considerar especialidades. Así, y partiendo de que en caso de producirse el siniestro el asegurador sólo debe indemnizar por el daño efectivamente causado (lo que no es sino una directa aplicación del principio indemnizatorio), ante un sobresseguro sólo el «*asegurado*» —y no cualquier parte, como señala el artículo 31 de la LCS— puede requerir la reducción de la suma asegurada y, consecuentemente, de la prima pagada al asegurador, con extorno de aquéllas cobradas en exceso.

Ahora bien, si la situación de sobresseguro ha sido provocada por mala fe (es decir, por dolo o culpa grave) del asegurado, entonces el contrato deviene parcialmente «*nulo*» (pues despliega efectos en favor del asegurador), sin que el asegurado pueda reclamar la indemnización por el siniestro y perdiendo las primas vencidas y las del período en curso ya abonadas al asegurador de buena fe (es decir, aquel que desconociere la situación de sobresseguro). Ha de advertirse que quizás hubiere sido deseable facultar también al asegurador para requerir la reducción de la suma asegurada si éste conociese tal circunstancia (como así lo permite el reiterado artículo 31 de la LCS e, incluso, cuando el

sobresseguro acaeciere como consecuencia del doble seguro, también en el artículo 446.3 del ALGENMAR); y ello porque, como decimos, el artículo 444.3 del ALGENMAR penaliza, precisamente, este tipo de comportamiento del asegurador cuando, por la dicción del apartado segundo de dicho precepto, nada podría hacer éste para solventar esta situación de sobresseguro.

Estas reglas reguladoras de las situaciones de infraseguro y sobresseguro devienen inaplicables, en primer lugar, en las pólizas denominadas «*estimadas*», es decir, aquellas en las que, en el propio contrato de seguro las partes establecen o estiman el valor del interés. Por ello, y concretando la norma establecida en el párrafo segundo del artículo 28 de la LCS, el artículo 445 del ALGENMAR establece la presunción de que el valor del buque, embarcación o aparato flotante (*rectius*, artefacto naval) establecido en el contrato de seguro marítimo de buques es un valor estimado vinculante para las partes. Además, y en segundo lugar, la aplicación de la regla proporcional que conlleva una situación de infraseguro, puede ser excluida voluntariamente por las partes bien al momento de concluirse el contrato de seguro bien con posterioridad (artículo 461.2 del ALGENMAR y, en iguales términos, el párrafo segundo del artículo 30 de la LCS).

Finalmente, el artículo 446 del ALGENMAR regula el supuesto del «*doble seguro*», y no únicamente del «*seguro cumulativo*» a que se refiere el artículo 32 de la LCS. En efecto, si este precepto general únicamente refiere su ámbito de aplicación a aquellos supuestos en que los distintos contratos de seguro hubieren sido suscritos por un único tomador, el precepto del ALGENMAR ahora comentado, supera tal requerimiento —que no pocos problemas y soluciones jurisprudenciales divergentes ha ocasionado— y, bajo un único precepto contempla la existencia de una multiplicidad de contratos de seguro marítimo suscritos sobre un mismo interés y riesgo y por un mismo período temporal, resultando indistinto si todos esos contratos hubieren sido concluidos por un único tomador o por varios. El párrafo segundo de este precepto, incorpora una obligación para el «*tomador*» de comunicar la existencia de los distintos contratos de seguro concertados (en igual forma a la prevista por el artículo 32 de la LCS) y se sanciona con la pérdida del derecho a la indemnización la omisión dolosa de dicha comunicación en aquellos supuestos en que tal multiplicidad de seguros dieran lugar a una situación de sobresseguro; exigencia y sanción que, en los casos en que fueren varios y distintos los tomadores



(posibilidad contemplada en el supuesto de hecho de la norma), son difícilmente justificables.

En estos casos, y en aras del principio indemnizatorio, el asegurado titular del interés no podrá recibir una indemnización superior, computadas todas aquéllas percibidas de los distintos contratos de seguro, al importe real del daño indemnizable y todos y cada uno de los aseguradores estarán obligados a indemnizar hasta el importe de la suma asegurada en cada uno de los contratos de seguro. Por tanto, en estos supuestos de doble seguro, rige el principio de la solidaridad entre los distintos aseguradores sin perjuicio del derecho de repetición que asistiría a aquellos que hubiere procedido al abono de la indemnización; porque, al final, la contribución a la indemnización por parte de cada asegurador, se establece en proporción a la suma asegurada en cada contrato.

### El riesgo

El riesgo constituye el elemento definidor y esencial, en cuanto causa contractual, del contrato de seguro. De ahí que la aventurada definición del contrato de seguro marítimo que antes se exponía partiese de lo dispuesto en el artículo 448 del ALGENMAR, sistemáticamente ubicado en la regulación del riesgo en el seguro marítimo. Por ello, las normas que regulan el seguro marítimo, reiteramos, delimitan su aplicación a los «*riesgos de la navegación*», sin que, acertadamente, el ALGENMAR establezca, si quiera a título de ejemplo, cuales son o pueden ser éstos (a diferencia de lo establecido en el artículo 755 del Código de Comercio). Y decimos acertadamente porque, en la práctica del contrato de seguro marítimo, el principio general es el de la «*universalidad del riesgo*» frente al de «*especialidad o determinación del riesgo*» propio del seguro terrestre. En todo caso, serán, por tanto, «*los términos fijados en el contrato*» (es decir, la «*cobertura*» acordada) los que delimiten la obligación indemnizatoria del asegurador; en definitiva, la garantía aseguraticia o cobertura de los intereses asegurados.

No obstante, de conformidad con lo establecido en el artículo 449 del ALGENMAR, y salvo pacto contractual en contrario, quedarían excluidos de la garantía aseguraticia los daños al interés asegurado que sean consecuencia de los siguientes riesgos: (a) «*la guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella*»; (b) «*la captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera*»; (c) «*la piratería, el motín, las huelgas, los cierres patronales, el terrorismo*

y las situaciones de alteración del orden público»; y, (d) «*las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas*».

Además, y conforme al artículo 451 del ALGENMAR, se excluye de la cobertura aseguraticia (sin que, según se infiera de la dicción del precepto, sea posible pacto en contrario y no obstante las particularidades que, para el contrato de seguro de buque se establecen en el artículo 476 del ALGENMAR) aquellos daños causados por el vicio propio o la naturaleza intrínseca del bien (exclusión referida, en distintos términos, en el artículo 756.6.º del Código de Comercio) y también (aunque, en este caso sí resulte posible su aseguramiento si así se pactare expresamente) aquellos causados por el uso y desgaste natural de dicho objeto.

Tampoco, al tenor de lo señalado en el artículo 450 del ALGENMAR, resultan asegurables aquellos daños causados por dolo o culpa grave del asegurado. Ha de señalarse que, a diferencia de lo dispuesto en el artículo 19 de la LCS, que únicamente excluye aquellos daños causados por «*mala fe*» del asegurado, el precepto ahora comentado extiende la exclusión a los supuestos de «*culpa grave*» («*culpa lata dolo aequiparatur est*»). No obstante, y teniendo en cuenta que, particularmente en los seguros de responsabilidad civil, pueda interesar la contratación de la cobertura de los daños causados con culpa grave, se admite el pacto de su aseguramiento (si bien, condicionado al establecimiento de un deducible mínimo a cargo del asegurado de un diez por ciento del importe del daño, como acertada fórmula para desincentivar conductas gravemente negligentes o descuidadas que descansan y pueden tener su razón de ser en la existencia de un contrato de seguro); no así, por contra, la de los daños provocados por la conducta dolosa del asegurado (artículo 1102 del Código Civil).

Hemos señalado que es la conducta dolosa o gravemente negligente del «*asegurado*» la que queda excluida de la cobertura en aplicación del artículo 450 del ALGENMAR. Por tanto, el correcto entendimiento de lo que haya de entenderse por asegurado a estos efectos (y sólo a estos efectos), deviene esencial. Pues bien, la discusión doctrinal y jurisprudencial que, en no pocas ocasiones, se ha levantado sobre este aspecto, es resuelta con impecable solvencia jurídica en los apartados 2 y 3 del artículo 450 del ALGENMAR. Así, no comparten la calificación de «*asegurado*» los «*dependientes*» de éste, y por tanto, los daños causados por dolo o culpa grave de dichos dependientes quedarían amparados por la

cobertura aseguraticia. Ello, no obstante, con exclusión de aquellos dependientes «*en tierra*» —lo que excluiría a la dotación de los buques— que asumen funciones de gerencia o dirección de las que depende el estado de conservación o mantenimiento del bien, que por tanto, a estos efectos, serán considerados como un «*alter ego*» del asegurado y cuyos comportamientos dolosos o gravemente negligentes comprometerán la cobertura aseguraticia. Desaparece por tanto la «*baratería del patrón*» como supuesto de exclusión de cobertura.

En fin, todos estos supuestos de exclusión que hemos enumerados y que se contemplan en los artículos 449, 450 y 451 del ALGENMAR, no se corresponden exactamente con la relación de riesgos incluidos y excluidos que se establece en los artículos 755 y 756 del Código de Comercio sino, más bien, con la práctica del mercado del seguro marítimo y el clausulado de las pólizas de contrato de seguro marítimo más usuales.

En otro orden de cosas, y para concluir este apartado, ya señalábamos que el contrato de seguro marítimo es nulo si, al momento de su celebración, hubiere cesado (subjektivamente) el riesgo, con las particularidades presuntivas de aquél celebrado sobre «*buenas o malas noticias*» (artículo 453 del ALGENMAR). Nada señala el ALGENMAR sobre las consecuencias que habría de tener sobre el contrato de seguro marítimo la cesación sobrevenida del riesgo si bien, a nuestro entender, no han de ser distintas de aquellas previstas para los supuestos de pérdida del interés asegurado una vez celebrado el contrato, anteriormente expuestas.

### 3.3 · Elementos formales

Señalábamos con anterioridad que el contrato de seguro marítimo es un contrato consensual que no requiere de forma escrita para su validez. En efecto, dispone el artículo 438 del ALGENMAR, coherente con el sistema espiritualista de nuestro ordenamiento, que las condiciones aseguraticias que libremente acuerden las partes no están sujetas a forma determinada alguna. Por tanto, esta nueva regulación se aparta del carácter eminentemente formal que declara, para el contrato del seguro marítimo, el artículo 737 del Código de Comercio.

Consciente de la práctica contractual aseguraticia, el ALGENMAR declara la forma escrita como requisito *ad probationem*, sin que, en absoluto, tal declaración haya de interpretarse como que es éste el único medio probatorio válido para acreditar su existencia (artículo 452 del ALGENMAR). Ahora bien, una vez

emitida la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura y entregada al tomador, esta documental ha de tener un carácter probatorio privilegiado. Es, por otro lado, y en la misma línea establecida en el artículo 5 de la LCS para el contrato de seguro terrestre, una obligación que pesa sobre el asegurador la de entregar al tomador la póliza o documento de cobertura provisional.

## 4 · CONTENIDO DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

### 4.1 · Obligaciones del tomador y del asegurado

El contenido contractual viene dado por las obligaciones y derechos de las partes contractuales. Y así, siguiendo la sistemática del ALGENMAR, comenzaremos por exponer las obligaciones del tomador y, en su caso, del asegurado. Porque como indicábamos al analizar los elementos personales del contrato, en principio y con carácter general, las obligaciones derivadas del contrato de seguro pesan sobre el tomador y sólo cuando la norma lo disponga, sobre el asegurado (artículo 7 de la LCS).

La primera de las obligaciones del tomador, de carácter precontractual, es la de declarar el riesgo al asegurador, establecida en los artículos 454 y 455 del ALGENMAR. En efecto, el tomador debe notificar al asegurador la entidad del riesgo con el fin de que dicho asegurador pueda valorar la aceptación o no de éste y las condiciones, en su caso, de la cobertura. Sin embargo, y a diferencia de lo dispuesto en el artículo 10 de la LCS (únicamente aplicable a los seguros de embarcaciones deportivas o de recreo<sup>2</sup> por entenderse que tales aseguramientos requieren de una cierta protección del tomador frente al asegurador), la obligación de declarar todas aquellas circunstancias que, conocidas o debiendo haber sido conocidas por el tomador, pudiesen influir en la valoración del riesgo descansa exclusivamente en éste, sin que, por parte del asegurador haya de someter al tomador a cuestionario alguno. Esta distinta regulación obedece, como así se señala en la

2 Habida cuenta que es la finalidad o su uso lo que justifica ese trato diferenciado, en buena lógica debería extenderse ese régimen diferenciado de declaración del riesgo también a los buques dedicados al deporte o recreo. Así, no por tener un vehículo de navegación dedicado al deporte o recreo una eslora superior a 24 metros (criterio diferenciador entre buque y embarcación en el ALGENMAR) se produciría una modificación sustancial que justificara aplicar un distinto régimen de declaración del riesgo.

Memoria que acompaña al texto del ALGENMAR, no ya sólo a la dificultad técnica que plantearía la redacción de un cuestionario de aseguramiento en el ámbito del sector marítimo sino, además, por el hecho que se presume en el tomador de conocer, incluso mejor que el propio asegurador, los especiales riesgos a que puede quedar sujeto un determinado interés.

Las consecuencias que para el contrato de seguro ya concluido ha de tener la inexactitud o falsedad en las circunstancias declaradas por el tomador (aún cuando no actuare de forma dolosa o negligente), se regulan en el artículo 455 del ALGENMAR, en iguales términos a los establecidos en el segundo párrafo del artículo 10 de la LCS. Así, el asegurador podrá resolver el contrato de seguro dentro del plazo de un mes desde que tuviere conocimiento de tal inexactitud o reticencia, haciendo suyas las primas correspondientes al período en curso al momento de resolverse el contrato; ahora bien, para hacer suyas tales primas, el asegurador no habrá de haber actuado dolosamente o gravemente negligente. Entendemos, que la incompleta o inexacta declaración de tales circunstancias ha de influir «*sensiblemente*» en el riesgo ya que, de no afectar éste, no habría de asistir al asegurador, al menos, el derecho establecido en el precitado artículo.

Si, no obstante, el siniestro acaeciere antes de que el asegurador hubiere conocido la inexactitud o reticencia o, aún conocida, antes del transcurso del mes siguiente a su conocimiento —plazo durante el cual el asegurador puede resolver el contrato de seguro—, entonces el asegurador estará obligado a indemnizar al asegurado pero reduciendo su importe a la proporción que resulte de la diferencia entre la prima convenida y la que hubiere aplicado de haberse conocido con exactitud el riesgo. Sin embargo, quedará el asegurador liberado del tal obligación indemnizatoria si el tomador hubiere actuado de forma dolosa o negligentemente grave, o si, atendiendo a la verdadera entidad del riesgo, el asegurador pudiese demostrar que no hubiere suscrito el contrato de seguro o, de haberlo concluido, lo hubiere hecho en condiciones tales que el siniestro no hubiera sido objeto de cobertura.

Además, junto a esta declaración previa, también el «*contratante*» (*rectius*, tomador) está obligado durante toda la vigencia del contrato a poner en conocimiento del asegurador aquellas circunstancias que pudieren agravar el riesgo en iguales términos a los previstos en el artículo 10 de la LCS.

La segunda obligación del tomador del seguro es la de abonar la prima convenida al asegurador. A esta obligación principal se refiere el artículo 456 del ALGENMAR, que, en forma similar a la establecida en el artículo 14 de la LCS y al principio establecido en el párrafo tercero del artículo 1171 del Código Civil, señala como lugar de pago, salvo pacto en contrario, el del domicilio del tomador.

Ante la falta de pago de la prima (bien sea ésta única o bien sea un plazo o fracción de una prima periódica), el asegurador habrá de requerir su abono al tomador quien habrá de cumplir con esta obligación en el plazo de un mes desde el requerimiento. En principio, y salvo las excepciones que señalaremos, durante este periodo el contrato sigue vigente y desplegando plenos efectos, por lo que si acaeciere un siniestro el asegurador estaría obligado a su indemnización. Ahora bien, si transcurrido el citado plazo de un mes el tomador no ha procedido al abono de la prima, el asegurador podrá optar bien por la resolución del contrato de seguro bien por su suspensión.

Este régimen general, decíamos, conoce una excepción: el impago de la prima única o el del primer plazo o fracción de una prima periódica. En estos casos, el asegurador, aún sin haber requerido al tomador en la forma antes expuesta, no está obligado a indemnizar el siniestro que hubiere podido acaecer. Lo que no significa que el contrato, en los dos supuestos comentados, quede en suspenso ni resuelto pues, para proceder de esta forma, es necesario, como señalábamos, el previo requerimiento y el transcurso del plazo mensual; solamente, que el asegurador queda liberado de su obligación principal indemnizatoria, siendo así los efectos del contrato de seguro, todavía vigente, limitados.

El artículo 456.3 del ALGENMAR recoge una novedosa disposición, de carácter imperativo, que se justifica por las particularidades del tráfico marítimo y la necesaria facilitación de la circulación de mercancías. Así, cuando en un contrato de seguro de mercancías el asegurador hubiere emitido un certificado de cobertura, no podrá oponer la falta del pago de la prima al tercer comprador de buena fe que estuviere en posesión de aquel certificado.

Las obligaciones que ahora siguen sólo surgen una vez acaecido el siniestro, entendido éste como la realización del riesgo que conlleva una lesión patrimonial del asegurado. Y así, como tercera obligación hemos de apuntar que el «*asegurado*», asimismo, está obligado a probar al asegurador a quien exija el pago de la indemnización, la existencia y

alcance del daño toda vez que, de no hacerlo, no surgiría la obligación indemnizatoria que pesa sobre este último (artículo 460.2 del ALGENMAR). Pero, además de la existencia y alcance del daño, ha de probar las «causas» de éste, como se exige en el artículo 468.1.b) del ALGENMAR.

La cuarta de las obligaciones que atribuye el ALGENMAR al «tomador» —y, en el supuesto ahora a comentar, también al «asegurado»—, es el deber de comunicar el siniestro, en términos distintos a los establecidos para el contrato de seguro terrestre en el artículo 16 de la LCS. En efecto, de conformidad con lo establecido en el artículo 457 del ALGENMAR, el tomador o asegurado están obligados a realizar tal comunicación «en el más breve plazo posible» desde que lo hubieren conocido. De no procederse así o de comunicarse tardíamente las consecuencias difieren según la calificación que merezca el comportamiento del obligado. Si, de forma dolosa o gravemente culposa omitió tal comunicación, entonces el asegurado perderá el derecho a la indemnización. Aún cuando nada se dispone, entendemos que esta misma conclusión resulta aplicable a aquellos supuestos en los que el obligado demoró la comunicación de forma intenciona y maliciosa. Si la omisión o retraso en la comunicación resulta imputable al obligado a título de culpa (excluida la negligencia grave), entonces el asegurador podrá reclamar a aquél los daños y perjuicios que, en su caso, por tal comportamiento le hubieren sido irrogados.

Finalmente, el artículo 458 del ALGENMAR impone al «tomador», «asegurado» y a «sus dependientes» una obligación de salvamento o aminoración del daño (conocida en la práctica aseguradora como cláusula «sue and labour»), asimismo, en términos diferentes a los establecidos en el artículo 17 de la LCS. Así, el tomador, el asegurado y sus dependientes deben adoptar «todas las medidas razonables a su alcance» para salvar los bienes asegurados y evitar (término que no deja de ser redundante con el de «salvar» los bienes) o disminuir los daños. Pero nada dispone el precepto sobre las consecuencias del incumplimiento de esta obligación.

En estos supuestos de salvamento (en los que se permite la intervención del asegurador sin que por ello se pueda presumir la aceptación de la cobertura del siniestro —«waiver clause»—), y en los términos contractualmente establecidos, el asegurador indemnizará, además de los gastos incurridos por el asegurador y sus dependientes (y, aunque nada se señale, también por el «tomador») en la adopción de las medidas de salvamento, los daños causados a los

bienes asegurados como consecuencia del empleo y adopción de tales medidas.

#### 4.2 · Obligaciones del asegurador

El ALGENMAR apenas regula otras obligaciones del asegurador que no sea la principal: la de indemnizar al asegurado. Obligación que, por otro lado, sólo surge una vez ha acaecido el siniestro (y siempre que éste no haya sido causado por mala fe del asegurado, reiterándose, así, en el artículo 460.1 lo ya dispuesto en el artículo 450 del ALGENMAR para los supuestos de dolo, pero sin hacer referencia en esta ocasión a la culpa grave). En efecto, el asegurador está obligado a indemnizar aquellos siniestros cubiertos por el contrato de seguro marítimo y conforme a las condiciones estipuladas en éste (artículos 448 y 460 del ALGENMAR).

Con carácter general, la naturaleza de la prestación a cargo del asegurador es de carácter dinerario o indemnizatoria no pudiendo compelerse a éste a la reparación o restitución de los objetos siniestrados, como así se establece en el artículo 462 del ALGENMAR que, a los efectos prácticos, no se aparta sustancialmente de lo dispuesto en el artículo 18 de la LCS.

El artículo 461.1 del ALGENMAR establece aquellos conceptos que integran el importe de la indemnización debida por el asegurador. Y así, junto al valor real de los daños materiales sufridos por el objeto siniestrado hasta el límite de la suma asegurada, el asegurador también indemnizará las siguientes coberturas complementarias: (a) «el importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado» (artículo 381 del ALGENMAR); (b) «la parte que corresponda a tal interés en una remuneración por salvamento» (artículo 394 del ALGENMAR); y, (c) «los gastos razonables efectuados por el asegurado y sus dependientes para aminorar el daño» —y, como obligado a adoptar tales medidas, también los incurridos por el «tomador»— (artículo 458 del ALGENMAR).

La dicción del párrafo primero de este precepto pudiere llevarnos a interpretar que las citadas coberturas complementarias no están sujetas al límite de la suma asegurada o, al menos, de forma agregada junto a la indemnización por los daños a los bienes; no obstante, el apartado segundo del 461 del ALGENMAR declara la aplicación de la regla proporcional al pago de estas indemnizaciones, sin especificar cual es la suma asegurada que ha de tenerse en cuenta: si una específica o la establecida, con carácter general, como suma asegurada en la póliza.

Si hasta ahora hemos señalado cuáles son los conceptos que integran la indemnización, el artículo 463 del ALGENMAR lista aquellos que, salvo pacto en contrario, quedan excluidos de aquella: (a) «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 esta Ley», es decir, el retraso considerado como «consecuencia» y no como «causa» del siniestro; y, (b) «los daños y perjuicios ocasionados por el objeto asegurado a personas, salvo que la responsabilidad consiguiente sea objeto del seguro».

El pago de la indemnización, como posteriormente analizaremos, requiere de un procedimiento previo de liquidación del siniestro que lleva a cabo, en principio, el asegurador. Pues bien, señala el artículo 468 del ALGENMAR que el asegurador ha de proceder a liquidar el siniestro en el plazo establecido en el contrato de seguro marítimo; plazo que, en ningún caso, podrá ser superior a un mes. Una vez practicada la liquidación, el asegurador debe abonar la indemnización al asegurado en el término de quince días a contar desde la aceptación de tal liquidación por éste, plazos coincidentes con los de la póliza española de cascos. Pero incluso, aún cuando el asegurado no estuviere conforme con el importe de la liquidación, podrá requerir el pago de aquella cantidad establecida por el asegurador, sin que tal requerimiento suponga una renuncia, por parte del asegurado, a los derechos y acciones tendentes a hacer valer la suma de la indemnización que éste considerase debida.

La demora en el pago de la indemnización obligará al asegurador al abono del interés legal (artículo 468.2 del ALGENMAR); penalización moratoria ésta, conforme con la subsidiariamente establecida en el artículo 1108 del Código Civil, pero muy inferior a la dispuesta en el artículo 20 de la LCS (e, incluso a la señalada en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, de medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales).

#### 4.3 · Prescripción de las acciones

Señala el artículo 469 del ALGENMAR que los «derechos» —o, en puridad, las «acciones»— que asisten a las partes al amparo del contrato de seguro marítimo, prescriben en el plazo de dos años desde que pudieron ser ejercitados. Se opta, de esta forma, por el plazo prescriptivo establecido en el artículo 23 de la LCS para los seguros de daños en lugar del específicamente aplicable a los seguros marítimos (tres

años) referido en el artículo 954 del Código de Comercio.

En todo caso ha de señalarse que como plazo de prescripción de acciones derivadas de un contrato de naturaleza mercantil, su interrupción procede en cualquiera de los supuestos previstos en el artículo 944 del Código de Comercio y, además, y según doctrina jurisprudencial consolidada, también mediante la reclamación extrajudicial (artículo 1973 del Código Civil).

### 5 · LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO

La liquidación de un siniestro es aquella operación llevada a cabo, en principio, por el asegurador que tiene por objeto la determinación del daño y su importe para, en su caso, proceder a su indemnización. Por tanto, esta operación de liquidación se encuentra íntimamente ligada a la anteriormente mencionada obligación de indemnizar que pesa sobre el asegurador.

El seguro marítimo conoce, desde antiguo, dos formas o procedimientos de realizar la liquidación de un siniestro: las conocidas como «acción de avería» y «acción de abandono». Así se establece en el artículo 464 del ALGENMAR, que señala que, cuando fuere factible liquidar el siniestro mediante la «acción de abandono» (artículos 480 y 492 del ALGENMAR de los que luego nos ocuparemos) la opción de uno u otro procedimiento de liquidación corresponde al asegurado.

Los artículos 465 a 467 del ALGENMAR se refieren a la «acción de abandono» como procedimiento liquidatorio propio del seguro marítimo. Tales artículos, configuran al abandono como un negocio jurídico formal, pleno, unilateral, de carácter extraordinario y, en general, traslativo.

En efecto, es formal pues se inicia con una declaración de abandono que dirige, por escrito, el asegurado al asegurador y que deberá expresar, además, la existencia de cualesquiera otros seguros y «derechos reales» —que no otras cargas o gravámenes— que afecten al bien objeto de abandono. Además, su ejercicio está sujeto a un plazo, transcurrido el cual sólo devendrá posible la liquidación por avería. Así, tras el siniestro, en el contrato de seguro de buque el asegurado deberá proceder a la declaración de abandono dentro del término de noventa días desde la fecha del siniestro; y de sesenta días en un contrato de seguro de mercancías (artículos 481 y 493 del ALGENMAR). En fin, recibida la declaración de abandono, el asegurador podrá, en primer lugar,

requerir para que se le comuniquen los datos sobre los otros seguros o derechos reales que pueden pesar sobre el bien, suspendiendo el pago de la indemnización hasta que así no se proceda; podrá, rechazar o negar la validez del abandono, en cuyo caso quedaría expedita para el asegurado la vía judicial mercantil; puede el asegurador, en tercer lugar, guardar silencio ante tal declaración de abandono, presumiéndose entonces, una vez transcurrido un mes desde que recibió la declaración, que acepta el abandono; o puede, finalmente, aceptar expresamente el abandono, debiendo abonar el importe total de la suma asegurada establecida en el contrato de seguro marítimo.

El abandono es, señalábamos, un negocio jurídico pleno pues no se admite cuando es parcial o condicionado o cuando no comprende la totalidad de los bienes objeto del interés asegurado establecidos en el contrato. También, conforme al ALGENMAR, y resolviendo las diferencias doctrinales habidas sobre esta materia, se trata de un negocio jurídico unilateral de carácter recepticio, pues surte efectos desde el mismo momento en que el asegurador recibe la (completa, correcta y efectuada en plazo) declaración de abandono que realiza el asegurado.

El abandono se configura, como anticipábamos, como de carácter extraordinario, pues sólo procede en aquellos supuestos expresamente contemplados en los artículos 480 —para el seguro de buque— y 492 —para el seguro de mercancías— (en ambos casos, contemplan supuestos de pérdida total, real y económica o constructiva, del bien objeto del interés). En efecto, el artículo 480 del ALGENMAR dispone que el abandono del buque sólo podrá ejercitarse por el asegurado en los siguientes casos: (a) la pérdida total del buque; (b) la inhabilitación definitiva para navegar o la imposibilidad de reparar el buque; (c) cuando el importe de las reparaciones alcance el valor asegurado de la póliza (habiendo de sumarse, a estos efectos, al importe de la reparación las contribuciones a cargo del buque en la avería gruesa o en el salvamento); y, (d) la pérdida del buque por falta de noticias en el plazo de noventa días —fecha en que se presume perdido—, a contar desde el día en que se recibieron las últimas noticias. Y, con relación al seguro de mercancías, el artículo 492 del ALGENMAR refiere a los siguientes supuestos que facultarían al abandono de éstas: (a) la pérdida total de las mercancías; (b) cuando el importe de las averías (incluido el coste de reacondicionamiento y reexpedición a destino, así como las contribuciones a cargo de la mercancía en la avería gruesa o en el salvamento) sea igual o mayor que

el valor de las mercancías fijado en el contrato de seguro; (c) la pérdida del buque ocasionada por su inhabilitación definitiva para navegar o la imposibilidad de su reparación; y, (d) la pérdida o innavegabilidad sobrevinida al buque porteador durante el viaje, si las mercancías no han podido ser reexpedidas a destino en el plazo de noventa días (o aquel otro que se hubiere fijado en el contrato de seguro de las mercancías), contado desde la pérdida o la innavegabilidad de dicho buque porteador.

Finalmente, señalábamos, y salvo que en el contrato de seguro se hubiere estipulado en favor del asegurador un derecho de rechazo, es un negocio jurídico de carácter traslativo, pues desde que deviene efectivo tal abandono —recordamos su carácter unilateral—, se transmite al asegurador el derecho de propiedad sobre los bienes abandonados. Ahora bien, habida cuenta de los problemas que a veces se plantean en la práctica, el artículo 467.1 del ALGENMAR prevé que pueda pactarse válidamente en la póliza el derecho del asegurador a renunciar a la transmisión de la propiedad de las cosas aseguradas o sus restos que han sido objeto de abandono.

Expuesto el régimen del abandono regulado en el ALGENMAR, procede ahora detenernos en el procedimiento de liquidación, propiamente dicho, de un siniestro. A tal procedimiento se refiere el artículo 468 del ALGENMAR.

Conforme a este precepto, y aunque ya lo anticipábamos al comentar las obligaciones del asegurador, éste está obligado a la liquidación del siniestro en el plazo que se hubiere determinado en el contrato de seguro marítimo pero que, en cualquier caso, no podrá ser superior a un mes a contar bien desde la aceptación del abandono o de su declaración judicial; o bien desde la aceptación de un siniestro que haya de liquidarse por la acción de avería. Aceptación o rechazo del siniestro que no puede demorarse por el asegurador más allá del plazo de un mes desde que el asegurado hubiere aportado prueba del daño y de su causa, salvo que el «*procedimiento pericial*» que se esté llevando a cabo para determinar las causas del siniestro, requiera de un plazo mayor. Ha de advertirse que, conforme a la literalidad del texto, sólo devendría posible la ampliación del plazo de aceptación o rechazo de un siniestro cuando se estuviere llevando a cabo un «*procedimiento pericial*» —sin que ALGENMAR resuelva a qué tipo de procedimiento pericial se está haciendo referencia: si al general del artículo 38 de la LCS; si al específico de liquidación previsto en el artículo 468.4 del ALGENMAR; si a una verificación pericial

interna llevada a cabo por los propios peritos del asegurador, etc.—. Y, además, cuando dicho «procedimiento» tenga por objeto esclarecer las «causas» del siniestro, no así la realidad o extensión del «daño».

En fin, una vez liquidado el siniestro conforme a la forma señalada, el asegurador deberá abonar al asegurado la indemnización, en la forma y plazo ya comentados al analizar las obligaciones del asegurador.

Cabe, por último, que asegurador y asegurado pacten —antes o después del siniestro— que la liquidación se lleve a cabo por un liquidador de averías, figura a la que ya nos referimos al comentar los elementos subjetivos del contrato de seguro. Cuando así se acordare, la liquidación practicada por el liquidador será vinculante para ambas partes, salvo que fuere judicialmente impugnada por alguna de ellas en el perentorio y común plazo de treinta días desde su notificación.

## 6 · TIPOLOGÍA DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

### 6.1 · Seguro de buques

Una vez analizados los preceptos que, de forma general, resultan de aplicación a todos los contratos de seguro marítimo, veremos a continuación, de forma sucinta, las particularidades que, con relación a tres modalidades de seguro marítimo, se establecen en el ALGENMAR.

Al seguro de buques se refieren los artículos 470 al 483 del ALGENMAR —si bien este último, para remitir la aplicación subsidiaria de los anteriores al seguro del flete y otros intereses del «armador» o «naviero»—.

El seguro de buques o de cascos admite dos modalidades o formas de contratación: (a) puede suscribirse para uno o varios viajes sucesivos; o bien (b) para un tiempo determinado. En el primer caso, contrato de seguro para uno o sucesivos viajes, la cobertura aseguraticia se inicia al momento de recibirse la carga a bordo y termina con la descarga de la mercancía del buque asegurado y, en todo caso, a los quince días de la llegada del buque al puerto de destino. Si el buque viajare en lastre, la garantía aseguraticia comienza al levar anclas o desamarrar en el puerto de salida y termina al fondear o amarrar el buque en el puerto de destino. Si, por contra, el seguro de buque se ha contratado por un tiempo determinado, entonces, la cobertura comienza

(siempre teniendo en cuenta los usos horarios del lugar de celebración del contrato de seguro) a las cero horas del día siguiente al de la suscripción del contrato de seguro y termina a las veinticuatro horas del último día establecido en dicho contrato de seguro. No obstante lo anterior, si al término de la cobertura pactada el buque se encontrare en el mar, en peligro, en puerto de refugio natural o de escala, puede quedar prorrogado el seguro hasta su llegada a puerto de destino, habiendo de abonar el «asegurado» (así lo expresa el artículo 473 del ALGENMAR, si bien, pudiera entenderse que tal obligación habría de pesar sobre el «tomador») el exceso de prima correspondiente al tiempo de prórroga y, en su caso, y si así se ha previsto en el contrato, habiendo de notificar al asegurador aquellas circunstancias establecidas en la póliza en relación con la necesidad de tal prórroga. Por otro lado y como otra diferencia de régimen legal entre estas dos modalidades de contratación aseguraticia, en el seguro contratado por viaje, el asegurador adquiere el derecho a la prima desde el inicio del viaje mientras que en la modalidad de seguro por tiempo, desde que comienza a correr el plazo fijado (artículo 482.1 del ALGENMAR).

El artículo 474 del ALGENMAR consagra lo que no es sino una práctica habitual y tradicional inserta en las condiciones de los contratos de seguro de buques: la cobertura complementaria, en esta póliza de daños, de la responsabilidad del armador por los daños causados por abordaje. Cobertura de responsabilidad que, dada la conceptualización de abordaje establecida en el artículo 371.2 del ALGENMAR, puede pactarse su extensión a los choques con otras construcciones o instalaciones fijas portuarias. Conviene anticipar que esta cobertura se rige no por las normas del contrato de seguro de buques sino por aquellas que regulan el seguro de responsabilidad civil (artículo 494 del ALGENMAR).

Además, en los contratos de seguro de buques, pesa sobre el asegurado —presumiendo que es naviero o armador— la obligación de mantenimiento de la navegabilidad del buque durante todo el período de cobertura (artículo 475 del ALGENMAR). El asegurador responde de los daños al buque que sean consecuencia de un vicio oculto —como excepción al principio ya contenido en el artículo 451 del ALGENMAR— (artículo 476 del ALGENMAR). Tampoco podrá el asegurador reclamar, en el ejercicio de su derecho de subrogación, contra los miembros de la dotación del buque asegurado, en forma similar a la establecida en el artículo 43 de la LCS, si presumimos que es el naviero o el armador el asegurado

(artículo 477 del ALGENMAR). También en línea con lo establecido en el artículo 27 de la LCS, se dispone que la suma asegurada representa la responsabilidad máxima del asegurador «*por cada siniestro*», habiendo de reconstituirse durante el período de duración de la póliza tras cada siniestro, sin perjuicio del pago de los complementos de prima que correspondieren (artículo 478 del ALGENMAR). Además, a diferencia del régimen vigente establecido en el artículo 772 del Código de Comercio, el texto ahora comentado, más acorde con la práctica contractual, dispone la no aplicación de deducciones de nuevo a viejo en las indemnizaciones asegurativas (artículo 479 del ALGENMAR). Y, en fin, no procederá el extorno de primas en los supuestos de liquidación del siniestro por abandono ni en aquellos en que se haya producido una pérdida total cubierta por el contrato de seguro del buque (artículo 482.2 del ALGENMAR).

### 6.2 · Seguro de mercancías

Los artículos 484 a 493 del ALGENMAR establecen las especialidades legales aplicables al contrato de seguro de mercancías o de facultades; de forma breve las apuntamos a continuación.

El interés que tiene por objeto las mercancías transportadas principalmente por vía marítima se asegura para un viaje, de forma tal que, conforme al artículo 485 del ALGENMAR, la cobertura se inicia en el momento en que tales mercancías dejan tierra en el puerto de salida para ser embarcadas y termina cuando están en tierra en el puerto de destino. Y durante dicho viaje, la garantía asegurativa se extiende a los transbordos, operaciones de carga y descarga, estancia en muelle o almacén en los puertos de tránsito (si bien, en estos casos, debiendo el asegurado comunicar tales incidencias y pagar, en su caso, el exceso de prima correspondiente) —artículo 491 del ALGENMAR—. Cabe, no obstante, el pacto de ampliación de cobertura a los momentos que anteceden al embarque y que siguen a la descarga; así, la cláusula «*almacén a almacén*» establecida en el contrato, extiende la cobertura desde el momento en que las mercancías dejan el almacén de origen designado en la póliza hasta la llegada al lugar de destino determinado en el contrato (artículo 486 del ALGENMAR). Y es posible, finalmente, contratar un seguro de mercancías respecto de aquellas que se encontraren en el curso de un viaje; en estos supuestos, la cobertura comienza (retroactivamente) a las cero horas del mismo día de la celebración del contrato (artículo 487 del ALGENMAR).

En otro orden de cosas, el artículo 484 del ALGENMAR dispone que el valor asegurable de las mercancías será aquél que éstas tuvieren en origen incrementado con los gastos de transporte y aranceles aduaneros, además de con una cuantía de hasta el diez por ciento sobre el valor de origen que se configura como el beneficio esperado (cobertura esta última, por tanto, de lucro cesante complementaria a la de daños a las mercancías, en la forma prevista en el artículo 63 de la LCS).

Finalmente, los artículos 489 y 490 del ALGENMAR se refieren a la contratación de esta modalidad asegurativa mediante póliza flotante toda vez su generalizado uso en la práctica aseguradora de estos intereses. Y así se señala, salvo pacto en contrario, su carácter obligatorio bilateral, que no facultativo; es decir, que el asegurado está obligado a aplicar a la póliza todos los embarques que éste realizare durante el período de duración del contrato y, asimismo, la automática cobertura por el asegurador de tales expediciones. En el contrato, se establecerá la suma asegurada máxima que, por expedición, se garantiza en el contrato. En todo caso, y no obstante el carácter obligatorio y la necesidad de estipular un capital máximo por expedición, el asegurado está obligado a comunicar las expediciones en curso en un plazo, que salvo pacto, no será inferior a las cuarenta y ocho horas siguientes a contar desde que el asegurado tuvo noticia de la expedición. De no realizarse tal comunicación, dicha expedición no estaría amparada por la cobertura asegurativa, aunque sí devengaría la correspondiente prima en favor del asegurador; además, el asegurador, tendría derecho a resolver el contrato, manteniendo, sin embargo, la garantía respecto de aquellas expediciones anteriores que fueron debidamente comunicadas al asegurador.

### 6.3 · Seguro de responsabilidad civil

Finalmente, los artículos 494 a 498 del ALGENMAR regulan el seguro de responsabilidad civil; cobertura que carece de regulación en las normas del seguro marítimo establecidas en el vigente Código de Comercio, por lo que su reconocimiento en el ALGENMAR, dada la importancia que tiene esta cobertura en el sector de la navegación marítima, merece ser destacado.

Conviene señalar que las normas sobre el seguro de responsabilidad civil recogidas en los citados preceptos resultan no solamente aplicables a los contratos de seguro de responsabilidad civil autónomos sino, además, a las coberturas de responsabilidad



civil contenidas en otras pólizas de seguro marítimo como, por ejemplo, la cobertura de la responsabilidad por abordaje prevista en el 474 del ALGENMAR (artículo 494 del ALGENMAR). Y, por otro lado y según el artículo 498 del ALGENMAR, tales normas sobre el seguro de responsabilidad civil son de aplicación subsidiaria a aquellos seguros de responsabilidad civil obligatorios exigidos por el propio texto del ALGENMAR (por ejemplo, artículos 40 —seguro de navieros, propietarios o gestores de buques españoles—, 339 —seguro del porteador en el transporte de pasajeros—, 420 —seguro de daños por contaminación— del ALGENMAR) o por una norma reglamentaria (por ejemplo, el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas). Estos seguros de responsabilidad civil se regirán, principalmente, por sus normas particulares.

El artículo 495 del ALGENMAR delimita lo que ha de entenderse por siniestro indemnizable en esta clase de cobertura; cuestión que, en el estudio del seguro de responsabilidad civil, ha dado origen a diversas construcciones doctrinales (si al momento de realizarse el hecho generador, si a la causación del daño, si a la reclamación del tercer perjudicado, si al momento del pago al perjudicado, etc.). Pues bien, el citado precepto determina que la obligación de indemnización existe para el asegurado desde el momento en que surge la responsabilidad del asegurado ante el tercer perjudicado.

Además, e igualmente a lo establecido en el artículo 76 de la LCS, se establece que el perjudicado tendrá acción directa contra el asegurador (también se reconoce ésta en el artículo 494 del ALGENMAR). Se ha discutido si cabe exceptuar de tal regla a los seguros de protección e indemnización («*protection and indemnity*») en los que rija la regla «*pay to be paid*». Excepción que se trataba de justificar en la Memoria atendiendo a la peculiaridad de las reglas que rigen la relación entre los Clubs de P&I y los mutualistas-asegurados. Finalmente, el texto del Proyecto de Ley, tras su paso por el CGPJ, ha eliminado esta excepción, pues se entendió que podría generar distorsiones para un adecuado resarcimiento de los daños y perjuicios sufridos por los particulares. En todo caso, ante el ejercicio de la acción directa, podrá el asegurador oponer cualesquiera excepciones que correspondieran a su asegurado (artículo 496 del ALGENMAR), incluidas las limitaciones de responsabilidad que asistan al asegurado conforme al contrato o a la ley aplicable.

Para concluir, establece el artículo 495 del ALGENMAR que el asegurador responde hasta el límite de la suma asegurada por cada uno de los hechos que originen la responsabilidad que hubieren acaecido durante la vigencia del contrato. Se delimita, de esta forma, la responsabilidad del asegurador, tanto cuantitativamente (hasta la suma asegurada por cada hecho generador de responsabilidad), como temporalmente (hechos acaecidos durante la vigencia).