**DERECHO MERCANTIL**

**TEMA 38**

**EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO. LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN: EL ABORDAJE, LA AVERÍA GRUESA Y EL SALVAMENTO. LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DERIVADA DE UN ACCIDENTE. LA NAVEGACIÓN AÉREA.**

**EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.**

El contrato de seguro marítimo está regulado por el Título VIII de la Ley de Navegación Marítima de 24 de julio de 2014, y es el seguro que tiene por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima, aplicándose supletoriamente la Ley de Contrato de Seguro de 8 de octubre de 1980.

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.

Los elementos personales y formales del seguro marítimo no presentan mayores particularidades respecto de los demás contratos de seguro, estudiados en el tema 30 de esta parte del programa, de modo que las especialidades radican en los elementos reales, que son los siguientes:

1. El interés asegurado, pudiendo ser objeto de seguro los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima y, en todo caso, los intereses en:
2. Los vehículos de la navegación, incluso en construcción o desguace.
3. El flete.
4. El cargamento.
5. La responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación.
6. El valor asegurado, respecto del que se establecen las siguientes reglas:
7. En caso de infraseguro, el asegurador indemnizará el daño causado en la misma proporción en que la suma asegurada cubre el interés asegurado.
8. En caso de sobreseguro, cualquiera de las partes podrá exigir la reducción de la suma y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas.

Si se produjere el siniestro, el asegurador indemnizará el daño efectivamente causado.

Si este sobreseguro se debiera a mala fe del tomador o del asegurado, el contrato será nulo, pero el asegurador de buena fe podrá, no obstante, retener las primas vencidas y las del período en curso.

1. El riesgo, quedando excluidos de cobertura los siguientes riesgos:
2. La guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella.
3. La captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera.
4. La piratería, el motín, el terrorismo y las situaciones de alteración del orden público.
5. Las huelgas y los cierres patronales.
6. Las explosiones atómicas, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas.
7. Los daños causados por dolo del asegurado, sin que valga pacto en contrario, y los daños causados 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.
8. Los daños que tengan por causa el vicio propio o la naturaleza intrínseca del objeto asegurado
9. Los daños que tengan por causa el desgaste y uso natural.
10. La indemnización, que además de los daños materiales hasta el límite de la suma asegurada comprenderá:
11. El importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado.
12. La parte que corresponda a tal interés en una remuneración por salvamento.
13. Los gastos razonables efectuados para aminorar el daño.

La liquidación del siniestro se realizará por la acción de avería o por la de abandono.

Por último, la Ley de Navegación Marítima regula especialmente los seguros de buque por tiempo o por viaje, de mercancías y de responsabilidad civil.

**LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN: EL ABORDAJE, LA AVERÍA GRUESA Y EL SALVAMENTO.**

Los accidentes de la navegación están regulados por el Título VI de la Ley de la Navegación Marítima.

**El abordaje.**

El abordaje se rige, además de por la Ley de Navegación Marítima, por el Convenio de Bruselas de 1910 y los demás convenios sobre esta materia de los que España sea Estado parte, entendiéndose por abordaje el choque en el que intervengan buques, embarcaciones o artefactos navales, del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas.

El armador del vehículo de la navegación culpable del abordaje indemnizará por los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas y las cosas a bordo del mismo, así como los causados fuera de ellos.

Cuando se trate de embarcaciones deportivas o de recreo esta obligación recaerá sobre su titular o propietario.

**La avería gruesa.**

La avería gruesa existe cuando, intencionada y razonablemente, se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro, siendo tan sólo admisibles en la masa activa de avería gruesa los daños o gastos que sean consecuencia directa o previsible del acto de avería.

**El salvamento.**

El salvamento es todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un vehículo de la navegación, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro.

En todo caso, el hallazgo y recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas se considerará como salvamento, salvo que sean producto del mismo mar o de las aguas navegables.

No se considerará salvamento:

1. La asistencia prestada a bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa.
2. La operación que tenga por objeto el patrimonio cultural subacuático.

Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyas reglas esenciales son las siguientes:

1. Su importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados.
2. Su pago se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores.
3. El premio, excluida la parte que corresponda al resarcimiento de daños y gastos del salvador, se repartirá entre el armador del buque salvador y su dotación en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente.
4. El salvador tendrá derecho de retención del buque y bienes salvados mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio.

**LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DERIVADA DE UN ACCIDENTE.**

La limitación de responsabilidad derivada de un accidente está regulada por el Título VII de la Ley de la Navegación Marítima y por el Convenio de Londres de 1976, siendo las reglas esenciales de esta regulación las siguientes:

1. El régimen de limitación de responsabilidad se aplicará con independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial de naturaleza civil, social o penal, o bien en vía administrativa.
2. Estarán sujetas a limitación las siguientes reclamaciones:
3. Reclamaciones por muerte o lesiones corporales, o por pérdidas o daños sufridos en las cosas, incluidos daños los bienes del demanio marítimo-terrestre o portuario, que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de salvamento.
4. Reclamaciones relacionadas con los perjuicios derivados del retraso en el transporte de la carga, los pasajeros y sus equipajes.
5. Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de la lesión de derechos que no sean contractuales, irrogados directamente con ocasión de la explotación del buque o con operaciones de salvamento.
6. Para la válida alegación del derecho a limitar ante los órganos jurisdiccionales españoles, el titular deberá constituir el correspondiente fondo de limitación.

**LA NAVEGACIÓN AÉREA.**

El derecho de la navegación aérea es el conjunto de normas reguladoras de las las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación aérea.

La norma española fundamental en la materia es la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, y entre las normas internacionales destaca especialmente el Convenio de Aviación Civil de Chicago de 1944.

Los sujetos de la navegación aérea son los siguientes:

1. El operador o explotador aéreo, que es la persona por cuya cuenta vuela una aeronave.
2. El empresario aéreo, que es la persona que se dedica profesionalmente a la explotación de aeronaves con fines lucrativos, sea o no propietario de las aeronaves explotadas.

Al igual que el armador, el empresario aéreo puede limitar su responsabilidad en función de la causa de la misma, si bien:

1. En el ámbito internacional, rige un sistema de responsabilidad por culpa, con limitación cuantitativa de la indemnización.
2. En el ámbito interno la ley de navegación aérea establece un sistema objetivo de responsabilidad por accidente, con limitación cuantitativa de la indemnización.
3. El propietario de la aeronave.
4. El transportista u operador, que es la persona que responde de daños a los usuarios del transporte y a terceros en superficie.

Las reglas esenciales sobre las aeronaves son las siguientes:

1. Son bienes muebles de naturaleza especial que deben inscribirse en el Registro de Matrícula de Aeronaves y en el Registro de Bienes Muebles.
2. Las modificaciones jurídico-reales sobre la aeronave deben constar en documento público o privado.
3. La adquisición de la aeronave se produce en virtud de contrato de construcción, rigiendo en defecto de pacto las normas del Código Civil de 24 de julio de 1889 sobre el arrendamiento de obra, o de contrato de compraventa, rigiendo defecto de pacto las normas del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885 sobre la compraventa mercantil.
4. La aeronave puede ser explotada por su propietario o por un tercero, regulando la Ley de Navegación Aérea los siguientes contratos:
5. Contrato de transporte de viajeros, por el que el porteador se obliga, a cambio de un precio, a trasladar por vía aérea al viajero de un aeropuerto o aeródromo a otro, entregándole un billete nominativo e intransferible.
6. Contrato de transporte de mercancías, por el que el porteador se obliga, a cambio de un precio a trasladar por vía aérea mercancías de un aeropuerto o aeródromo a otro, perfeccionándose el contrato con la entrega de mercancías y debiendo el perpetrador expedir un talón nominativo, al portador o a la orden, que es título representativo de las mercancías y de tradición de las mismas.
7. Contrato de chárter aéreo, por el que el empresario aéreo fletante cede al fletador, a cambio de un precio, por tiempo determinado o por viaje, una aeronave situada en el aeropuerto de salida con tripulación, equipada y con combustible, sin perder la posesión de la aeronave ni el control de la tripulación durante el vuelo.

José Marí Olano

12 de agosto de 2024