

**COLECCIÓN DE DERECHO MARÍTIMO**

***LAS CLÁUSULAS DE ASEGURAMIENTO  
DE BUQUES Y DE MERCANCÍAS  
DEL «INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS»***

**PRIMERA EDICIÓN**

\*

**JAVIER SOTO ABELEDO**

\*

**2011**

**ISBN 978-84-615-2391-7**







**COLECCIÓN DE DERECHO MARÍTIMO**

***LAS CLÁUSULAS DE ASEGURAMIENTO  
DE BUQUES Y DE MERCANCÍAS  
DEL «INSTITUTE OF LONDON  
UNDERWRITERS»***

**PRIMERA EDICIÓN**

**\***

**JAVIER SOTO ABELEDO**

**\***

**2011**

**ISBN 978-84-615-2391-7**

Primera edición, 2011

*Las Cláusulas de aseguramiento de buques y de mercancías  
del «Institute of London Underwriters»*

©*Copyright* de la obra, de Javier Soto Abeledo, 2011.

©*Copyright* de la edición, de Javier Soto Abeledo, 2011.

Doctorando del Departamento de Derecho Privado de la  
*Universitat Autònoma de Barcelona (UAB)*.

Obra inscrita en el Registro de la Propiedad Intelectual de  
España.

Publicada en la página *Web* de Derecho Español de la  
mercantil *Pórtico Legal, S. L.*  
(<http://www.porticolegal.com/portada.html>), en el Área de  
Derecho Mercantil de la Sección de obras doctrinales.

Edición preparada para impresión a doble cara, con  
márgenes simétricos y el de encuadernación de 0,7 cm.

**ISBN 978-84-615-2391-7**

*Al Profesor D. Ignacio Arroyo Martínez, Catedrático de Derecho Mercantil de la Facultad de Derecho de la Universitat Autònoma de Barcelona, que me inculcó el interés por el Derecho Marítimo, y me ha prestado su apoyo para plasmarlo en obras como ésta.*





*Toda mi gratitud y aprecio, por su confianza y generoso reconocimiento, al Ilmo. Sr. Presidente de la Audiencia Provincial de las Illes Balears, D. Carlos Gómez Martínez, y al Ilmo. Sr. Presidente de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de León, Don Alberto F. Álvarez Rodríguez.*



*“<sup>12</sup>Y siendo incómodo el puerto para invernar, la mayoría acordó zarpar también de allí, por si pudiesen arribar a Fenice, puerto de Creta que mira al nordeste y sudeste, e invernar allí.*

*<sup>13</sup>Y soplando una brisa del sur, pareciéndoles que ya tenían lo que deseaban, levaron anclas e iban costeano Creta.*

*<sup>14</sup>Pero no mucho después dio contra la nave un viento huracanado llamado Euroclidón.*

*<sup>15</sup>Y siendo arrebatada la nave, y no pudiendo poner proa al viento, nos abandonamos a él y nos dejamos llevar.*

*<sup>16</sup>Y habiendo corrido a sotavento de una pequeña isla llamada Clauda, con dificultad pudimos recoger el esquife.*

*<sup>17</sup>Y una vez subido a bordo, usaron de refuerzos para ceñir la nave; y teniendo temor de dar en la Sirte, arriaron las velas y quedaron a la deriva.*

*<sup>18</sup>Pero siendo combatidos por una furiosa tempestad, al siguiente día empezaron a alijar,*

*<sup>19</sup>y al tercer día con nuestras propias manos arrojamos los aparejos de la nave.*

*<sup>20</sup>Y no apareciendo ni sol ni estrellas por muchos días, y acosados por una tempestad no pequeña, ya habíamos perdido toda esperanza de salvarnos.”*

[*Hechos de los Apóstoles, 27:12-20, La Santa Biblia, Antigua Versión de Casiodoro de Reina (1569), revisada por Cipriano de Valera (1602), Revisión de 1960.*]



## SUMARIO

### Páginas

<u>INTRODUCCIÓN</u> .....	13
<u>CAPÍTULO 1. EL «LLOYD’S» DE LONDRES Y LA PÓLIZA «S. G.»</u> .....	17
<u>CAPÍTULO 2. EL «INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS» Y SUS CLÁUSULAS</u> .....	25
<u>CAPÍTULO 3. LAS NUEVAS CLÁUSULAS DEL «INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS» PARA CARGAMENTOS – DE 1982 (CON SU MODIFICACIÓN DE 2009)– Y DE CASCOS –DE 1983 (CON SU MODIFICACIÓN DE 1995)– Y LOS PROBLEMAS HERMENÉUTICOS QUE PLANTEAN</u> .....	29
<u>3.1. LA COBERTURA DEL RIESGO EN EL SEGURO MARÍTIMO</u> .....	39
<u>3.1.1. La denominada «Perils Clause» y su interpretación en el Derecho Anglosajón</u> .....	47
<u>3.1.1.1. «Perils... of the sea»</u> .....	47
<u>3.1.1.2. «... and of all other perils, losses and misfortunes»</u> .....	48
<u>3.1.2. La relación de causalidad en el contrato de seguro marítimo desde la perspectiva de los Derechos anglosajón y continental, con particular referencia al Derecho español</u> .....	52
<u>3.2. LA INTERPRETACIÓN DE LAS CLÁUSULAS DEL «INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS» CON ARREGLO</u>	

<i>AL DERECHO ESPAÑOL: LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 4 DE MAYO DE 1961.....</i>	<b>58</b>
<b><u>CAPÍTULO 4.</u> RAZONES QUE EXPLICAN LA AMPLIA DIFUSIÓN DE LAS CLÁUSULAS INGLÉSAS EN EL MERCADO DEL SEGURO MARÍTIMO ESPAÑOL.....</b>	<b>101</b>
<b><u>CAPÍTULO 5.</u> CONCLUSIONES.....</b>	<b>113</b>
<b><u>BIBLIOGRAFÍA</u>.....</b>	<b>115</b>
<b><u>ÍNDICES DE CITAS</u>.....</b>	<b>145</b>
<b><u>I.</u> TEXTOS LEGALES ESPAÑOLES.....</b>	<b>147</b>
<b><u>II.</u> SENTENCIAS DE TRIBUNALES ESPAÑOLES.....</b>	<b>151</b>
<b><u>III.</u> SENTENCIAS DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA.....</b>	<b>155</b>
<b><u>IV.</u> OTROS DOCUMENTOS.....</b>	<b>157</b>
<b><u>PUBLICACIONES JURÍDICAS CONSULTADAS</u>.....</b>	<b>163</b>

## INTRODUCCIÓN

La «Marine Insurance Act», de 1906, codifica el Derecho inglés del seguro marítimo, y a ella se incorporó como anexo la Póliza «S. G.» –documento de origen controvertido y lenguaje arcaico, de difícil comprensión–, junto con 17 Reglas de interpretación de la misma.

A fines del siglo XIX, se creó el «Institute of London Underwriters», Asociación profesional que representa a las Compañías que la forman –entre las que figura el «Lloyd's»–, y que ya en sus comienzos elaboró unas Cláusulas adicionales a la mencionada Póliza «S. G.», para adaptarla a las nuevas necesidades de la navegación.

El informe de la *Secretaría de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo* (UNCTAD) sobre «Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo», de 27 de noviembre de 1978, puso de manifiesto las dificultades de adaptación de las referidas Cláusulas a los diferentes Ordenamientos Jurídicos internos en que eran aplicadas, debido, especialmente, a los problemas hermenéuticos que planteaba la Póliza «S. G.», y la UNCTAD recomendó que el

Subgrupo de Transporte Marítimo redactase unas «Cláusulas tipo para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga».

Estas críticas llevaron al «Institute of London Undrewriters» a elaborar unas Cláusulas para cargamentos al margen de dicha Póliza «S. G.», que fue sustituida el 1 de enero de 1982 por la «Marine Policy Form». En esa misma fecha, aparecieron las Cláusulas para cargamentos –que anularon las de 1963–, y el 1 de octubre de 1983, las de cascos –que sustituyeron a las de 1 de octubre de 1970–; pero ambas se redactaron siguiendo el sistema jurídico inglés, y su interpretación fuera de ese contexto ha seguido resultando compleja.

Además, desde el 1 de enero de 2009, hay unas nuevas «Institute Cargo Clauses», que cambiaron las de 1 de enero de 1982, tratando de lograr más claridad; y desde el 1 de noviembre de 1995, existen unas nuevas «Institute Time Clauses-Hulls», que modifican las de 1 de octubre de 1983, con el propósito de hacer frente al aumento del número de Entidades Aseguradoras.

Esta situación –que detallaremos a lo largo de esta



obra<sup>1</sup>– nos lleva a plantear, en línea con la Doctrina mayoritaria, la necesidad de elaborar unas Cláusulas españolas, que eviten la utilización de las Cláusulas inglesas y los problemas que ello ocasiona en el mercado marítimo español.

---

<sup>1</sup> Conferir, también, SOTO ABELEDO, Javier: «Las Cláusulas del “Instituto de Aseguradores de Londres”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 2001, pp. 391-427.



## **CAPÍTULO 1. EL «LLOYD'S» DE LONDRES Y LA PÓLIZA «S. G.»**

A finales del siglo XVII no había Compañías de seguro marítimo en Inglaterra. Los aseguradores eran particulares que asumían personalmente la cobertura de los riesgos a que pudiera quedar expuesto un buque en relación con un viaje determinado. Con el fin de formalizar los contratos de seguro, comerciantes, armadores y aseguradores londinenses, acostumbraban a reunirse en las denominadas «coffee houses», de las que, con el paso del tiempo, la de Edward Lloyd –situada inicialmente en Tower Street, junto al Támesis– se convirtió en la más importante. El denominado «Lloyd's» comenzó siendo una Asociación, pero en 1871 un Acta del Parlamento autorizó su conversión en Sociedad. No obstante, el seguro se concertaba –por medio de un corredor– con un asegurador o con varios en concreto, y no con dicha Sociedad como tal<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> **Por lo que respecta a la historia del «Lloyd's», conferir:**

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: *Curso de Derecho Marítimo*, J. M. Bosch Editor y Alferal, S. L., Barcelona, 2001, Primera Edición, p. 598.

ECHEVARRÍA RIVERA, Luis Eduardo: *El transporte marítimo, Enciclopedia sucinta de las ramas del Derecho que lo regulan*, Editorial Aranzadi, Pamplona, 1983, 2ª. Edición, pp. 120-122.

FERRARINI, Sergio: *Le assicurazioni marittime*, Giuffrè Editore, Milano, 1981, Seconda Edizione, pp. 41-43.

El «Lloyd's» revisó y confirmó en 1779, adoptándola como formulario, una Póliza denominada «S. G. Form» («S. G.» parece significar «Ship and Goods»)<sup>3</sup>, cuyos orígenes según la Doctrina tradicional<sup>4</sup> se remontan a una Ordenanza

---

GILMORE, Grant & BLACK, Charles L. Jr.: *The Law of Admiralty*, The Foundation Press Inc. Brooklyn, 1957, p. 50.

GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A.: *Curso de Derecho de la Navegación*, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Escuela de Administración Marítima, Vitoria, 1998, p. 643.

GORES, Joseph N.: *Marine salvage. The unforgiving business of no cure, no pay*, Doubleday & Company, Inc., Garden City, New York, 1971, pp. 11 a 18.

GRIME, Robert P.: *Shipping Law*, Sweet and Maxwell, London, 1978, pp. 227 a 229.

PARKS, Alex L.: *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Volumes I-II, Cornell Maritime Press, Centreville, Maryland, 1987, pp. 8-10.

PELÁEZ, Manuel J.: *Cambios y seguros marítimos en Derecho catalán y balear*, *Studia Albornotiana*, XLII, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 1984, pp. 109-111.

TAYLOR, Irving M.: *The Law of insurance*, Irving, J. Sloan, J. D., General Editor, Oceana Publications, Inc., London, Rome, New York, 1983, Third Edition, pp. 1-2.

ROMERO SERRANO, Rosa: *El transporte marítimo. Introducción a la gestión del transporte marítimo*, Cuadernos de Logística, Logis-Book, 2002, pp. 140-141.

<sup>3</sup> Así lo manifiestan, citando ambos a WRIGHT & FAYLE, *A history of Lloyd's*, London, 1928, pp. 123-133:

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 14 y nota n°. 30.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis: *Estudios de seguro marítimo*, J. M. Bosch Editor, S. A., Barcelona, 1992, p. 14. Según este autor “El origen estaba en una póliza empleada para el seguro conjunto del buque y la carga, añadida mediante cláusula manuscrita a la Stamp Duties Act, 1795. Se la conocía también como «Lloyd's Policy», aunque era utilizada, no sólo por los aseguradores del Lloyd's, sino por las demás entidades aseguradoras inglesas”.

<sup>4</sup> En esta línea:

## Florentina de 1523<sup>5</sup>.

---

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, pp. 13-14 y nota n.º. 29, donde dice que “E interessante ricordare che le origini di questa polizza si fanno risalire al formulario prescritto da una ordinanza fiorentina de 1523, e che le prime polizze di assicurazione marittima emesse sul mercato inglese furono redatte in italiano” [citando en apoyo de esta afirmación a: WRIGHT & FAYLE: *A History of Lloyd's*, London, 1928, pp. 135 y ss.; RAYNES: *A History of British Insurance*, 2nd Edition, London, 1964, pp. 14 y ss.; y KIMURA: «Der Ursprung der Lloyd's Seeversicherungspolice e Die Entstehung der Lloyd's Seeversicherungspolice», in *Hitotsubashi Journal of Commerce and Management*, Vol. 3, n. 1, March 1965 y Vol. 7, n. 1, May 1972].

GORES, *op. cit.*, *Marine salvage...*, p. 14, indicando que “Tradition is so strong at Lloyd's that its marine insurance form has roots in a Florentine policy of 1523 and wording from a common printed form evolved in the seventeenth century”.

HERNÁNDEZ MARTÍ, Juan: *Contrato de seguro marítimo: la Póliza de buques*, Edición del Autor, Valencia, 1982, p. 38, nota n.º. 25.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 7, manifestando con seguridad que “The Italian origin of English marine insurance policies is amply demonstrated by comparing the old English form with the wording in the Ordinance of Florence of 1523, and the term «policy» is clearly derived from the Italian *polizza*, meaning a promise or undertaking”.

<sup>5</sup> PELÁEZ, *op. cit.*, *Cambios y seguros marítimos en Derecho catalán y balear*, p. 107, manifiesta que “En Inglaterra continúa usándose una póliza que guarda parecido con la preceptuada en la Ley florentina de 1523, que imita algunos puntos de las Ordenanzas barcelonesas de seguros de 1484”.

Como explica AGUILERA-BARCHET, Bruno: «Un formulario de contrato de seguro de 1546. Contribución al estudio del Derecho Marítimo consular burgalés», en *Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo*, Volumen IV de los *Estudios Interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987, pp. 1.145-1.146, nota n.º. 19, “La Legislación florentina sobre el seguro marítimo se inicia con un primer estatuto de 28 de enero de 1523, de 11 capítulos, entre los que destaca el primero de ellos por recoger una «póliza general de seguro marítimo» que debía ser suscrita por toda persona que pretendiese concertar una operación de esta índole en la plaza descrita, sin que pudiera añadirse ni

De diferente opinión es RUIZ SOROA<sup>6</sup>, para quien la Póliza «S. G.» bien pudiera ser idéntica a la de Burgos de 1534 o a la de San Sebastián<sup>7</sup>.

---

quitarse nada, salvo expreso consentimiento de cinco diputados de la Universidad mercantil florentina”. En relación con la práctica aseguradora de Florencia, cita a: BONOLIS, Guido: «Contributo alla storia delle assicurazioni in Firenze», *Archivio Storico Italiano* (A. S. I.), n. 212, a. XXII, 1898, s. V, 4, pp. 312-321; y PIATTOLI, Livio: «Le leggi fiorentine sull'assicurazione nel Medioevo», en *Archivio Storico Italiano*, (A. S. I.), n. 344, a. XC, 1932, s. VII, v. XVIII, 2, pp. 205-258.

<sup>6</sup> RUIZ SOROA, José María: «Fuentes legales y contractuales del contrato de seguro marítimo», Conferencia impartida el 26 de febrero de 1991, en Palma de Mallorca, dentro del *Curs monogràfic d'assegurança marítima* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*. Posteriormente se pronunció en idéntico sentido en su Ponencia «Un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián* (23 y 24 de mayo de 1996), José María de Eizaguirre (Coordinador), Librería Carmelo, Donostia, 1997, pp. 128-129.

<sup>7</sup> Siguiendo a AGUILERA-BARCHET, *op. cit.*, «Un formulario de contrato de seguro de 1546... », en *Derecho Marítimo Europeo...*, pp. 1.142-1.164, la primera regulación legislativa del Consulado de Burgos en materia de seguro marítimo es la “Declaración de póliza de seguros”, de 26 de enero de 1514, de carácter dispositivo. Posteriormente, en las Ordenanzas de 18 de septiembre de 1538, se recoge por primera vez, de manera oficial, un modelo de Póliza de uso obligatorio. Este proceso culmina con la Póliza de 28 de mayo de 1546. Posteriormente, en las Ordenanzas de 1572, también se incluye un modelo de Póliza [vide sobre el tema, CORONAS GONZÁLEZ, Santos M.: *Derecho Mercantil Castellano. Dos estudios Históricos. I. La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI. II. Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo*, Colegio Universitario de León, Unidad de Investigación, León, 1979, pp. 171 a 224].

Presumimos que la Póliza de 1534 a que se refería RUIZ SOROA es la recogida en las Ordenanzas de 1538, ya que la elaboración de ésta se inició con el «ayuntamiento general» de mercaderes burgaleses celebrado en el Hospital de San Juan, el 30 de septiembre de 1535, encomendándose a una comisión de 7 personas la redacción de dichas Ordenanzas en el plazo

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>8</sup> también discrepa de la corriente doctrinal clásica, y mantiene que la Póliza «S. G.» se introdujo en Inglaterra “alrededor de 1450, en los últimos años del reinado de Enrique IV”.

En cambio, la Doctrina internacional<sup>9</sup> es unánime al

---

máximo de un año, siendo confirmadas por el Rey el 18 de septiembre de 1538.

<sup>8</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 13-14. En RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis: *Los seguros marítimos y aéreos, en Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., Directores: Manuel Olivencia, Carlos Fernández-Novoa, Rafael Jiménez de Parga, Coordinador: Guillermo Jiménez Sánchez, Marcial Pons. Ediciones Jurídicas y Sociales, Madrid, 2003, pp. 127-128, manifiesta que la Póliza en cuestión “se cree data de 1450, aunque también hay quien afirma tener su origen en una Ordenanza Florentina de 1523. Dicha Póliza fue revisada y puesta al día en 1779, en la forma en que aparece en el *Anexo I*, de la *Marine insurance Act*, de 1906”.

<sup>9</sup> **Vide, al respecto:**

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, pp. 13-14, afirmando que “Il testo attuale è ancora redatto in termini arcaici, tanto che dalle Corti è stato talora definito quale «an absurd and incoherent instrument»”.

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 15 y nota nº. 46, donde critica el uso en las pólizas de seguro de un lenguaje “so archaic as hardly to be comprehensible to the normal literate person today”, aunque también sostiene que parte del carácter incomprensible de estos documentos “surge no del arcaísmo sino de una tendencia a la abreviatura”.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 38, nota nº. 25.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 40 y nota nº. 34, diciendo que “El lenguaje arcaico de la vieja póliza ha sido severamente criticado a lo largo de los años por los Tribunales. A veces, el lenguaje usado ha sido también vituperante”, citando a modo de ejemplo lo manifestado en los casos: *Le Cheminant v. Pearson* (1812) 128 E. R. 372 (“a very strange instrument”), *Brought v. Whitmore* (1791) 100 E. R. 976 (“an absurd and

valorar negativamente el lenguaje de la Póliza en cuestión por arcaico y de difícil comprensión<sup>10</sup>, recogiendo, además, las críticas de los Tribunales, entre las que destaca su calificación como “un instrumento absurdo e incoherente”.

A pesar de lo expuesto, la Póliza «S. G.», junto con 17 Reglas de interpretación de la misma, se incorporó como anexo a la «Marine Insurance Act», de 1906, Ley que tiene el mérito de codificar el Derecho inglés del seguro marítimo, desarrollado a través de los siglos a partir de la Jurisprudencia de los Tribunales, por lo que, junto a los usos del comercio,

---

incoherent instrument”); y *City Stores v. Sun Insurance*, 357 F. Supp. 1113, 1973 A. M. C. 44 (S. D. N. Y.) (“so prolix, diffuse and confuse that it is a mystery how business can be conducted with such a verbal mishmash”).

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 13-15, donde después de calificar la terminología de la antigua Póliza como arcaica y “de muy difícil comprensión” cita, al igual que PARKS, las críticas vertidas por el Juez Buller en el caso *Brought v. Whitmore* y por el Juez Mansfield en el caso *Le Cheminant v. Pearson*; añadiendo que el Juez Lawrence, en el caso *Marsden v. Reid* (1803), consideró que estaba “redactada con mucho descuido”. Concluye diciendo que “Douglas Owen afirmó en 1914 que «si este contrato fuese presentado ahora por vez primera, parecería la obra de un lunático dotado de un peculiar sentido del humor»”. Conferir, también, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 34-35.

<sup>10</sup> Para un estudio pormenorizado de la Póliza «S. G.», *vide* STEVENS & BORRIE'S: *Elements of Mercantile Law*, Edited by MacLeod, J. K. and Hudson, A. H., London-Butterworths, October, 1978, Seventeenth Edition, pp. 581-593.



recoge una prolija casuística jurisprudencial<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> **Vide sobre esta materia:**

BROWN, R. H.: *Diccionario de términos marítimos en seguros*, Editorial Mapfre, S. A., Madrid, 1980, p. 325.

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 50-51.

GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, p. 230.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 15-17, donde después de afirmar que la «Marine Insurance Act» “embodies most but not all the legal principles of marine insurance, its extremely concise yet general language can only be applied successfully in light of the cases from which it evolved”, dice que esa Ley también es de gran autoridad en los Tribunales de los Estados Unidos.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 12-13; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 35-36.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 129.

STEVENS & BORRIE'S, *op. cit.*, *Elements...*, p. 574.



## CAPÍTULO 2. EL «INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS » Y SUS CLÁUSULAS

A finales del siglo XIX se creó el «Institute of London Underwriters» («Instituto de Aseguradores de Londres»), para sistematizar las distintas cláusulas al uso en el mercado del seguro marítimo y elaborar un clausulado adicional a la Póliza «S. G.», adaptándola a las nuevas necesidades de la navegación marítima<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> El «Instituto de Aseguradores de Londres» es una Asociación de carácter profesional que representa a las Compañías que la forman –entre las que figura el «Lloyd's»– y defiende los intereses de sus miembros. A través del Comité Técnico y de Cláusulas, y del Comité Conjunto de Cascos, ha ido creando Cláusulas para cargamentos y cascos, de amplia difusión en el mercado internacional.

**Vide sobre la materia:**

BROWN, *op. cit.*, *Diccionario de términos...*, pp. 310-311, donde explica que el Instituto también está integrado por una Oficina conjunta de extornos de cascos, una Oficina de firma de pólizas (ibídem, p. 376), y por un Servicio de pago de reclamaciones en el extranjero.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, pp. 14-15.

GONZÁLEZ HEVIA, Raúl: *Manual de seguro marítimo*, Editorial Mapfre, Madrid, Junio de 1980, 2ª. Edición, pp. 65-80 y 93-96.

GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, p. 230.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*”, pp. 38-39 y nota nº 28.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis: «Fuentes e interpretación del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen IV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1986, pp. 289-291; e Ídem: *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 16-18 y 32-34; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 34-38.

ROMERO SERRANO, *op. cit.*, *El transporte marítimo...*, pp. 141-142.

En opinión de SÁNCHEZ CALERO<sup>13</sup>, las «Cláusulas del Instituto» surgen “como desviaciones al régimen del Derecho del seguro marítimo inglés”, representado –como ya hemos expuesto– por la mencionada Póliza «S. G.», y por la «Marine Insurance Act», de 1906; de ahí el que tomen la forma de excepciones y matizaciones a su Póliza Marco, «sirviendo» de Condiciones «particulares» a la misma. Sin embargo, es preciso señalar que su verdadera naturaleza jurídica es la de Condiciones Generales<sup>14</sup>, y no Particulares,

---

<sup>13</sup> SÁNCHEZ CALERO, Fernando: «Traducción de la 4ª. Edición inglesa y notas de Derecho español» a la obra de Lord CHORLEY y GILES, O. C.: *Derecho Marítimo*, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1962, p. 477.

<sup>14</sup> **Así:**

El Profesor D. Miguel COCA PAYERAS, en la Conferencia «Análisis del contrato de seguro marítimo desde la perspectiva de las condiciones generales de la contratación», impartida el 12 de marzo de 1991 en Palma de Mallorca, dentro del *Curs monogràfic d'assegurança marítima* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 38.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...» en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 289-290; Ídem: *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 16 y 32-33; e Ídem: «Cuestiones de seguro marítimo. Algunas Cláusulas inglesas del seguro de buques», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1993, pp. 50-51; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 33, 36 y 38.

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 631, también parece ser de esta opinión, ya que afirma que “Las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, son condiciones generales, impuestas por los aseguradores a las que el asegurado se adhiere, sin

como las Entidades Aseguradoras y algún sector de la Doctrina las han calificado<sup>15</sup>.

---

intervención alguna en su elaboración [...] su generalización y aceptación en el mercado permite calificarlas de condiciones internacionales tipo”. No obstante, en la página 632 añade que “La Jurisprudencia del Tribunal Supremo se ha manifestado en reiteradas ocasiones sobre la validez de las cláusulas inglesas, reconociendo expresamente sus efectos modificativos en cuanto a las inclusiones o exclusiones de riesgos respecto de las propias condiciones generales redactadas en español. Esa doctrina jurisprudencial permite considerarlas como verdaderas condiciones particulares del seguro marítimo; lo que reitera en *Compendio de Derecho Marítimo*, Editorial Tecnos, Madrid, 2009, Tercera Edición, p. 180. En *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, pp. 599-600, explica que “En la práctica, la fórmula seguida consiste en reservar la póliza tipo española de 1934 para las condiciones generales y redactar las condiciones particulares según las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, que se incorporan materialmente según el sistema de «grapado»”.

<sup>15</sup> **En este sentido:**

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 14.

RUIZ SOROA, José María: «El seguro marítimo ante la nueva Ley de Contrato de Seguro», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, mayo-agosto, 1982, pp. 49-50. No obstante, RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Fuentes legales y contractuales del contrato del seguro marítimo», Conferencia impartida el 26 de febrero de 1991, en Palma de Mallorca, dentro del *Curs monogràfic d'assegurança marítima* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*, afirmó que las Cláusulas inglesas redactadas por el «Instituto de Aseguradores de Londres» son auténticas Condiciones Generales: criterio que ha mantenido posteriormente (*vide* RUIZ SOROA, José María; ARRANZ DE DIEGO, Ángel; y ZABALETA SARASUA, Santiago: *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Vitoria-Gasteiz, 1993, Primera Edición, p. 18, donde RUIZ SOROA califica a las Cláusulas inglesas de “Condiciones Generales”; y, en el mismo sentido, RUIZ SOROA, *op. cit.* «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 122, 127 y 130).



### **CAPÍTULO 3. LAS NUEVAS CLÁUSULAS DEL «INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS» PARA CARGAMENTOS – DE 1982 (CON SU MODIFICACIÓN DE 2009)– Y DE CASCOS –DE 1983 (CON SU MODIFICACIÓN DE 1995)– Y LOS PROBLEMAS HERMENÉUTICOS QUE PLANTEAN**

Como señaló el informe de la Secretaría de la *Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo* (UNCTAD) sobre «Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo», de 27 de noviembre de 1978, aproximadamente las dos terceras partes de los países que practicaban en ese momento el seguro marítimo utilizaban las Cláusulas inglesas; bien de forma exclusiva, o conjuntamente con las pólizas locales<sup>16</sup>.

Esta situación generó innumerables dificultades de adaptación de las referidas Cláusulas a los diferentes Ordenamientos Jurídicos internos en que eran aplicadas, debido, sobre todo, a los problemas de interpretación que planteaba la Póliza «S. G.».

---

<sup>16</sup> UNCTAD, Documento TD/B/C.4 ISL/27/Rev. 1, Naciones Unidas, New York, 1982, párrafo 112.

La UNCTAD destacó ambas circunstancias en el informe antes reseñado, manifestando que “la perpetuación de un documento anticuado y oscuramente redactado por creerlo inmune a toda mejora es excesiva e innecesaria [...] la inflexible resistencia a todo cambio de la Póliza S. G. es infundada”<sup>17</sup>. Concluyó diciendo que el “carácter nacional” del régimen legal del seguro marítimo constituido por las Condiciones inglesas le impide servir con éxito como un verdadero sistema internacional adaptable a todos los miembros de la Comunidad Mundial, por más que de hecho funcione como tal<sup>18</sup>.

Finalmente, la UNCTAD recomendó que el Subgrupo de Transporte Marítimo redactase unas Cláusulas que sirvieran como modelo internacional de carácter dispositivo. A tal efecto, en el referido informe se sugerían una serie de cambios y mejoras respecto del seguro marítimo de cascos<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> UNCTAD, Documento TD/B/C.4ISL/Rev. 1, Naciones Unidas, New York, 1982, párrafo 113.

<sup>18</sup> **Vide:**

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 83-84.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 18-20; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º, p. 129.

<sup>19</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 88-90, recoge un resumen de estas recomendaciones.



La respuesta del «Instituto de Aseguradores de Londres» no se hizo esperar<sup>20</sup>, elaborando unas Cláusulas nuevas al margen de la Póliza «S. G.», que es sustituida el 1 de enero de 1982 por la «Marine Policy Form»<sup>21</sup>. En esa misma

---

Respecto de los trabajos de la UNCTAD en este campo, conferir GABALDÓN GARCÍA, José Luis: «Acerca de las Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio ARROYO, Volumen X, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1993, pp. 257-266.

**Para un comentario de las “Cláusulas tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de la carga”, vide:**

GABALDÓN GARCÍA, *op. cit.*, «Acerca de las Cláusulas Tipo...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. X, 1993, pp. 266-271.

VIGIL TOLEDO, Ricardo: «Las Cláusulas-Modelo de la UNCTAD para los seguros marítimos (cascos y carga)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director Prof. Ignacio ARROYO, Volumen VII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1989, pp. 543-547. Dichas Cláusulas fueron aprobadas por la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD el día 3 de abril de 1987 y publicadas por las Naciones Unidas en 1989 (UNCTAD, «Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga», Naciones Unidas, Nueva York, 1989, Doc. TD/B/C. 4/ISL/50/Rev. 1).

<sup>20</sup> **Así lo ponen también de manifiesto:**

GABALDÓN GARCÍA, *op. cit.*, «Acerca de las Cláusulas Tipo... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. X, 1993, pp. 269-271.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 1999, p. 737.

<sup>21</sup> Como explica RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 20 y notas números 18 y 25, la «Marine Policy Form» engloba tanto la «New Lloyd's Marine Policy» como la «New Institute of London Underwriters (ILU) Companies Marine Policy»; y añade que se trata “de un documento muy simple en el que sólo figuran los elementos personales y reales del contrato de seguro, y cuya finalidad práctica es la de servir de portador de las nuevas cláusulas”. *Vide*, también, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los*

fecha aparecieron las Cláusulas para cargamentos –que anularon las de 1963–, y el 1 de octubre de 1983, las de cascos –que sustituyeron a las de 1 de octubre de 1970<sup>22</sup>–. Ambas se

---

*seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 129.

<sup>22</sup> **Para el estudio de las Cláusulas para cargamentos y cascos, anteriores a 1982 y 1983, respectivamente, conferir:**

BROWN, *op. cit.*, *Diccionario de términos...*, pp. 82-142.

GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual de seguro marítimo*, pp. 65-80 y 93-96, realizando un estudio pormenorizado de las Cláusulas para cascos y mercancías.

**Para un estudio comparado de las viejas y de las nuevas Cláusulas para cargamentos y para cascos, así como de las Cláusulas para cascos del Instituto Americano, vide PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 83-111.**

**Las «Cláusulas para Cargamentos del Instituto de Aseguradores de Londres», de 1982, comprenden las siguientes modalidades:** «Institute Cargo Clauses» (A), (B), (C), que vinieron a sustituir a las Cláusulas «All Risks», «With Average» (W. A.) y «Free of Particular Average» (F. P. A.); «Institute War Clauses (Cargo)»; e «Institute Strikes Clauses (Cargo)». **Con ellas, como explica RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 18, se lograron tres objetivos: «Uniformidad», «simplicidad», e «identificación».**

**Vide, también:**

ALBORS, Eduardo y ALBORS, Galiano: «Los seguros sobre buques y mercancías durante su estancia en Puerto», en *Ingeniería Naval*, julio/agosto, 2003, pp. 847-853, que analizan la cobertura bajo las cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» para carga, de 1 de enero de 1982, y de cascos, de 1 de octubre de 1983.

BASTERRETxea IRIBAR, Imanol: *Práctica del seguro de buques*, Cuadernos Prácticos, 1, Gobierno Vasco, Departamento de Obras Públicas y Transportes, Vitoria, Enero de 1996, Primera Edición, obra dedicada al estudio de la póliza de buques suscrita bajo las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres», de 1 de octubre de 1983. Así, analiza las «Institute Time Clauses-Hulls» (pp. 55-126); las «Institute Additional Perils Clauses-Hulls» (pp. 129-130); las «Institute War and Strikes Clauses-Hulls-Time» (pp. 133-138); las «Institute Time Clauses-

Hulls. Disbursements and Increased Value» (pp. 141-150); y las «Institute Time Clauses-Freight» (pp. 153-162).

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA *Curso de seguro marítimo*, Tomo II, *Análisis de las pólizas*, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Vitoria, 1987, donde se analizan las «Institute Time Clauses-Hulls» (pp. 4-164), las «Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time» (pp. 169-175), las «Institute Time Clauses-Hulls. Disbursements and Increased Value» (pp. 182-186), las «Institute Time Clauses-Freight» (pp. 189-194), las «Institute Clauses for Builder's Risks» (pp. 201-205), las «Institute Time Clauses-Hulls. Port Risks» y las «Institute Time Clauses-Hulls. Port Risks, Including Limited Navigation» (pp. 206-207), las «Institute Cargo Clauses» (A), (B) y (C) (pp. 259-300), las «Institute Strikes Clauses (Cargo)» (pp. 301-305), y las «Institute War Clauses (Cargo)» (pp. 305-313).

FERRARINI, Sergio: «Le nuove condizioni inglesi di assicurazione marittima corpi», en *Assicurazioni*, Direttore Scientifico: Antigono DONATI, Anno LI, Fasc. 2, Marzo/Aprile, 1984, Edita dall'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, pp. 89-109.

GEORGE, Anthony: «The New Institute Cargo Clauses», en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part. 4, November, 1986, pp. 439-467.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo. Algunas cláusulas inglesas de seguro de buques», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, pp. 80-92, donde comenta 13 Cláusulas para buques; Ídem: «Cláusulas inglesas del seguro de buques», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, n.º. 77, enero/marzo, 1994, pp. 89-105, donde analiza las Cláusulas 1 a 3 de las «Institute Time Clauses-Hulls», de 1 de octubre de 1983, recogiendo el texto en inglés y efectuando su traducción al castellano; Ídem: «Cláusulas Inglesas del Seguro Marítimo (2)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, n.º. 79, julio/septiembre, 1994, pp. 95-109, artículo que continúa el análisis de las citadas Cláusulas y en concreto de la número 4 y de la número 5; Ídem: «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, n.º. 82, abril/junio, 1995, pp. 29-65, donde hace lo mismo con las Cláusulas 6 y 7; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º, donde traduce y comenta «Las Cláusulas Inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres, a término, para buques, de 1983» (pp. 127-320), sus enmiendas, de 1995 (pp. 321-358), y «Las Cláusulas

redactaron siguiendo el sistema jurídico inglés —en particular la Ley de 1906 y los usos y prácticas ingleses— por lo que su interpretación fuera de ese contexto ha seguido resultando especialmente difícil<sup>23</sup>, dando lugar a los mismos problemas

---

Inglesas de Mercancías, Instituto de Aseguradores de Londres, de 1982» (pp. 359-421).

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, donde ARRANZ DE DIEGO dedica los temas 11 a 14 (pp. 201-234) al estudio de las «Cláusulas a Término del Instituto para Cascos», de las «Cláusulas a Término del Instituto para Cascos. Desembolsos y Aumento de Valor» y de las «Cláusulas a Término del Instituto. Flete», de 1983; y ZABALETA SARASUA los temas 16 a 20 (pp. 335-473) a hacer lo propio con las «Cláusulas del Instituto para Cargamentos», de 1982, en las mencionadas modalidades.

<sup>23</sup> Así:

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: *Estudios de Derecho Marítimo*, Tomo II, Editorial Bosch, Barcelona, 1995, p. 54.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, *Parte General*, pp. 24-25, y T. II, pp. 21-23.

BROSETA PONT, Manuel: *Manual de Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1990, 8ª. Edición, p. 774, nota nº. 2.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, p. 741.

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, p. 645.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 289; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 33. No obstante, en *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 130, manifiesta que, “Soslayando la anormalidad que representa la adopción de unas cláusulas inglesas, creadas para ser interpretadas a la luz de la Marine Insurance Act, de 1906, en un sistema jurídico tan diferente como el de nuestro Código de Comercio y Condiciones Generales españolas de 1934, podemos concluir afirmando que las cláusulas inglesas merecen ser calificadas de perfectas, por su pragmatismo y realismo, siendo sumamente prácticas, como propias del derecho inglés”.

de oscuridad y ambigüedades, que ya había puesto de manifiesto la Doctrina respecto de las Cláusulas anteriores<sup>24</sup>, y

---

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 132-133.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando: *Instituciones de Derecho Mercantil*, EDERSA, Madrid, 1990, 14ª. Edición, p. 691; e Ídem: «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nºs. 73 y 74, enero/junio, 1993, p. 76.

SOLER SEGARRA, Salvador y MORÉ INGLÉS, Joan: *Tratado General de Seguros*, T. III, Volumen I, editado por el Consejo General de Agentes y Corredores de Seguros de España, Mayo, 1988, pp. 247-248.

**En contra**, HERNÁNDEZ YZAL, Santiago: *Derecho Marítimo*, I, Librería Bosch, Barcelona, 1984, pp. 282-283, donde manifiesta que “las condiciones del Instituto son claras, tanto más cuando se las contempla proyectadas sobre el telón de fondo de la Póliza S. G. (o su modelo actualizado) y que no pierden esa claridad aunque se incorporen a una carpeta de condiciones generales de compañía española”; manteniendo, así, una postura opuesta a la práctica totalidad de la Doctrina y Jurisprudencia españolas y extranjeras, que estimamos desacertada, por cuanto, precisamente, si algo puede afirmarse con rotundidad es que la Póliza «S. G.» es incapaz de aportar claridad a ningún Clausulado, ya que adolece de la falta de dicha virtud, debiendo ser interpretada, a su vez, mediante las Reglas de la «Marine Insurance Act», de 1906.

**Para un interesante y detallado estudio filológico de las «Cláusulas para Cargamentos del Instituto de Aseguradores de Londres», de 1982, vide** ORTS LLOPIS, María de los Ángeles: *Aproximación al discurso jurídico en inglés. Las pólizas de seguro marítimo de Lloyd's*, Edisofer, Madrid, 2006.

<sup>24</sup> **Entre otros:**

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 15 y nota nº. 46, y p. 50.

GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 24.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 39.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, p. 50.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando: *Curso del Derecho del Seguro Privado*, Volumen 1, Ediciones Nauta, S. A., Bilbao, 1961, pp. 64-65.

que motivaron su reforma.

Seguidamente vamos a justificar estas afirmaciones, no sin recordar que, desde el 1 de noviembre de 1995, existen una nuevas «Institute Time Clauses - Hulls», que modifican las de 1 de octubre de 1983, con la intención de hacer frente al aumento del número de Entidades Aseguradoras<sup>25</sup>; y desde el

---

<sup>25</sup> **Se pueden encontrar comentarios de estas Cláusulas en:**

BENNET, Howard N.: «The New Institute Clauses Hulls », en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part. 3, August, 1996, pp. 305-309.

FERRARINI, Sergio: «Le Institute Time Clauses Hulls» 1-11-95, en *Assicurazioni*, Direttore Scientifici: Antigono DONATI – Antonio LATORRE, Anno LXIII, Fasc. 1-2, Gennaio/Aprile, 1996, Edita da INA-Istituto Nazionale delle Assicurazioni, pp. 17-27, donde explica que “las Cláusulas de 1995 no innovan las Cláusulas de 1983, sino que sólo las modifican, y de una manera menos radical de lo que pueda parecer en una primera lectura”. De ello se desprende que persistirán los problemas hermenéuticos destacados.

HILL TAYLOR DICKINSON, International Law Firm: *Institute Time Clauses - Hulls, Comparing the ITC - Hulls 1/10/83 and the ITC - Hulls 1/11/95, Insurance and Reinsurance 'At A Glance' Guide: 1*, 2nd Edition, July 2003.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp. 321-358, donde traduce y comenta «Las enmiendas de 1995 a las Cláusulas a término, para buques, del Instituto de Aseguradores de Londres, de 1983».

**Han seguido destacando las dificultades de interpretación que ocasionan las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres»:**

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: «El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley del Contrato de Seguro, modelos de pólizas», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 20-21; y en *Anuario de Derecho*

1 de enero de 2009, hay unas nuevas «Institute Cargo Clauses», que cambian las de 1 de enero de 1982, intentando

---

*Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1998, pp. 20-21; e Ídem: «La reforma del seguro marítimo español», en *La Reforma de la Legislación Marítima*, Directores: Ignacio Arroyo Martínez y Emilio M. Beltrán Sánchez, Aranzadi Editorial, 1999, p. 149; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 600.

DE LA VEGA GARCÍA, Fernando L.: «El seguro marítimo. Aspectos generales », en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º. 232, abril-junio, 1999, pp. 707-708.

MARTÍN OSANTE, José Manuel: «Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, n.º. 123 y n.º. 124, julio/diciembre, 2005, pp. 470-472; Ídem: «Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2005, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición, pp. 26-29; e Ídem: «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, n.º. 126, abril/junio, 2006, pp. 275-277.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis: «La definición de los riesgos asegurados», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 89-91.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando: «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXIV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2007, pp. 19-41.

**Conferir, igualmente**, SOTO ABELEDO, *op. cit.*, «Las Cláusulas del “Instituto de Aseguradores de Londres”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XVIII, 2001, pp. 396-417.

conseguir una mayor claridad<sup>26</sup>.

Parecidas dificultades hermenéuticas plantean las «International Hull Clauses», de 1 de noviembre de 2002, y de 1 de noviembre de 2003<sup>27</sup>, elaboradas por la «Asociación Internacional de Aseguradores» dentro del marco de la «Marine Policy Form», de 1 de enero de 1982, y que también someten el contrato a la «Marine Insurance Act», de 1906, y a la práctica inglesa.

---

<sup>26</sup> **Para una comparación entre las Cláusulas de 1982 y de 2009**, *vide* RICHARDS HOGG LINDLEY, Average Adjusters & Marine Claims Consultants: *Institute Cargo Clauses 2009, A comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary*.

**Conferir, también**, PERRELLA, Claudio y MORELLI, Alessandro: «La nuova edizione 2009 delle Institute Cargo Clauses per l'assicurazione delle merci trasportate», en *Ill Diritto Marittimo*, Genova, Fasc. 4, 2009, pp. 1.081-1.094.

<sup>27</sup> **Vide** RUIZ SOROA, José María: «Las nuevas cláusulas inglesas para el seguro de buques (IHC 01-11-03) y las Reglas de Cork y Amberes», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2005, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición, pp. 71-91.



### **3.1. LA COBERTURA DEL RIESGO EN EL SEGURO MARÍTIMO**

En opinión de RUIZ SOROA<sup>28</sup>, el punto más dispar entre el Derecho continental del seguro marítimo y el inglés, a que nos conduce la interpretación de este último, es el relativo a la cobertura de los riesgos.

En el Derecho Continental –basándose en el principio de «universalidad del riesgo»<sup>29</sup>–, el seguro marítimo se

---

<sup>28</sup> Así lo expuso en la citada Conferencia sobre las «Fuentes legales y contractuales del contrato de seguro marítimo», impartida el 26 de febrero de 1991, en Palma de Mallorca, dentro del *Curs monogràfic d'assegurança marítima* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*; destacando de nuevo este extremo en *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 130.

En ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 107, tras afirmar que “es ya clásica la diferenciación entre el sistema del Derecho continental y el de los países anglosajones del «Common Law»”, se cita a RUIZ SOROA en el desarrollo de esta idea.

<sup>29</sup> **La Doctrina europea continental es unánime al entender que el seguro marítimo se apoya en dicho principio. Cabe citar, entre otros, a:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley de Contrato de Seguro, modelos de Pólizas», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, pp. 59-60; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, pp. 59-60; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, pp. 175-176, donde sostiene que “El principio de universalidad del riesgo, esencial y genuino del seguro marítimo, debe respetarse, excluyendo por tanto la aplicación de la LCS en este punto”. En *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 607, al referirse a este principio, manifiesta que se cubren “[...] cualesquiera eventos que tengan relación

con el mar o se produzcan con ocasión de la navegación marítima”. Pero dicho principio no puede entenderse de manera absoluta (el artículo 756 del Código de Comercio establece una serie de exclusiones, y cabe pactar otras), por lo que en las páginas 608 a 613 expone los riesgos incluidos, y en las páginas 613 a 616 los habitualmente excluidos. En el mismo sentido, *vide op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, pp. 176-177.

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 744, para quien “En los seguros marítimos rige el principio de la *universalidad de riesgos*, en el sentido de que la cobertura no se presta por los daños mencionados cuando son producidos por un evento o riesgo determinado, sino por cualquier riesgo, a menos que esté excluido por la Ley o por la póliza (conferir arts. 755 y 756)”.

DE-CAL Y CORTINA, Rosa MARÍA Gabriela: *Derecho del mar y de la navegación marítima*, Editorial Tórculo, 1999, p. 218.

DE LA VEGA GARCÍA, *op. cit.*, «El seguro marítimo. . .», en *Revista de Derecho Mercantil*, p. 715, en cuya opinión “En el ámbito del seguro marítimo rige el principio de la *universalidad de riesgos*, es decir, que el interés se asegura en relación con un conjunto de riesgos indeterminados, aunque todos ellos conexos a la navegación marítima”.

DEL CAÑO ESCUDERO, Fernando: *Derecho Español de Seguros*, Tomo II, *Parte especial*, Madrid, 1983, 3ª. Edición, p. 70, según el cual “El seguro marítimo descansa sobre el principio de la universalidad del riesgo, sancionado por el artículo 755, en el sentido de que no cubre riesgos determinados de antemano, sino la posibilidad de cualquier evento dañoso para el interés asegurado, salvo los supuestos de exclusión señalados por la Ley o por la póliza [...]”.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 107-110, donde se dice, citando a RUIZ SOROA, “que no existe un riesgo determinado y concreto al que la póliza se refiere sino que se aseguran los intereses contra los riesgos de la navegación: riesgo éste complejo y no individualizable en unos determinados, sino que incluye todas las posibilidades de sufrir daño el interés asegurado durante su viaje por mar o en los momentos de quietud que le preceden, subsiguen o interrumpen [...] Principio de universalidad del riesgo que recogen asimismo las pólizas españolas de 1934 para buques y mercancías (artículo 1-a *in fine* y 1-1 respectivamente) y que no se desvirtúa por el hecho de que existan pólizas que cubran unos riesgos concretos e incluso un sólo riesgo (por ejemplo, el de guerra)”.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le Assicurazioni...*, p. 91, para quien “Si ha così che l'assicurazione marittima –a differenza della maggior parte delle assicurazioni contro i danni– è assicurazione contro una universalità di rischi”.

GARRIGUES, Joaquín: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, Imprenta Aguirre, Madrid, 1983, 8ª. Edición, pp. 753-754, que dice que “Como seguro de transporte que es, el seguro marítimo está dominado por el principio de la «universalidad del riesgo»”.

OLVERA DE LUNA, Omar: *Manual de Derecho Marítimo*, Editorial Porrúa, S. A., México, 1981, p. 201, quien estima que “en el seguro marítimo rige en general, el principio de la universalidad de riesgos, en el sentido de que la cobertura no se presta por los daños mencionados en la póliza, cuando son producidos por un evento o riesgo determinado, sino por cualquier riesgo, a menos que esté el mismo excluido por la Ley o por la voluntad de las partes, expresada en la póliza correspondiente”.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 138-139, que sostiene que “El principio de universalidad del riesgo que informa el seguro marítimo no debe entenderse en el sentido absoluto del término «universal». En primer lugar porque la Ley limita la amplitud de dicho principio cuando señala una serie de riesgos que quedan excluidos del seguro, si las partes no deciden otra cosa (artículo 756 Código de Comercio). De otra parte, porque junto a estas exclusiones legales pueden aparecer las convencionales que las partes incluyan en la póliza (art. 755, *in fine* Código de Comercio)”.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, pp. 27 y 69, nota número 17 – citando a URÍA y FERRARINI–; e *Ídem*, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 130.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 83-85 (redactadas por RUIZ SOROA).

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, pp. 693-694, que considera que “En el seguro marítimo los intereses asegurados no son cubiertos contra un riesgo de una determinada naturaleza, sino contra una *universalidad* o conjunto de riesgos. La universalidad de riesgos –que existe también en otros seguros, en particular en los de transporte– se manifiesta tradicionalmente tanto en las Leyes, como en las pólizas, mediante una enumeración de casos que sirven simplemente de ejemplo [...] seguida de una fórmula general que quiere delimitar esos riesgos [...]”.

URÍA, Rodrigo: *Derecho Mercantil*, Marcial Pons Editor, Madrid, 1989, 16ª. Edición, p. 1.049, quien explica que “el seguro marítimo descansa sobre el principio de la universalidad del riesgo, en el sentido de que no cubre riesgos determinados de antemano, sino que el asegurador soporta la posibilidad de cualquier evento dañoso para el interés asegurado, y su responsabilidad sólo se detiene ante los supuestos de exclusión señalados por la Ley o por la póliza”.

conceptúa como un seguro contra un riesgo complejo<sup>30</sup>, constituido por los riesgos de la navegación<sup>31</sup>, lo cual

---

<sup>30</sup> Así, el artículo 755 del Código de Comercio, que tras enumerar una serie de riesgos concretos que los aseguradores deben cubrir, añade en el número 14 la cláusula general “*Cualesquiera otros accidentes o riesgos de mar*”.

También destaca este precepto RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 80.

<sup>31</sup> **La Doctrina española se inclina de forma prácticamente unánime a favor de la expresión «riesgos de la navegación marítima» frente a «riesgos de mar». Así:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, pp. 601-603 y 605-608; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, p. 178.

DEL CAÑO ESCUDERO, *op. cit.*, *Derecho Español...*, T. II, p. 71, citando a URÍA.

GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, T. II, p. 754.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 159, citando a DEL CAÑO ESCUDERO, GARRIGUES, SÁNCHEZ CALERO y URÍA.

MATILLA, Rafael: «Introducción al estudio del seguro marítimo», en *Estudios de Deusto*, Instituto Consulado de Bilbao, Volumen XXI/2, Fascículo 71, Bilbao, 1983, pp. 445-446.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, nº. 82, abril/junio, 1995, p. 35, citando a HERNÁNDEZ MARTÍ, MATILLA y URÍA.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, pp. 54-55.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 13 y 83-85 (redactadas por RUIZ SOROA).

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, pp. 693-694.

**Sobre el riesgo en el seguro marítimo, vide, también:**

DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA, Francisco: *Tratado de Derecho Marítimo Español*, Tomo Cuarto, *Seguros Marítimos - Préstamo a la gruesa*, Grijalbo, Bilbao, 1941, pp. 116-130, donde estudia las expresiones «riesgo marítimo», «fortuna de mar» y «perils of the seas».

significa:

---

DONATI, Antigono: *Manual de Derecho de los Seguros Privados*, (traducción y notas por Arturo VIDAL SOLÁ), Librería Bosch, Barcelona, 1960, pp. 325-33.

ECHEVARRÍA RIVERA, *op. cit.*, *El transporte...*, p. 130; FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, pp. 89-152. En las páginas 89-91, analiza el sentido de las expresiones «accidenti della navigazione» y «fortune de mer», como similares.

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 64-69, donde estudia la «perils clause» y la expresión «perils of the seas».

GREENE, Mark R.: *Riesgo y Seguro*, Editorial Mapfre, Madrid, 1979, 3ª. Edición, pp. 390-401.

GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, pp. 243-250, documentando con numerosos casos los distintos riesgos asegurables.

GONZÁLEZ HEVIA, *Manual de seguro...*, pp. 35-38 y 80-86, explicando que “las expresiones «perils of the sea» y «fortune de mer» vienen utilizándose, asimismo, en términos generales, en los sistemas anglosajón y francés, respectivamente, como similares a las de riesgos de mar o de navegación”.

OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 204-206.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 22-30, destacando el carácter fortuito de los riesgos asegurables, con énfasis en las cláusulas P. P. I., F. I. A., F. O. B., F. A. S., C. & F. y C. I. F.

PELÁEZ, *op. cit.*, *Cambios y seguros marítimos...*, pp. 189-204.

PONS PONS, Jerònia: *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, EL TALL del temps / 24, EL TALL editorial, Mallorca, 1996, p. 1-33.

RODIÈRE, René: *Droit Maritime*, Précis Dalloz, Paris, 1979, Huitième Edition, pp. 533-545, comenzando por explicar la expresión «fortune de mer», sobre la que vuelve después al tratar del carácter marítimo de los riesgos, concluyendo que “Le risque est donc le risque de la navigation. On l'appelle quelquefois risque de mer ou fortune de mer [...] La expression s'applique à tout risque qui peut se produire au cours de la navigation maritime, quelle que soit la cause du risque”.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 123-143; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., pp.75-83.

STEVENS & BORRIE'S, *op. cit.*, *Elements...*, pp. 581-593, en las que comentan cada uno de los términos de la Póliza «S. G.», y pp. 594-595, donde recogen la «F. P. A. Clause» y la «Running Down Clause».

1º.) Que las pólizas están construidas por sustracción, no por adición, de modo que se cubren todos los riesgos no excluidos.

2º.) Que al asegurado le basta probar el daño, mientras que el asegurador debe probar las causas excluyentes de la cobertura<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> **En este sentido:**

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, nº. 82, abril/junio, 1995, p. 33, nota nº. 14.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, pp. 67 y 69 nota nº. 17.

Muestra de ello en Derecho español son los artículos 770 y 774 del Código de Comercio. La «Condición Adicional» de las Pólizas españolas para el seguro de buques y para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador, contiene una renuncia previa, por parte del asegurado, a los derechos que le conceden los artículos citados y, en particular, a utilizar el procedimiento de apremio del Título XVI del Libro Segundo de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881, con antelación al momento en que la deuda del asegurador resulte líquida: renuncia que, según han destacado distintos autores dentro de nuestra Doctrina, no podía aceptarse como válida.

Así, RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 108-113 y 121, estimaba nula dicha «Condición Adicional», ya que, en palabras de BONET NAVARRO, –a quien cita– “«la renuncia anticipada, general e indirecta de la acción procesal, practicada por la vía de renuncia a las acciones futuras no tiene viabilidad porque conllevaría a una modificación del Derecho y del proceso»“ (*vide* BONET NAVARRO, Ángel: «Las cláusulas de renuncia a la defensa, previas al juicio», *Revista de Derecho Privado*, 1978, p. 163). Añadía RODRÍGUEZ CARRIÓN que “esos argumentos inducen a MATILLA a considerar, en relación con la norma del Artículo 770 Código de Comercio, que llevar a cabo la prohibición de utilizar un determinado proceso, atenta contra la jurisdicción de los Tribunales de Justicia, que no es materia contractual [...]” (conferir, MATILLA, Rafael: «Introducción al estudio del seguro marítimo», en *Estudios de Deusto*, Instituto Consulado de Bilbao, Volumen XXXI/2, Fascículo 71, Bilbao,

En el Derecho inglés la Póliza «S. G.» establecía un sistema similar al que acabamos de exponer, completando la enumeración detallada de los riesgos cubiertos con una declaración general de cobertura, dentro de la llamada «Perils Clause», que transcribimos a continuación:

*“Touching the adventures and perils which we the assurers are contented to bear and do take upon us in this voyage: they are of the seas, men - of - war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detainments of all kings, princes, and people of what nation,*

---

1983), citando en idéntico sentido a RUIZ SOROA, José María: «Los riesgos asegurados en el seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen III, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1984, p. 207. Posteriormente, RODRÍGUEZ CARRIÓN insistió en que la referida «Condición Adicional» “es nula de pleno derecho” (*vide op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo*, p. 68; e *Ídem, op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 101). En ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. II, p. 17, también se cita a MATILLA, para quien “Esta cláusula es probablemente nula [...]”. RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de póliza», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 126-127, manifestaba abiertamente su convencimiento de que la «Condición Adicional» incluida en las Pólizas españolas de 1934, era nula “Pues se trata de renunciaciones bilaterales a beneficios procesales no fundadas en contraprestación o mejora alguna”. *Vide*, también, RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 172 (redactada por RUIZ SOROA).

*condition, or quality soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses, and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods and merchandises and ship, etc., or any part thereof*<sup>33</sup>.

Sin embargo, la interpretación que los Tribunales ingleses hicieron de esta Cláusula motivó que se derivase hacia un régimen de cobertura contra riesgos determinados<sup>34</sup>, como exponemos a seguidamente.

---

<sup>33</sup> En términos prácticamente idénticos se expresa la «Perils clause» de las «American Institute Great Lake Hull Clauses», añadiendo al final el inciso “excepting, however, such of the foregoing perils as may be excluded by provisions elsewhere in the Policy or by endorsement thereon”. Para el texto completo de estas Cláusulas, *vide* COHEN-CHASE: *Benedict on Admiralty*, Volume 7, *Marine Insurance Forms*, Contributing Editor Thomas Fennell, Frank B. Hall and Co. of New York, Inc., 1993, Seventh Edition (Revised), Chapter 1, «Hull Clauses», Section 1.17, «Great Lake Clauses», Form. No. 1.17.1, «Institute Great Lake Clauses» - «American Institute» (1978), pp. 278-288.

<sup>34</sup> Como indica PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 65, “In *Bertie Kay*, [106 F. Supp. 244, 1952 A. M. C. 1812 (E. D. N. C.)], it was held that a hull policy covering «perils of the seas» and «all other perils, losses and misfortunes» did not convert the policy into an all risks policy”.



### **3.1.1. La denominada «Perils Clause» y su interpretación en el Derecho anglosajón**

#### **3.1.1.1. «Perils... of the sea»**

Como indican GILMORE y BLACK<sup>35</sup>, la mayor parte de las demandas por siniestro se suscitaban en relación con esta expresión. No se cubría cualquier siniestro que pudiera ocurrir en el mar, sino sólo aquéllos de carácter fortuito<sup>36</sup> que fuesen debidos a la acción extraordinaria de los elementos – como el viento y las olas–, o a un contratiempo de la navegación –como, por ejemplo, si el buque embarranca, o choca contra unas rocas–. En el mismo sentido se pronuncian STEVENS y BORRIE'S<sup>37</sup>, GRIME<sup>38</sup> y DE

---

<sup>35</sup> GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 65 y 66, citando numerosa Jurisprudencia en apoyo de estas afirmaciones.

<sup>36</sup> Como se indica en ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 111-112, “cuando la norma se refiere a lo «fortuito» está excluyendo los casos de inevitabilidad del daño [...] y amparando el riesgo como «posibilidad» del daño”.

<sup>37</sup> STEVENS & BORRIE'S, *op. cit.*, *Elements of Mercantile Law*, pp. 586-587, añaden que un accidente debido a negligencia en la navegación quedará cubierto si la causa inmediata o próxima del siniestro fue un «peligro del mar».

<sup>38</sup> GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, p. 244.

### GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA<sup>39</sup>.

La regla de interpretación que permitía delimitar la cobertura de la Póliza, y consiguientemente la responsabilidad del asegurador –tanto bajo la Cláusula en estudio como respecto de cualquier otra–, era la de la «causa próxima»<sup>40</sup>. En virtud de la misma, y para el caso que nos ocupa, sólo quedaban cubiertos los peligros inmediatamente causados por el mar (o cuya causa inmediata o próxima fuese el mar)<sup>41</sup>.

#### 3.1.1.2. «... and of all other perils, losses and misfortunes»

Según explica PARKS<sup>42</sup>, la aparente amplitud de esta expresión estaba limitada de las siguientes formas:

---

<sup>39</sup> DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA, *op. cit.*, *Tratado...*, T. Cuarto, pp. 118-119.

<sup>40</sup> La «Marine Insurance Act» dispone en la Sección 55 (1) que: “Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against”.

<sup>41</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 124, dice que las pólizas sólo cubren los siniestros en que un peligro asegurado es la causa inmediata o dominante, pero no si es la causa remota o indirecta.

<sup>42</sup> PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 94.

1ª.) Esta declaración general sólo se aplicaba a los peligros de la Póliza «S. G.», y no a los riesgos adicionales cubiertos por otras Cláusulas, como la «Inchmaree».

2ª.) El asegurado, obviamente, no podía reclamar respecto de un riesgo excluido expresamente de la Póliza.

3ª.) Por las «Rules of Construction of Policy» de la «Marine Insurance Act». En concreto, la «Rule 12, Schedule 1», establecía que “El término «todos los otros peligros» incluye solamente los peligros de similar naturaleza a los mencionados específicamente en la póliza” (Regla «*eiusdem generis*»)<sup>43</sup>. Poniendo en relación esta Regla con la doctrina de la «causa próxima», dichos peligros también debían tener por causa inmediata o próxima el mar.

Ya pusimos de manifiesto que tanto la Doctrina como la Secretaría de la UNCTAD criticaron duramente la Póliza «S. G.», y particularmente la «Perils Clause». La consecuencia inmediata de las recomendaciones del mencionado

---

<sup>43</sup> GRIME, *op. cit.*, *Shipping Law*, pp. 244-245, estima que “esta cláusula puede ser de utilidad en casos difíciles en los que la conexión entre la acción del mar y la pérdida es un tanto indirecta”.

Organismo<sup>44</sup> fue la supresión del inciso “and of all other perils, losses and misfortunes, etc.”, y la nueva «Perils Clause» –es la número 6– relaciona en dos párrafos sucesivos los riesgos cubiertos, precedidos por la frase “Este seguro cubre la pérdida o el daño del objeto asegurado **causado por** [...]”. Esta expresión –para la Doctrina inglesa y americana– es una manifestación de la teoría de la «causa próxima» recogida en la Sección 55 (1) de la «Marine Insurance Act» que, por otra parte, sigue en vigor. Por lo tanto, podemos concluir afirmando que las modificaciones introducidas no alteran el modo en que –a la luz del Derecho anglosajón– debe interpretarse la Póliza<sup>45</sup>; con la agravante de que la supresión de la mencionada Cláusula puede dar lugar a una cobertura

---

<sup>44</sup> Una de las recomendaciones de la UNCTAD, recogida por PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 88-89, fue la de revisar la «Perils Clause» para hacerla más inteligible, así como eliminar la terminología de «riesgos de guerra», combinando dicha Cláusula con otra adecuada, de manera que los citados riesgos constasen en una «Cláusula de Riesgos» unificada. Se propuso también sustituir el sistema de cobertura contra riesgos determinados por un sistema de «todo riesgo», con excepciones concretas, y facilitar el método de otorgamiento del seguro contra riesgos de guerra, con el fin de que la cobertura fuese más fácil de entender e interpretar.

<sup>45</sup> De esta opinión es PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 97, para quien la expresión «causado por» debe entenderse como «causado directa o inmediatamente por», siendo equivalentes ambos adjetivos.

más restringida, en perjuicio de los asegurados<sup>46</sup>.

Así pues, subsisten también las diferencias entre el Derecho anglosajón y el continental en lo que se refiere a la forma y extensión en que hay que entender cubiertos los riesgos en el contrato de seguro marítimo, ya que la manera de analizar la relación de causalidad entre el evento dañoso y el perjuicio producido –al objeto de dilucidar si éste último debe resarcirlo el asegurador– es muy distinta en ambos Derechos,

---

<sup>46</sup> Así lo cree PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice ...*, Volume I, p. 96, donde expresa esta predicción, no obstante la autorizada opinión de los comentaristas que cita y que recogemos a continuación:

Para DONALD O'MAY, que en calidad de miembro de *Ince and Co.*, London, asistió a las distintas juntas del «Lloyd's» referentes a las Nuevas Cláusulas, y también a las reuniones con la UNCTAD, “The deletion of the general words was in the interest of clarity and to remove ambiguity which the antiquated terminology produced. It was no intended by Underwriters to diminish cover, and it is to be expected that the English Courts will approach the matter on this basis. Analysis of the cases show that the old instances would be recoverable under the new Clauses without the need for general words. It is to be hoped that this may lay the ghost of any contention that there has been a significant diminution of cover by their deletion”.

J. K. GOODACRE, Presidente de la *Sociedad de Comisarios de Averías del Reino Unido*, en su discurso a los socios, el 27 de octubre de 1983, dijo que: “I think the true position was that Underwriters were able to accept many claims which came very near, but not precisely, within the specified perils, and thus the real benefit was in the disputes avoided, particularly in the case of «perils of the seas». Many practitioners felt this would be a rather limited term without the general words, an it will be seen that in the end Underwriters were prevailed upon to add the words «rivers, lakes, or other navigable waters» so as to avoid any arguments about which waters were intended to be covered”.

como exponemos a continuación con algún detalle.

### **3.1.2. La relación de causalidad en el contrato de seguro marítimo desde la perspectiva de los Derechos anglosajón y continental, con particular referencia al Derecho español**

Vimos que de las diferentes teorías acerca de la causalidad<sup>47</sup>, el Derecho anglosajón opta por utilizar la de la «causa próxima»<sup>48</sup>, entendiendo por tal –en un primer momento– “la última en el tiempo”<sup>49</sup>, o lo que es lo mismo, “la más próxima a la realización del siniestro”<sup>50</sup>, la inmediata a éste. Posteriormente, Doctrina y Jurisprudencia parecen modificar un tanto este criterio tan rígido, y la «causa

---

<sup>47</sup> Para un estudio de las mismas desde la óptica del seguro marítimo, *vide* RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 59-76, donde este autor analiza la teoría de la «equivalencia de las condiciones», la de la «causa adecuada», la de la «causa eficiente», y la de la «causa próxima».

<sup>48</sup> Al respecto *vide, in extenso*, PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, Capítulo XV «Proximate Cause».

<sup>49</sup> Así:  
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 144.  
HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 200.

<sup>50</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 73.

próxima» pasa a equipararse con la causa «dominante», «directa», «determinante», «efectiva», o «predominante»<sup>51</sup>. Esta asimilación puede hacerse, a su vez, en uno de dos sentidos: o en el de entender que, en realidad, la causa «directa», «efectiva», «dominante», etc., tiene que ser necesariamente la «inmediata» o «próxima» (o lo que es lo mismo, la más próxima cronológicamente, en contraposición a la «remota» o «indirecta»)<sup>52</sup>, o bien admitiendo que puede no ser “la más cercana en el tiempo”<sup>53</sup>.

---

<sup>51</sup> Vide ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 145, citando a ARNOULD; y RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 74-76, con la bibliografía que allí se cita.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 99-100 (redactadas por RUIZ SOROA).

<sup>52</sup> Así, PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, pp. 97 y 125, de cuya lectura correlativa se desprende la afirmación hecha, ya que por un lado manifiesta que los términos «directamente» y «próximamente», son de idéntico significado cuando se usan para calificar a la causa, y después, al analizar la «causa próxima» como regla de interpretación del contrato del seguro marítimo, identifica ésta con la «próxima» o «dominante», frente a la «remota» o «indirecta». Consideramos que esta es la línea que en realidad siguen tanto la Doctrina como la Jurisprudencia anglosajonas.

<sup>53</sup> **En este sentido:**

Lord SWAN, en el caso *Leyland Shipping Co. Ltd. v. Norwich Union Fire Insurance Society, Ltd.*, (1917) 1 K. B. 873, (1918) A. C. 350.

FERRARINI, *op. cit.*, *Le assicurazioni...*, p. 138, que recoge la nueva orientación jurisprudencial inglesa que, en su opinión, equipara la teoría de la «causa próxima» con la de la «causa adecuada».

Desde una postura que nos parece confusa, BROWN, *op. cit.*, *Diccionario de términos...*, p. 71, manifiesta que la «causa próxima» es “la

El problema de interpretación se agrava cuando ésta trata de efectuarse desde el punto de vista del Derecho continental –y más concretamente, desde la perspectiva del Derecho español–, pues, como bien explica RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>54</sup>, “Para un Juez continental, lógica e inevitablemente, la «causa próxima» debe ser la última, cronológicamente considerada, si es que ha de aplicar adecuadamente las normas legales de hermenéutica”. Con lo cual, la segunda postura apuntada queda descartada; y la primera tampoco puede aceptarse, porque entender por causa –siempre y únicamente– la última en el tiempo, va en contra de las más elementales reglas de la lógica jurídica<sup>55</sup>.

---

causa más directa de la pérdida o daño de la propiedad o interés asegurado. No es necesariamente la causa más cercana en el tiempo, pero sí, de hecho, la más próxima o inmediata. La causa más lejana se denomina causa remota”. Entendemos que si la «causa próxima» es, necesariamente, la más próxima o inmediata, tiene que ser también la más cercana en el tiempo.

<sup>54</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 75. En *op. cit.* «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo*, p. 73, explica, refiriéndose al Derecho español, que “La expresión «cuya causa próxima sea» indica que el Juzgador, de entre dos o más causas, habrá de escoger la más inmediata al siniestro, pero no convertir en *causa* lo que sólo es *efecto* de la misma, y aplicar dicho *efecto* como *causa próxima*, como haría el Juzgador anglosajón”.

<sup>55</sup> Según expone BRUNETTI, Antonio: *Derecho Marítimo Privado*, Tomo III, *Las obligaciones*, 2ª. Parte, *De los siniestros marítimos y de los seguros*, Editorial Bosch, Barcelona, 1951, p. 444, “[...] como la sucesión cronológica de acontecimientos es puramente accidental, ocurre con frecuencia que el último no ha influido sobre el siniestro con la misma fuerza



Por otra parte, entre las distintas teorías de la causalidad utilizadas por nuestro Tribunal Supremo, no figura la de la «causa próxima», debiendo valorarse en cada supuesto particular, según dicho Tribunal, si el riesgo “antecedente que se presenta como causa, tiene virtualidad suficiente para que del mismo se derive, como consecuencia necesaria, el efecto lesivo producido”<sup>56</sup>.

Finalmente, se hace necesario destacar que en el Derecho anglosajón no se distingue entre «causa» y «efecto», y se eleva a la categoría de «condición» del resultado lo que

---

que los anteriores, y por tanto, una distinción basada en esa sucesión no resulta muy propia para dar solución a un problema de causalidad”.

<sup>56</sup> Conferir la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de octubre de 1990, (RJ 1990/8053).

En este sentido, también se ha manifestado RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 76 - 78, y 88; Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo*, pp. 70-71; Ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguro*, n.º. 82, pp. 31-32; e Ídem, «La definición de los riesgos asegurados», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, pp. 93-94; no sin indicar que el Tribunal Supremo, “en ocasiones ha dejado ver su preferencias por las teorías de la «causa adecuada» y «causa eficiente», a las que a veces parece confundir, optando también por una relación de causalidad directa y eficaz, aunque prefiere, desde la STS 25-01-33, no adscribirse a teoría alguna en concreto, llegando a la conclusión de que los Tribunales no deben tomar parte en discusiones filosóficas acerca de la relación causal, no teniendo que sujetarse a doctrinas determinadas, sino atentos a resolver en justicia los casos litigiosos”. De entre las numerosas Sentencias del Tribunal Supremo que cita, en relación con esta cuestión, destaca como fundamental la de 27 de noviembre de 1981 (RJ 1981/4632).

para un Juez español no puede ser sino una consecuencia más de aquella «causa»<sup>57</sup>.

Los resultados que de todo lo expuesto se derivan en cuanto a la cuestión de la cobertura del riesgo, son de capital importancia, como ilustra magistralmente RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>58</sup> con el caso que seguidamente recogemos en forma resumida.

El buque español *Castillo de Montearagón* tuvo un abordaje con el buque griego *Patmos*, en el estrecho de Mesina, el día 21 de marzo de 1985, y las autoridades italianas detuvieron a los dos buques con el fin de investigar las

---

<sup>57</sup> De esta opinión es RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 60-61, 76, 78-81, y 87-88; Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo*, p. 73; e Ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 82, abril/junio, 1995, p. 32.

<sup>58</sup> Vide RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 78-81, donde expone también el caso *Cory v. Burr*, de 1883, a partir del cual la Jurisprudencia inglesa pasó a entender que en los supuestos de captura de un buque por las autoridades de un país, debido a la baratería del Capitán, aquélla, y no ésta, es la «causa» de la pérdida del mismo. Añade que, a partir de esta Sentencia, los Tribunales norteamericanos también abandonaron “la línea común con el Derecho continental que, hasta entonces, habían observado”, poniendo como ejemplo contemporáneo el caso del buque norteamericano *Texas Pride*, capturado por la autoridades jamaicanas en abril de 1983, por un acto de baratería del patrón.

circunstancias de dicho abordaje. La inmovilización ocasionó una pérdida de flete reclamada por los Armadores del navío español a la Compañía aseguradora, en virtud de una póliza suscrita –como es lo habitual– con arreglo a las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», de 1983, superpuestas a las Condiciones Generales españolas, de 1934.

Si aplicamos el Derecho español, la «causa próxima» de la pérdida del alquiler fue el abordaje –riesgo cubierto por la póliza– mientras que la detención del barco es sólo un «efecto» de aquél.

A tenor del Derecho inglés, tanto el referido abordaje como la posterior detención, son «causas» de la mencionada pérdida de flete, “y siendo la última señalada la más cercana en el tiempo, resulta evidente que ésta fue la «causa próxima» de la pérdida de alquiler, por lo que al no quedar dicho riesgo cubierto por la póliza de seguro suscrita, no habría de ser indemnizado”.

Insistimos en que la disparidad de ambos resultados era fruto de la necesidad de interpretar las Cláusulas inglesas a la luz de los principios hermenéuticos del Derecho español; afirmación ésta que esperamos justificar debidamente a

continuación.

### **3.2. LA INTERPRETACIÓN DE LAS CLÁUSULAS DEL «INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS» CON ARREGLO AL DERECHO ESPAÑOL: LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 4 DE MAYO DE 1961**

Las consecuencias que se derivan de la interpretación de las «Institute Clauses» conforme a criterios que le son ajenos –concretamente, las reglas de los artículos 1.281 a 1.289 del Código Civil, y en particular el artículo 1.288– se ponen de manifiesto en la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de mayo de 1961 (RJ 1961/1858)<sup>59</sup>, que recoge el caso *Vicente E. S. A. contra General de Seguros Lepanto*, en el que se trataba de determinar si el asegurador tenía la obligación de prestar las garantías precisas para liberar el buque de un embargo originado por un salvamento previo. La solución en el Derecho inglés es negativa, pero el Tribunal Supremo, aplicando el principio «*contra proferentem*», resolvió la

---

<sup>59</sup> Resultan de sumo interés los comentarios a dicha Sentencia, hechos por MONFORT BELENGUER, Juan B., en *Revista Española de Derecho Marítimo*, 1968, pp. 186 y ss.

cuestión afirmativamente<sup>60</sup>. Como decía RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>61</sup>, “no podemos esperar que a nuestros Jueces les parezca adecuado que un contrato que se suscribe en España, entre españoles, sobre buques o cargamentos españoles, y para su ejecución en España, sea regulado por textos en inglés, redactados de acuerdo con la Legislación inglesa, lo que conlleva el que las citadas cláusulas inglesas les resulten, con toda lógica, oscuras, no quedándoles otra solución que aplicar las normas jurídicas vigentes en España al caso concreto, por imperativo de las disposiciones de Derecho Internacional Privado”.

---

<sup>60</sup> Así lo recoge también RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 132-133), añadiendo que el Tribunal Supremo, en su Sentencia de 17 de mayo de 1984, “interpreta en forma absolutamente contraria a la internacionalmente admitida la cláusula de «paralización de aparatos frigoríficos» del seguro de mercancías”, y en la de 30 de abril de 1988, “interpreta en forma incorrecta la Cláusula de Duración de la cobertura de las Institute Cargo Clauses [...] haciendo responsable al asegurador de unos gastos de reexpedición desde puerto intermedio de arribada que en ningún caso están asegurados en aquellas cláusulas”. *Vide*, también, RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 50 (redactada por RUIZ SOROA).

<sup>61</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 313-314; e *Ídem*, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 54 y 83-84.

De igual opinión eran MONFORT BELENGUER<sup>62</sup> y GONZÁLEZ HEVIA<sup>63</sup>, afirmando este último que las normas de interpretación de las Condiciones inglesas “no podrán ser otras que las vigentes en España”.

Ciertamente, las Cláusulas del «Instituto de Aseguradores de Londres» sometían –y someten – el contrato de seguro marítimo concertado conforme a ellas a la Ley y prácticas inglesas<sup>64</sup>, aunque RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> MONFORT BELENGUER, Juan B: «Necesidad de una Ley especial de seguro marítimo», en *Revista Española de Derecho Marítimo*, 1966-1967, Fascículo 1, pp. 37 y ss.

<sup>63</sup> GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 24, donde también expone que “la incorporación de cláusulas inglesas a las condiciones particulares del contrato plantea, sin embargo, serios problemas, en lo que se refiere a dotarlas de elementos que permitan acoplarlas a nuestro sistema y facilitar su interpretación, tal y como vino a poner de manifiesto, en su día, la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de mayo de 1961.

Sobre este tema, autores como Monfort Belenguer, Pascual Sanahuja y Libroero Granados [...] coinciden en que las condiciones inglesas no son sino meros pactos cuya única fuerza nace del propio contrato, y Monfort, refiriéndose concretamente al seguro marítimo, indica que nuestro Código de Comercio, y el Código Civil, como derecho supletorio, son los únicos que determinan las directrices o pautas que han de seguirse en materia de interpretación, en tanto estas cláusulas están incluidas en un contrato nacional”.

<sup>64</sup> En ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, p. 60, se manifiesta que la «regla práctica» en cuya virtud se entiende que “el hecho de utilizar en el contrato las Cláusulas del Instituto supone una remisión global a todo el Derecho inglés [...] carece de base jurídica seria en que apoyarse, no existiendo en las Pólizas ninguna

sostenía que “la remisión a la Ley o usos ingleses sólo podrá llevarse a cabo cuando exista un elemento inglés en el contrato”; en caso contrario, para este autor –en criterio que posteriormente compartió GONZÁLEZ-LEBRERO<sup>66</sup>– dicho contrato debía ser interpretado por nuestros Jueces y Tribunales de acuerdo con las reglas hermenéuticas del Derecho español.

---

señal de tal remisión (que, de existir hipotéticamente, sería de dudosa validez)”.

Sin embargo, por ejemplo, las «Institute Cargo Clauses» (A), (B) y (C), establecen en la Cláusula n.º. 19 que “this insurance is subject to English law and practice”. Idéntica previsión recoge la Cláusula n.º. 14 de las «Institute War Clauses (Cargo)» y de las «Institute Strikes Clauses (Cargo)».

De ahí que resulte necesaria la decisión de la *Unión Española de Aseguradores* (UNESPA), de incorporar a todas las pólizas de seguro que incluyan las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» un Anexo que sustituye el sometimiento del contrato a la Ley y práctica inglesas, por el sometimiento “a la Ley, usos, costumbres y Jurisdicción españoles”.

**Así lo recogen también:**

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. II, pp. 22-23.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º., p. 419.

SOLER SEGARRA y MORÉ INGLÉS, *op. cit.*, *Tratado general...*, T. III, V. I, pp. 247-248.

<sup>65</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 310-312; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 52-54 y 81-82; e Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo*, pp. 59-60; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º., p. 419.

<sup>66</sup> GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, pp. 645 y 677.

HERNÁNDEZ YZAL<sup>67</sup> era de opinión contraria, manifestándose de acuerdo con CONESA PRIETO<sup>68</sup>, para quien el sometimiento del contrato de seguro a la Ley inglesa era válido conforme a lo dispuesto en los artículos 10.5 y 12 del Código Civil, y 738 del Código de Comercio, “entendiendo que es suficiente la conexión que representa una póliza inglesa en su condición de póliza-tipo para que la Ley inglesa sea más idónea que la española para la interpretación del contrato habida cuenta de que el contrato no está hecho en el vacío, esto es que no se trata de un contrato sin Ley o a falta de apariencia de Ley y también habida cuenta de que el transporte marítimo tiene la suficiente carga de internacionalidad por causa de los elementos personales que intervienen en el mismo, para hacer al contrato apto para ser sometido a una Ley extranjera [...]”.

En efecto, el sometimiento a la Ley inglesa –o a cualquier otra, en su caso– era válido siempre que se cumpliera lo preceptuado en el artículo 10.5 del Código

---

<sup>67</sup> HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, pp. 286-287, nota nº. 121.

<sup>68</sup> CONESA PRIETO, G.: *Cuestiones de competencia y sometimiento*, Conferencia desarrollada el 21 de diciembre de 1983 en el *Comité de Derecho Marítimo de Barcelona*.



Civil<sup>69</sup>; es decir, en la medida en que dicha Ley tuviera “*alguna conexión con el negocio de que se trate*”. Sin embargo, es cuestionable que dicha conexión se diese por el mero hecho de que la póliza incluyese las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», aunque, efectivamente, el Derecho inglés fuese –y sea– el más idóneo para interpretarlas. Una cuestión es dicha «idoneidad» y otra muy diferente la «conexión», y si para apreciar ésta considerásemos suficiente el origen del Condicionado de la póliza, en realidad estaríamos aceptando la validez del «contrato sin Ley», regido únicamente por la intención de las partes. Precisamente porque esto no le había parecido conveniente a nuestro Legislador, se ponía como límite al principio de autonomía de la voluntad la exigencia de un vínculo cierto con el Derecho extranjero para que la remisión al mismo pudiera aceptarse.

Tampoco la mayor adecuación de la Ley inglesa para interpretar las Cláusulas del Instituto era, *per se*, razón suficiente para entender aplicable dicha Ley a tal efecto, en

---

<sup>69</sup> El artículo 10.5 del Código Civil establece que “*Se aplicará a las obligaciones contractuales la Ley a que las partes se hayan sometido expresamente, siempre que tenga alguna conexión con el negocio de que se trate; en su defecto, la Ley nacional común a las partes; a falta de ella, la de la residencia habitual común, y, en último término, la Ley del lugar de celebración del contrato*”.

ausencia de un elemento inglés en el contrato, pues, como indicaba RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>70</sup> –citando, a su vez, a REMIRO BROTONS<sup>71</sup>–, “no se considerará válida la designación como aplicable de una Ley sobre la base exclusiva de que su normativa sobre el contrato en cuestión se encuentra muy desarrollada o es técnicamente más perfecta que la de cualesquiera Leyes con las que el negocio está jurídicamente conectado”.

En cuanto al último de los argumentos utilizados por CONESA PRIETO, hay que decir que una cosa es la «internacionalidad» del transporte marítimo –que en última instancia puede aconsejar la utilización de unas Cláusulas uniformes, como ha sugerido la UNCTAD–, y otra distinta que el contrato tuviera un elemento personal extranjero –respecto del Ordenamiento Jurídico español, en este caso–, dando lugar a una relación jurídica privada de carácter internacional que sí permitía a las partes someterse a una

---

<sup>70</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 311; e *Ídem, op. cit., Estudios...*, pp. 53 y 82.

<sup>71</sup> REMIRO BROTONS, Antonio: *Comentarios al Código Civil*, Edersa, Madrid, 1978, p. 296.

Legislación diferente de la nuestra, a tenor de lo establecido en el mencionado artículo 10.5 del Código Civil.

Para RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>72</sup>, en ausencia de un elemento inglés en el contrato, para que la remisión al Derecho anglosajón tuviera virtualidad práctica, “la única vía abierta a las partes será la de reproducir, como cláusulas negociales, las disposiciones del Ordenamiento Jurídico británico, dentro de los límites establecidos por las normas imperativas de la Ley que rige el contrato, disponiendo libremente el contenido del negocio, con el soporte del artículo 1.255 del Código Civil”<sup>73</sup>.

---

<sup>72</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 312; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 54-83; e Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo*, p. 60).

<sup>73</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 193, manifestaba que “Como tal norma jurídica el Derecho Inglés es inaplicable al contrato entre españoles; no es norma de integración del contrato”; pero también afirmaba que ese Derecho “puede utilizarse perfectamente como norma de interpretación de aquellas cláusulas que de él provienen”: idea recogida en el artículo 2 de los Proyectos de Pólizas de seguro marítimo de buques y de mercancías, bajo las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», en el que se establece que “*Las Cláusulas inglesas integradas en esta Póliza deberán ser interpretadas y aplicadas en la misma forma en que son interpretadas y aplicadas en Inglaterra*” (conferir *ibídem*, pp. 136, 137 y 143, respecto del Proyecto de Póliza de seguro marítimo de buques).

RUIZ SOROA explicaba –*ibídem* p. 133– que el referido Proyecto de Póliza, que se acompañaba, “todavía en calidad de simple borrador” y “como documento de consulta”, a la Ponencia presentada en 1996 a las *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, había sido preparado por

ARROYO MARTÍNEZ<sup>74</sup> manifestaba que no parecía que el seguro marítimo tuviera algún punto de conexión con Inglaterra “cuando las partes son españolas y el buque no tiene pabellón inglés, pudiendo ser español o de otra nacionalidad diferente de la inglesa. Que la póliza esté

---

él y por RODRÍGUEZ CARRIÓN. Ahora bien, este último ha sostenido (*vide: op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 311-312; *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 82-83; y *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *derecho Marítimo*, pp. 59-60) que “Sería un error considerar que habremos de recurrir al Derecho inglés para interpretar el significado de los términos que figuran en las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, tan difíciles de «descifrar» a la luz de otros Ordenamientos Jurídicos distintos, por incluir muchos términos anticuados, caídos en desuso”. Aclaraba el Profesor RODRÍGUEZ CARRIÓN –citando en idéntico sentido a MONFORT BELENGUER, *op. cit.* «Necesidad de una ley especial...», en *Revista Española de Derecho Marítimo*, p. 32– “que el párrafo 1º. del apartado 5º. del artículo 10 del Código Civil sólo nos permitiría la remisión al uso o la costumbre inglesas si es que se diesen los requisitos que figuran en dicho precepto, pero jamás en otro caso”, lo cual **era** así, evidentemente.

Conferir, también, RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 23, donde RUIZ SOROA ya manifestaba que si bien el contrato de seguro marítimo quedaba regulado por la Ley española, la interpretación de las Cláusulas inglesas podía efectuarse con arreglo a la Ley inglesa.

<sup>74</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley de Contrato de Seguro, modelos de Pólizas», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, p. 56; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 57; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, p. 173. Añadía que “Más discutible sería el caso del coaseguro con participación de un coasegurador inglés, aunque también somos contrarios a la validez de la sumisión al Derecho inglés cuando el abridor y la mayoría del coaseguro sea español”.

reasegurada en Londres tampoco parece un punto de conexión suficiente a los efectos del citado artículo 10.5”.

El Convenio de Roma de 19 de junio de 1980<sup>75</sup>, no supuso un cambio en esta materia, pues en los apartados 3 y 4 de su artículo 1 se establece que:

*“3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicaran a los contratos de seguros que cubran riesgos situados en los territorios de los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea. Para determinar si un riesgo esta situado en estos territorios, el juez aplicara su ley interna.*

*4. El apartado precedente no se refiere a los contratos de reaseguro.”*

Y en los supuestos de los contratos de seguros excluidos del ámbito de aplicación del referido Convenio de

---

<sup>75</sup> El Convenio hecho en Funchal el 18 de mayo de 1992, de adhesión del Reino de España y de la República Portuguesa al Convenio sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales, abierto a la firma en Roma el 19 de junio de 1980, fue ratificado mediante Instrumento publicado en el BOE de 19 de julio de 1993, y entró en vigor para España el 1 de septiembre de 1993.

Roma, la norma de conflicto aplicable **era** el artículo 10.5 del Código Civil<sup>76</sup>.

Pero el punto 7 de la Disposición Adicional Sexta de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, dio nueva redacción al artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro –introducido por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados–, y según el párrafo primero del apartado 2 de dicho artículo, “*En los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la Ley aplicable*”. En el párrafo segundo de ese apartado se establece que:

*“Se considerarán grandes riesgos:*

---

<sup>76</sup> **El artículo 10.5 del código Civil establece que:**

*“Se aplicará a las obligaciones contractuales la Ley a que las partes se hayan sometido expresamente, siempre que tenga alguna conexión con el negocio de que se trate; en su defecto, la Ley nacional común a las partes; a falta de ella, la de la residencia habitual común, y, en último término, la Ley del lugar de celebración del contrato.*

*No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, a falta de sometimiento expreso, se aplicará a los contratos relativos a bienes inmuebles la Ley del lugar donde estén sitos, y a las compraventas de muebles corporales realizadas en establecimientos mercantiles, la Ley del lugar en que éstos radiquen.”*

*a) Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipos y demás bienes transportados), la responsabilidad civil en vehículos aéreos (comprendida la responsabilidad del transportista) y la responsabilidad civil de vehículos marítimos, lacustres y fluviales (comprendida la responsabilidad civil del transportista).”*

Por lo tanto, como afirma EZQUERRA UBERO<sup>77</sup>, “Resulta claramente de la norma que las partes pueden elegir la Ley de cualquier Estado, sea o no miembro del espacio Económico europeo, exista o no vinculación entre el contrato y el estado cuyo Derecho se elige”.

En al misma línea, FERNÁNDEZ ROZAS, FUENTES CAMACHO y CRESPO HERNÁNDEZ<sup>78</sup>,

---

<sup>77</sup> EZQUERRA UBERO, José Javier: «La Ley aplicable al contrato según los artículos 107, 108 y 109 de la Ley de Contrato de Seguro», en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Núm. 1, 1997, p. 18.

<sup>78</sup> FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos; FUENTES CAMACHO, Víctor; y CRESPO HERNÁNDEZ, Ana: *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Director: Fernando SÁNCHEZ CALERO, Editorial Aranzadi, S. A., 1999, p. 1.926.

sostienen que “por lo que respecta a los contratantes tienen total libertad en la elección de la Ley aplicable”.

Refiriéndose concretamente al seguro marítimo, ARROYO MARTÍNEZ<sup>79</sup> dice que “cabe preguntarse si el artículo 10.5 del Código Civil y la Jurisprudencia que lo ampara no vendría en ayuda de la aplicación de la Ley española, porque la cláusula de sumisión a la Ley inglesa sería nula cuando el contrato no tuviera ninguno de los puntos de conexión que la norma de conflicto española exige para aplicar el Derecho extranjero”.

La realidad del tráfico aconsejaría –de ser posible– una solución así, si se quiere evitar la exclusión sistemática y poco razonable del Derecho español en el ámbito del seguro marítimo, pues lo habitual es que incluso las pólizas que se suscriben en España, entre españoles y para cubrir riesgos de buques y cargamentos nacionales situados en territorio español, incorporen las correspondientes Cláusulas del

---

<sup>79</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley de Contrato de Seguro, modelos de Pólizas», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, p. 56; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 57; e Ídem, *op. cit.* «La reforma del seguro...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, p. 173.



«Instituto de Aseguradores de Londres» (las «Institute Time Clauses-Hulls», de 1 de octubre de 1983, y su modificación de 1 de noviembre de 1995; las «Institute Cargo Clauses», de 1 de enero de 1982, modificadas el 1 de enero de 2009; y las «Institute Yatch Clauses», de 1 de noviembre de 1985) y de la «Asociación Internacional de Aseguradores» (las «International Hull Clauses», de 1 de noviembre de 2002 y de 1 de noviembre de 2003), que están elaboradas para ser usadas en el marco de la Póliza denominada «Marine Policy Form», de 1 de enero de 1982, y que someten el contrato a la Ley («Marine Insurance Act», de 1906) y práctica inglesas, lo que ocasiona no pocas dificultades hermenéuticas en caso de litigio.

La dificultad radica en justificar jurídicamente la propuesta formulada por el Profesor ARROYO MARTÍNEZ.

En primer lugar, si bien el Convenio de Roma de 1980<sup>80</sup> no se aplicaba<sup>81</sup>, obviamente, a los contratos

---

<sup>80</sup> Conviene recordar que el Acuerdo por el que se constituye el espacio Económico Europeo, firmado en Oporto el 2 de mayo de 1992 (ratificado por España mediante Instrumento publicado en el BOE de 25 de enero de 1994), extiende el ámbito de aplicación de las Directivas sobre seguros a los Estados no Comunitarios (hoy, no pertenecientes a la Unión Europea), pero que sí formen parte del referido Espacio Económico Europeo (hasta el momento, Islandia, Noruega y Liechtenstein).

---

<sup>81</sup> **El Reglamento (CE) N.º 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), establece en su artículo 24 que:**

*“1. El presente Reglamento sustituirá al Convenio de Roma de 1980 en los Estados miembros, salvo en lo que respecta a los territorios de los Estados miembros comprendidos en el ámbito de aplicación territorial de dicho Convenio y a los que no se aplica el presente Reglamento en virtud del artículo 299 del Tratado.*

*2. En la medida en que el presente Reglamento sustituye a las disposiciones del Convenio de Roma, se entenderá que toda remisión a dicho Convenio se refiere al presente Reglamento.”*

Hay que tener en cuenta que el contenido del artículo 299 del Tratado de la Comunidad Europea (TCE) aparece recogido en los artículos 349 y 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), y en el artículo 52 del Tratado de la Unión Europea (TUE), modificado por el citado TFUE.

En el “Considerando” 44 se indica que Irlanda notificó “*su deseo de participar en la adopción y aplicación del presente Reglamento*”, y en los “Considerandos” 45 y 46 se recuerda que el Reino Unido y Dinamarca no están vinculados por el mismo; pero el Reino Unido comunicó formalmente a la Comisión, el 24 de julio de 2008, su deseo de aceptarlo, y así se autorizó mediante Decisión 2009/26/CE, de la Comisión, de 22 de diciembre de 2008. Ahora bien, a pesar de la posición de Dinamarca, con arreglo al artículo 1.4 inciso segundo del Reglamento en cuestión, “*en el artículo 3, apartado 4, y en el artículo 7, el término «Estado miembro» designará a todos los Estados miembros*”: es decir, a todos los Estados de la Unión Europea. El artículo 3.4 se refiere a la aplicación del Derecho imperativo no obstante la elección de Ley aplicable al contrato, y el artículo 7, a los contratos de seguro.

**Y el artículo 29 del mencionado Reglamento de 17 de junio de 2008 dispone que:**

*“El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.*

*Se aplicará a partir del 17 de diciembre de 2009, excepto el artículo 26, que se aplicará a partir del 17 de junio de 2009.”*

**Conforme al artículo 26.1 de dicho Reglamento,** “*A más tardar el 17 de junio de 2009, los Estados miembros notificarán a la Comisión, los Convenios a que se refiere el artículo 25, apartado 1. Tras esta fecha, los Estados miembros notificarán a la Comisión toda denuncia de estos Convenios*”.

**Y según el artículo 25 del referido Reglamento:**

concluidos antes de su entrada en vigor, ni a los excluidos de su ámbito, entre los que, como hemos dicho, se encontraban, según su artículo 1.3., “*los contratos de seguros que cubran riesgos situados en los territorios de los estados miembros de la Comunidad Europea*”, respecto de estos últimos no regía ya el artículo 10.5. del Código Civil, sino el artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro, que desplazaba a aquél. Y a los contratos de seguros que cubrían riesgos situados en los territorios de Estados que no formaban parte del Espacio Económico Europeo, les resultaba aplicable lo dispuesto en el artículo 3 del Convenio de Roma, conforme al cual:

*“1. Los contratos se registrarán por la Ley elegida por las partes. Esta elección deberá ser expresa o resultar de manera cierta de los términos del contrato o de las circunstancias del caso. Para esta elección, las partes*

---

*“1. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en el momento de la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de Leyes en materia de obligaciones contractuales.*

*2. No obstante, por lo que respecta a las relaciones entre Estados miembros, el presente Reglamento primará frente a los convenios celebrados exclusivamente entre dos o más Estados miembros en la medida en que dichos convenios versen sobre las materias reguladas por el mismo.”*

*podrán designar la Ley aplicable a la totalidad o solamente a una parte del contrato.*

*2. Las partes podrán, en cualquier momento, convenir que se rija el contrato por una Ley distinta de la que lo regía con anterioridad bien sea en virtud de una elección anterior según el presente artículo, o bien en virtud de otras disposiciones del presente Convenio. Toda modificación relativa a la determinación de la Ley aplicable, posterior a la celebración del contrato, no obstará a la validez formal del contrato a efectos del artículo 9 y no afectará a los derechos de terceros.*

*3. La elección por las partes de una Ley extranjera, acompañada o no de la de un Tribunal extranjero, no podrá afectar, cuando todos los demás elementos de la situación estén localizados en el momento de esta elección en un sólo país, a las disposiciones que la Ley de ese país no permita derogar por contrato, denominadas en lo sucesivo «disposiciones imperativas».*

*4. La existencia y la validez del consentimiento de las partes en cuanto a la elección de la Ley aplicable se regirán por las disposiciones establecidas en los artículos 8, 9 y 11.”*

Conviene señalar que lo establecido en el apartado 3 de este artículo no impedía que en un contrato «interno» las

partes escogiesen una Ley extranjera, sino que dicha elección contraviniese lo establecido en las normas imperativas del Estado en que se encontrasen.

En segundo lugar, el argumento según el cual las normas de conflicto, como normas de Derecho Internacional Privado, sólo se aplican en presencia de algún elemento extranjero en el contrato<sup>82</sup>, nos sitúa en un momento previo a

---

<sup>82</sup> ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 599, al referirse a los seguros de «grandes riesgos» mencionados en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, señala que “La doctrina ha interpretado que la definición abarca prácticamente la totalidad de las modalidades de seguro marítimo –buques, mercancías y responsabilidad civil– aunque existe la duda acerca de si esa interpretación debe aplicarse únicamente en supuestos que contengan al menos un elemento extranjero (el artículo 107 está incluido en el Título IV «Normas de Derecho Internacional»)”.

BORRÁS RODRÍGUEZ, *Alegría: «Ley aplicable y jurisdicción competente. Posibilidades de elección»*, en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, p. 158, afirma que “Sólo es posible la elección de una Ley que no sea la española cuando exista un elemento de extranjería [...]”.

MARTÍN OSANTE, *op. cit.*, «Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 123 y n.º. 124, julio/diciembre, 2005, p. 471; Ídem, *op. cit.*, «Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2006, 1ª. Edición, p. 28; e Ídem, *op. cit.*, «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 126, abril/junio, 2006, p. 276, entiende que “La Ley aplicable será la española en los casos nacionales o internos, sin que pueda pactarse lo contrario, ya que la facultad de las partes de seleccionar la Ley aplicable al contrato de seguro (artículo 10.5 CC, artículos 1, 3, 15

la elección de la Ley que ha de regirlo, excluyendo aquella elección y manteniendo dicho contrato bajo el Derecho español (concretamente, los artículos del Código de Comercio relativos al seguro marítimo y las restantes fuentes de este contrato, según el orden de prelación expuesto con anterioridad). Pero, aceptada en cualquier circunstancia la

---

Convenio de Roma de 1980 sobre Ley aplicable a las obligaciones contractuales y artículo 107 LCS) queda restringida a los supuestos internacionales”.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 419, estima que, “de tratarse de pólizas que regulan relaciones de carácter nacional únicamente, sin lugar a dudas, la Ley aplicable será la española, a tenor de lo previsto en el apartado 5 del artículo 10 CC”.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián* (23 y 24 de mayo de 1996), 1997, p. 134, sostiene que “la libertad de elección por las partes de la Ley reguladora de su contrato (garantizada hoy sin las cortapisas del antiguo artículo 10.5º. C. C. por el Convenio de Roma de 19.06.1980 –artículo 3º.–) sólo es predicable en los supuestos de contratación internacional”.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 24, nota nº. 25, donde RUIZ SOROA, sostiene que “No cabe, sin embargo, seleccionar una Ley reguladora diversa de la española en supuestos estrictamente nacionales. Las normas de Derecho Internacional Privado que autorizan tal libertad se aplican sólo a supuestos con elementos extranjeros”.

**Hay que insistir en que en los contratos de seguros contra daños por grandes riesgos –como son los marítimos–, cuando éstos se hallaban situados en los territorios de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo, la norma aplicable no era el artículo 10.5 del Código Civil, sino la contenida en el artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro, en la redacción dada al mismo por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.**

posibilidad de elegir la Ley aplicable, el tenor literal del artículo 107.2 de la Ley de Contrato de Seguro no ha exigido ninguna vinculación entre aquélla y el contrato que ha de regular, a diferencia del artículo 10.5 del Código Civil – sustituido por dicho artículo 107.2, en cuanto a los seguros contra daños por grandes riesgos, entre los que se encuentran los marítimos–, que sí requiere que dicha Ley *“tenga alguna conexión con el negocio de que se trate”*.

El artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro ni siquiera incorporó la norma contenida en el artículo 7.1.g) de la Directiva 88/357/CEE, del Consejo, de 22 de junio de 1988, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro distinto del seguro de vida, por la que se establecen las disposiciones destinadas a facilitar el ejercicio efectivo de la libre prestación de servicios, y por la que se modifica la Directiva 73/239/CEE (DOCE nº. L 172, de 4 de julio de 1988), según el cual:

*“La elección de una Ley por las partes en los casos contemplados en las letras a) ó f), cuando los restantes elementos de la situación se localicen en el momento de la elección en un único Estado miembro, no podrá contravenir*

*lo dispuesto en las normas imperativas de dicho Estado, es decir, aquéllas que la Ley de dicho Estado impide que se modifiquen por contrato.”*

No obstante, aunque se entendiese aplicable esta norma, o la parecida del artículo 3.3. del Convenio de Roma de 1980<sup>83</sup>, antes citado, cabía hacer idéntica reflexión que la efectuada al referirnos a este último precepto, y decir que los contratantes podían elegir una Ley extranjera, siempre que respetasen las normas imperativas del Estado en que se otorgase el contrato. Así, EZQUERRA UBERO<sup>84</sup> entendía que “la remisión al Derecho extranjero, en estos casos, debe interpretarse en el marco de la libertad de que gozan las

---

<sup>83</sup> EZQUERRA UBERO, *op. cit.*, «La Ley aplicable al contrato...», en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Núm. 1, 1997, p. 19, se pregunta “¿Qué razones han podido determinar la no transposición de la regla en la LCS? Quizá se ha pensado que era suficiente el apartado 6 [*se refiere al del artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro*], pero éste, correctamente interpretado, se refiere a otro supuesto, como se verá después. Es posible que el Legislador español, despreciando las diferencias de redacción que entre las normas transcritas [*artículo 7.1.g de la Directiva 88/357/CEE, del Consejo, de 22 de junio de 1988, y artículo 3.3. del Convenio de Roma*] existen, haya considerado, para evitar repeticiones, que el artículo 3.3 es la norma aplicable, en virtud de la remisión efectuada por el artículo 109 [*de la Ley de Contrato de Seguro*]”.

<sup>84</sup> EZQUERRA UBERO, *op. cit.*, «La Ley aplicable al contrato...», en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Núm. 1, 1997, p. 19.



partes, en la contratación interna, para diseñar el régimen jurídico aplicable a su contrato. Las normas del Derecho extranjero se considerarán como cláusulas del contrato, en la medida prevista por las partes, y siempre que no supongan derogación de normas imperativas”.

También es preciso tener en cuenta lo que establece el artículo 107.6 inciso primero de la Ley de Contrato de Seguro, según el cual *“Lo dispuesto en los números precedentes se entenderá sin perjuicio de las normas de orden público contenidas en la Ley española, cualquiera que sea la Ley aplicable al contrato de seguro contra daños”*.

Como indicaba EZQUERRA UBERO<sup>85</sup>, por normas de orden público hay que entender, en la teoría general del

---

<sup>85</sup> Vide, EZQUERRA UBERO, *op. cit.*, «La Ley aplicable al contrato según los artículos 107, 108 y 109 de la Ley de Contrato de Seguro», en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Núm. 1, 1997, pp. 7-37. En las páginas 27 y 28 se ocupa de las “Normas de aplicación inmediata”, y manifiesta (p. 28) que “no todas las normas imperativas son normas de aplicación inmediata: el Derecho de un Estado no pretende la aplicación de todas sus normas imperativas en las relaciones internacionales, sino sólo de las normas de aplicación inmediata; no hay inconveniente, por otro lado, en aplicar normas imperativas extranjeras, salvo que dichas normas sean manifiestamente incompatibles con los propios principios fundamentales (excepción de orden público). El concepto de norma imperativa es más amplio, como puede comprobarse, que el de norma de aplicación inmediata. En la práctica, la dificultad se planteará a la hora de decidir si una norma imperativa puede considerarse

Derecho Internacional Privado, las normas imperativas de aplicación inmediata que tratan de alcanzar un objetivo de especial relevancia, como puede ser la protección del consumidor.

En consecuencia, de acreditarse que al asegurado que tenga la condición de «consumidor» o «usuario»<sup>86</sup> el sometimiento del contrato que suscribe a la Ley inglesa –o a otra Ley, en su caso– le viene impuesto por la Compañía aseguradora de que se trate, conforme a la técnica de la adhesión, con menoscabo del principio de defensa del consumidor que informa nuestro Ordenamiento Jurídico, tal sumisión no sería válida.

No hay que olvidar que, de conformidad con el artículo 90.3 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de

---

norma de aplicación inmediata o si una norma extranjera debe ser excluida por razón de orden público”.

<sup>86</sup> El artículo 3 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes Complementarias, establece que “A efectos de esta norma y sin perjuicio de lo dispuesto expresamente en sus libros tercero y cuarto, son consumidores o usuarios las personas físicas o jurídicas que actúan en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional”. (El Libro III se refiere a “La responsabilidad civil por bienes o servicios defectuosos”, y el Libro IV a los “Viajes combinados”).

noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes complementarias, “*La sumisión del contrato a un Derecho extranjero con respecto al lugar donde el consumidor y usuario emita su declaración negocial o donde el empresario desarrolle la actividad dirigida a la promoción de contratos de igual o similar naturaleza*”, tiene la consideración de cláusula abusiva.

Como ya hemos indicado<sup>87</sup>, el Convenio de Roma de 1980 fue sustituido por el Reglamento (CE) N°. 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) –de aplicación a partir del 17 de diciembre de 2009–, cuyo artículo 7 dispone que:

*“1. El presente artículo se aplicará a los contratos a que se refiere el apartado 2, independientemente de que el riesgo que cubran se localice o no en un Estado miembro, y a todos los demás contratos de seguro que cubran riesgos localizados en el territorio de los Estados miembros. No se aplicará a los contratos de reaseguro.*

---

<sup>87</sup> Conferir, *supra*, la nota n°. 81.

*2. Todo contrato de seguro que cubra un gran riesgo con arreglo al artículo 5, letra d), de la primera Directiva 73/239/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1973, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al acceso a la actividad del seguro directo distinto del seguro de vida, y a su ejercicio, se regirá por la Ley elegida por las partes de conformidad con el artículo 3 del presente Reglamento.*

*En la medida en que la Ley aplicable no haya sido elegida por las partes, el contrato de seguro se regirá por la Ley del país en el que el asegurador tenga su residencia habitual. Si del conjunto de circunstancias se desprende que el contrato presenta vínculos manifiestamente más estrechos con otro país, se aplicará la Ley de ese otro país.*

*3. En el caso de un contrato de seguro distinto de un contrato contemplado en el apartado 2, las partes sólo podrán elegir, de conformidad con el artículo 3, las siguientes Leyes:*

*a) La Ley del Estado miembro en que se localice el riesgo en el momento de la celebración del contrato;*

*b) La Ley del país donde el tomador del seguro tenga su residencia habitual;*

*c) En el caso de un seguro de vida, la Ley del Estado miembro del que sea nacional el tomador del seguro;*

*d) Por lo que respecta a los contratos de seguro que cubran riesgos limitados a siniestros que ocurran en un Estado miembro distinto del Estado miembro en que se sitúe el riesgo, la Ley de dicho Estado miembro;*

*e) Cuando el tomador de un contrato de seguro cubierto por el presente apartado ejerza una actividad comercial o industrial o una profesión liberal y el contrato de seguro cubra dos o más riesgos que estén relacionados con dichas actividades y estén situados en Estados miembros diferentes, la Ley de cualquiera de los Estados miembros en cuestión o la Ley del país en el que el tomador del seguro tenga su residencia habitual.*

*En los supuestos previstos en las letras a), b) o e), si los Estados miembros a los que dichos apartados se refieren conceden mayor libertad de elección en cuanto a la Ley aplicable al contrato de seguro, las partes podrán hacer uso de tal libertad.*

*En la medida en que la Ley aplicable no haya sido elegida por las partes de conformidad con el presente apartado, el contrato se regirá por la Ley del Estado miembro en el que se localice el riesgo en el momento de la celebración del contrato.*

*4. Se aplicarán las siguientes normas adicionales a los contratos de seguros que cubran riesgos para los que un*

*Estado miembro imponga la obligación de suscribir un seguro:*

*a) El contrato de seguro sólo cumplirá dicha obligación si es conforme a las disposiciones específicas relativas a dicho seguro previstas por el Estado miembro que impone la obligación. Cuando, en caso de seguro obligatorio, exista una contradicción entre la Ley del Estado miembro en el que se localice el riesgo y la del Estado miembro que imponga la obligación de suscribir un seguro, prevalecerá esta última;*

*b) No obstante lo dispuesto en los apartados 2 y 3, un Estado miembro podrá establecer que el contrato de seguro se regirá por la Ley del Estado miembro que imponga la obligación de suscribir un seguro.*

*5. A efectos del apartado 3, párrafo tercero, y del apartado 4, cuando el contrato cubra riesgos situados en más de un Estado miembro, el contrato se considerará constituido por diversos contratos, cada uno de los cuales se refiere únicamente a un Estado miembro.*

*6. A los efectos del presente artículo, el país en el que se localice el riesgo se determinará de conformidad con el artículo 2, letra d), de la segunda Directiva 88/357/CEE del Consejo, de 22 de junio de 1988, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas*

*relativas al seguro directo, distinto del seguro de vida, por la que se establecen las disposiciones destinadas a facilitar el ejercicio efectivo de la libre prestación de servicios, y, en el caso de un seguro de vida, el país en el que se localice el riesgo será el país del compromiso en el sentido del artículo 1, apartado 1, letra g), de la Directiva 2002/83/CE.”*

Y el artículo 3 del citado Reglamento de 17 de junio de 2008, establece que:

*“1. El contrato se regirá por la Ley elegida por las partes. Esta elección deberá manifestarse expresamente o resultar de manera inequívoca de los términos del contrato o de las circunstancias del caso. Por esta elección, las partes podrán designar la Ley aplicable a la totalidad o solamente a una parte del contrato.*

*2. Las partes podrán, en cualquier momento, convenir que el contrato se rija por una Ley distinta de la que lo regía con anterioridad, bien sea en virtud de una elección anterior efectuada con arreglo al presente artículo o de otras disposiciones del presente Reglamento. Toda modificación relativa a la determinación de la Ley aplicable, posterior a la celebración del contrato, no obstará a la validez formal*

*del contrato a efectos del artículo 11 y no afectará a los derechos de terceros.*

*3. Cuando todos los demás elementos pertinentes de la situación estén localizados en el momento de la elección en un país distinto de aquel cuya Ley se elige, la elección de las partes no impedirá la aplicación de las disposiciones de la Ley de ese otro país que no puedan excluirse mediante acuerdo.*

*4. Cuando todos los demás elementos pertinentes de la situación en el momento de la elección se encuentren localizados en uno o varios Estados miembros, la elección por las partes de una Ley que no sea la de un Estado miembro se entenderá sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Derecho comunitario, en su caso, tal como se apliquen en el Estado miembro del foro, que no puedan excluirse mediante acuerdo.*

*5. La existencia y la validez del consentimiento de las partes en cuanto a la elección de la Ley aplicable se regirán por las disposiciones establecidas en los artículos 10, 11 y 13.”*

Por lo tanto, en virtud de lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del artículo 7 en relación con el artículo 3 del mencionado Reglamento, en los contratos de seguros contra



daños por grandes riesgos –ya se localicen o no éstos en un Estado miembro de la Unión Europea– las partes siguen teniendo libertad de elección de la Ley aplicable, con la salvedad contenida en el apartado 3 del artículo 3, conforme al cual la elección por las partes de la Ley de un país diferente de aquél en que se encuentren los demás elementos del contrato, no impedirán la aplicación de las disposiciones de la Ley de este último país “*que no puedan excluirse mediante acuerdo*”, es decir, de las normas de carácter imperativo; precisión coincidente con lo establecido en el artículo 3.3 del Convenio de Roma de 1980, de modo que continúan siendo válidas las consideraciones efectuadas anteriormente sobre el particular.

Por lo que respecta a los “*Contratos de consumo*”, y en cuanto aquí interesa, cabe añadir que en los apartados 1 a 3 del artículo 6 de dicho Reglamento (CE) N°. 593/2008 se establece que:

*“1. Sin perjuicio de los artículos 5 y 7, el contrato celebrado por una persona física para un uso que pueda considerarse ajeno a su actividad comercial o profesional ("el consumidor") con otra persona ("el profesional") que actúe en ejercicio de su actividad comercial o profesional, se*

*regirá por la Ley del país en que el consumidor tenga su residencia habitual, siempre que el profesional:*

*a) ejerza sus actividades comerciales o profesionales en el país donde el consumidor tenga su residencia habitual, o*

*b) por cualquier medio dirija estas actividades a ese país o a distintos países, incluido ese país,*

*y el contrato estuviera comprendido en el ámbito de dichas actividades.*

*2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las partes podrán elegir la Ley aplicable a un contrato que cumpla los requisitos del apartado 1, de conformidad con el artículo 3. Sin embargo, dicha elección no podrá acarrear, para el consumidor, la pérdida de la protección que le proporcionen aquellas disposiciones que no puedan excluirse mediante acuerdo en virtud de la Ley que, a falta de elección, habría sido aplicable de conformidad con el apartado 1.*

*3. Si no se reúnen los requisitos señalados en las letras a) y b) del apartado 1, la Ley aplicable a un contrato entre un consumidor y un profesional se determinará de conformidad con los artículos 3 y 4.”*

En definitiva, en caso de elección por las partes de la Ley aplicable al contrato, se reitera la garantía de los derechos de los consumidores que ya se contempla para el de seguro contra daños por grandes riesgos en los apartados 1 y 2 del artículo 7 en relación con el artículo 3 del Reglamento (CE) N°. 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, y no se podrá excluir la aplicación de normas imperativas.

En cuanto a las complicaciones interpretativas en los contratos de seguro marítimo, en opinión de ILLESCAS ORTIZ<sup>88</sup>, se producen, en parte, debido a la utilización en las

---

<sup>88</sup> ILLESCAS ORTIZ, Rafael: «El lenguaje de las pólizas de seguro», en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, pp. 361-362. Entendía este autor que el idioma inglés debía desaparecer de los contratos de seguro celebrados en España, cuando se llegase a dar cumplimiento a la Proposición de Directriz de 10 de julio de 1979, de la Comunidad Económica Europea, sobre contrato de seguro (para su texto íntegro, *vide* JOCE, serie C, número 190, de 28 de julio de 1979), cuyo artículo 2.6 establecía que “El contrato será redactado en el idioma del Estado miembro cuyo Derecho sea aplicable”. Tratándose del Derecho español, las cláusulas de dicho contrato tendrían que haberse redactado en castellano, porque el artículo 149 regla 6ª. de la Constitución Española atribuye competencia exclusiva al Estado sobre la “*Legislación mercantil*”, y el artículo 3.1 de nuestra Norma Básica dispone que “*El castellano es la lengua española oficial del Estado*”. La citada Directriz añadía que “*El tomador del seguro puede plantear como condición previa a la conclusión del contrato que todos los documentos relativos a la conclusión, modificación y ejecución del contrato de seguro sean traducidos en el idioma de su residencia habitual, siempre y cuando sea un idioma oficial de la Comunidad*”. Esta norma habría permitido traducir los citados documentos al idioma oficial de la Comunidad Autónoma en que residiera el

Pólizas del idioma inglés.

La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, dio nueva redacción al párrafo inicial del artículo 8 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro, que pasó a disponer que “*La póliza del contrato debe estar redactada en todo caso en castellano y, si el tomador del seguro lo solicita, en otra lengua [...]*”.

Posteriormente, la Ley 18/1997, de 13 de mayo, de modificación del artículo 8 de la Ley del Contrato de Seguro, para garantizar la plena utilización de todas las lenguas oficiales en la redacción de los contratos, dio el siguiente contenido al referido párrafo inicial del citado artículo 8 de la Ley de Contrato de Seguro<sup>89</sup>:

*“La póliza del contrato deberá redactarse, a elección*

---

tomador del seguro. Como veremos a continuación, la Directiva 92/96, del Consejo de la Unión Europea, de 10 de noviembre de 1992, dio un paso más en el reconocimiento de la cooficialidad lingüística.

<sup>89</sup> Para un comentario de dicho precepto, *vide* RENEDO OMAECHEVARRÍA, Manuel: «La modificación del artículo 8 de la Ley de Contrato de Seguro para garantizar la plena utilización de todas las lenguas oficiales en la redacción de los contratos», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 92, octubre/diciembre, 1997, pp. 129-139.

*del tomador del seguro, en cualquiera de las lenguas españolas oficiales en el lugar donde aquélla se formalice. Si el tomador lo solicita, deberá redactarse en otra lengua distinta, de conformidad con la Directiva 92/96, del Consejo de la Unión Europea, de 10 de noviembre de 1992 [...]*<sup>90</sup>.

---

<sup>90</sup> Conviene recordar que, para los seguros contra daños por grandes riesgos –entre los que se encuentra el marítimo–, el artículo 107.2.a) de la Ley de Contrato de Seguro –en la redacción dada por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre– permite a los contratantes elegir la Ley aplicable. Si los interesados se someten a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, su aplicación se hará teniendo en cuenta el principio dispositivo, ya que el artículo 44 párrafo segundo de dicha Ley –texto introducido por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre– establece que “No será de aplicación a los contratos de seguros por grandes riesgos, tal y como se delimitan en esta Ley, el mandato contenido en el artículo 2 de la misma” (se refiere al mandato imperativo).

Por lo tanto, si así lo desean, los contratantes pueden obviar la aplicación de lo dispuesto en el artículo 8 párrafo inicial de la Ley de Contrato de Seguro; afirmación ésta que aún es más evidente si la Ley aplicable es la contenida en los artículos 737 a 805 y 954 del Código de Comercio, teniendo en cuenta que el artículo 738 de dicho Código –norma de aplicación preferente respecto del artículo 8 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre– permite a los interesados incluir en la póliza las condiciones que libremente consiguen.

Ahora bien, entendemos que la finalidad de la Directiva 92/96, del Consejo de la Unión Europea, de 10 de diciembre de 1992, es desplegar su eficacia respecto de todos los Estados miembros y en relación con los distintos contratos de seguro, con independencia de cuál sea su objeto.

Muy brevemente, destacamos que las Directivas –en principio– sólo tienen eficacia indirecta. Transcurrido el plazo para su ejecución sin que el Estado destinatario haya procedido a desarrollarlas, se les reconoce eficacia directa «vertical» –manifestándose en las relaciones de los Estados miembros con sus súbditos–, pero no «horizontal» –que es la que afecta a las relaciones entre los particulares–, como ponen de manifiesto las Sentencias de 26 de febrero de 1986, *aff.* 152/84 (*Marshall*), Rec. 1986.723, y de 11 de junio de 1987, *aff.* 15/86 (*Pretore de Salò*), Rec. 1987/2545, por más que sería deseable que se les atribuyera efecto directo en ambos sentidos.

**Sobre la eficacia directa de las Directivas, *vide*:**

ALONSO GARCÍA, Ricardo: *Derecho comunitario, Derechos nacionales y Derecho común europeo*, Servicio de publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1989, pp. 73, 80-82, 97-98 y 102-105.

MATA SIERRA, María Teresa: *El efecto directo de las Directivas en la Jurisprudencia comunitaria y española*, Colección Jurisprudencia Práctica, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1994.

SORIANO GARCÍA, José Eugenio: *Reglamentos y Directivas en la Jurisprudencia comunitaria*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1988, 2ª. Edición, pp. 132, 135 y 139-141.

**Por lo que respecta a la responsabilidad del estado incumplidor, conferir también** COBREROS MENDAZONA, Eduardo: *Incumplimiento del Derecho Comunitario y responsabilidad del Estado*, IVAP, Organismo Autónomo del Gobierno Vasco, Cuadernos Civitas, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1995, Primera Edición, donde estudia el establecimiento del principio de responsabilidad del estado por incumplimiento del Derecho de la Unión Europea, en la Sentencia del Pleno del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 19 de noviembre de 1991, *affs.* 6 y 9/90 (*Francovich*), Rec. 1991 I.5357; su ratificación, en la Sentencia de la Sala Quinta del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 16 de diciembre de 1993, *aff.* 334/92 (*Wagner Miret*), Rec. 1993 I.6911; y su consagración, en la Sentencia del Pleno del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 14 de julio de 1994, *aff.* 91/92 (*Faccini Dori*), Rec. 1994 I.3325.

**En cuanto a la Directiva que nos ocupa, se puede argumentar que ya se le ha dado cumplimiento, incorporando su contenido al Derecho interno, y más concretamente, a la Ley de Contrato de Seguro, pero el ámbito de esta Ley –conforme a lo establecido en su artículo 2º. y en su Disposición Final– no abarca todas las modalidades de contrato de seguro, quedando excluido de dicho ámbito el seguro marítimo, como reiteradamente ha manifestado la Jurisprudencia del Tribunal Supremo** [*vide*, entre otras, las Sentencias de 19 de octubre de 1987 (RJ 1987/7297), 10 de diciembre de 1988 (EDJ 1988/9694), 30 de abril de 1990 (RJ 1990/2807), 22 de abril de 1991 (RJ 1991/3018), 2 de diciembre de 1991 (RJ 1991/8901), 22 de junio de 1992 (RJ 1992/5463), 13 de octubre de 1993 (RJ 1993/7514), 16 de febrero de 1994 (RJ 1994/1617), 26 de abril de 1995 (RJ 1995/3550), 12 de febrero de 1996 (RJ 1996/1247), 21 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8282), 23 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8644), 31 de diciembre de 1996 (RJ 1996/9394), 29 de junio de 1998 (RJ 1998/5021), 23 de julio de 1998 (RJ 1998/6200), 7 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9619), 22 de febrero de 1999 (RJ 1999/1413), 23 de junio de 1999 (RJ 1999/4485), 22 de marzo

de 2003 (RJ 2003/2916), 27 de febrero de 2004 (RJ 2004/1440) y 13 de marzo de 2006 (RJ 2006/5716)].

**En cambio, no es unánime la Doctrina en cuanto a reconocer o no carácter supletorio a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, respecto de todos los contratos de seguro en general, y del seguro marítimo en particular: y las discrepancias son aún mayores en lo que se refiere a la extensión de dicha supletoriedad.** No es posible exponer aquí las diferentes posturas sobre esta importante cuestión, por lo que nos limitaremos a manifestar nuestro acuerdo con la línea Jurisprudencial reseñada, estimando que no se puede deducir la pretendida supletoriedad de la Ley de Contrato de Seguro de su artículo 2º. ni de ningún otro de sus preceptos (así, MARTÍ SÁNCHEZ, Jesús Nicolás: «La protección del asegurador en la Ley de Contrato de Seguro, de 8 de octubre de 1980», en VERDERA y TUELLS, Evelio, y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, CUNEF, Madrid, 1982, p. 468).

**No obstante, hay otra línea jurisprudencial,** inicialmente representada por la Sentencia de 19 de febrero de 1988 (RJ 1988/1118), retomada esporádicamente por las Sentencias de 2 de diciembre de 1997 (RJ 1997/8773), 30 de julio de 1999 (RJ 1999/6358) y 22 de mayo de 2003 (RJ 2003/5303), y, más recientemente, por las Sentencias de 12 de enero de 2009 (RJ 2009/1743) y de 20 de abril de 2009 (RJ 2009/3340), que recogen la doctrina de la Sentencia de 19 de febrero de 1988, según la cual la Ley de Contrato de Seguro sí es aplicable supletoriamente al seguro marítimo; línea jurisprudencial que no estimamos afortunada y que habrá que ver si se consolida.

**Para un estudio del sistema de fuentes que consideramos aplicable al seguro marítimo, que incluye un comentario conjunto de algunas de las Sentencias citadas y de otras más, vide:**

SOTO ABELEDO, Javier: «Las fuentes del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1996, pp. 307-355.

SOTO ABELEDO, Javier: *El régimen jurídico del seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

**Sobre la cuestión de la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo, conferir:**

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: «Panorama del Derecho Marítimo Español: Examen de la Legislación, la Jurisprudencia y la Doctrina durante 1979-80», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, p. 482: Ídem: *op. cit.*, «Algunas reflexiones sobre el seguro marítimo español», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, pp. 238-239;

---

Ídem, *op. cit.*, «El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley de Contrato de Seguro, modelos de Pólizas», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, pp. 13-68; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, pp. 21-67; Ídem: *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo español», en *La Reforma de la Legislación Marítima*, 1999, pp. 145-181, donde se reproduce el artículo citado anteriormente; Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 76; e Ídem, *op. cit.*, *Compendio de Derecho Marítimo*, p. 177.

BATALLER GRAU, Juan: «La aplicación de la Ley de contrato de seguro 50/80 al seguro marítimo (Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo [Sala 1<sup>a</sup>.] de 20 de febrero de 1995 [RAJ, 1995/883])», en *Revista de Derecho Mercantil*, n<sup>o</sup>. 220, abril/junio, 1996, pp. 501-513.

BLANCO GIRALDO, Fernando Luis: «El contrato de seguro marítimo», en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Director: Fernando Luis Blanco Giraldo, Blanco & Asociados Abogados, Editorial del Derecho de los Seguros Privados, S. L., Núm. 3, mayo/junio, 1995, pp. 7-60.

DE LA VEGA GARCÍA, *op. cit.*, «El seguro marítimo. Aspectos generales», en *Revista de Derecho Mercantil*, n<sup>o</sup>. 232, abril/junio, 1999, pp. 709-710.

DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara: «Recopilación de Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1999, pp. 423-426; e Ídem: *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000, 1<sup>a</sup>. Edición, pp. 12-16.

DEL CAÑO ESCUDERO, Fernando: *Derecho Español de Seguros*, Tomo I, *Parte general*, Madrid, 1983, 3<sup>a</sup>. Edición (Apéndice a la 3<sup>a</sup>. Edición, Madrid, 1984), p. 30; e Ídem: *op. cit.*, *Derecho Español de Seguros*, T. II, p. 66.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. I, pp. 13-16.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, pp. 737-740.

GARCÍA MARTÍN, Isabel: «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1988», en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, n<sup>o</sup>. 16 enero/marzo, 1988, pp. 111-113; e Ídem: «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de julio de 1989», en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, n<sup>o</sup>. 20 abril/agosto, 1989, p. 842.



GARRIGUES, *op. cit.*, *Curso...*, Tomo II, p. 556.

GONZÁLEZ-LEBRERO, *op. cit.*, *Curso de Derecho...*, pp. 643-646.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 31-34 y 56-61; e Ídem: *op. cit.*, «La Ley del Contrato... », VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 257-261.

MARTÍ SÁNCHEZ, *op. cit.*, «La protección del asegurador en la Ley del Contrato de Seguro, de 8 de octubre de 1980», en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, p. 468; e Ídem: «Actividad aseguradora y contrato de seguro», en *Derecho de seguros II, Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1996, pp. 39-42.

MARTÍN OSANTE, *op. cit.*, «Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 123 y n.º. 124, julio/diciembre, 2005, pp. 465-476; Ídem, *op. cit.*, «Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 2006, pp. 11-70; e Ídem, *op. cit.*, «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 126, abril/junio, 2006, pp. 267-270.

MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Aurelio: «Preliminar (Artículos 1 a 4)», en VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Volumen I, pp. 107, 109 y 112.

MERCADAL VIDAL, Francisco: «Comentarios a la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de junio de 1992», en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, n.º. 29 abril/agosto, 1992, pp. 666-667.

MESTRE, Anna: «El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIX, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 2002, pp. 257-260; e Ídem: «Problemas del aseguramiento de embarcaciones deportivas y de recreo», en *XV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2007, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2007, 1ª Edición, pp. 120-135.

NÚÑEZ VIDE, José Luis: «Notas sobre el seguro marítimo», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1993, pp. 403-410.

REIG FÀBREGA, Queralt: «La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro 50/80 al seguro marítimo en la Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1997», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director:

---

Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1999, pp. 451-464.

RÍOS MORENO, José: «Seguro marítimo. Normativa aplicable. Autonomía de la voluntad. Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera) de 22 de abril de 1991», en *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina Jurisprudencia y Bibliografía*, Tomo 1991-4, Distribuciones de la Ley, S. A., Madrid, 1991, Jurisprudencia (11.800), p. 199.

RODÉS, Juan E.: «El valor del buque en las pólizas de seguro marítimo», en *Revista Jurídica de Cataluña*, n.º 2, 1989, pp. 213-214.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación... », en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 295-296; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, pp. 37-38; Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo. Algunas cláusulas inglesas de seguro de buques», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, 1993, pp. 53-58; Ídem: «La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1994, pp. 408-416; Ídem: «La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo», *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º 81, enero/marzo, 1995, pp. 139-145, donde se reproduce el artículo anteriormente citado; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º, pp. 40-45.

RUIZ SOROA, José María: «El seguro marítimo ante la nueva Ley de Contrato de Seguro», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, mayo/agosto, 1982, pp. 50-52; e Ídem, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián* (23 y 24 de mayo de 1996), 1997, pp. 123-124.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, pp. 21-22 (redactadas por RUIZ SOROA).

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 572; Ídem: *La Ley de Contrato de Seguro*, Volumen 1.º, Artículos 1 a 44, en SÁNCHEZ CALERO, Fernando y TIRADO SUÁREZ, Francisco Javier: *Comentarios al Código de Comercio y Legislación Mercantil especial*, Dirigidos por Miguel Motos y Manuel Albaladejo, Tomo XXIV, Revista de Derecho Privado, EDERSA, Madrid, 1984, pp. 34-35 y 39; Ídem, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de*

No obstante, entendemos que aunque en los supuestos en que así lo deseen los contratantes de un seguro marítimo se redacten las Cláusulas en otra lengua oficial distinta del inglés y por ellos escogida, esto no puede solucionar en modo alguno los inconvenientes que origina la utilización e interpretación de dichas Cláusulas<sup>91</sup>, pues la dificultades surgen del

---

*Seguros*, n.º 73 y n.º 74, enero/junio, 1993, p. 78; e Ídem, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XXIV, 2007, pp. 19-41.

VALPUESTA GASTAMINZA, Eduardo María: «Teoría general del contrato de seguro (conforme a la Ley española)», en *Revista de Derecho y Negocios*, Centro de Estudios de Derecho Corporativo, Universidad de San Martín de Porres, Facultad de Derecho, Lima, Perú, Año 2, n.º 3, Semestre II, 2009, pp. 3-4.

VÁZQUEZ LEPINETTE, Tomás: «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª.) de 22 de abril de 1991», en *Revista General del Derecho*, mayo, 1993, pp. 4.596 y ss.

VERDERA Y TUELLS, *op. cit.*, «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro...», en VERDERA Y TUELLS y OTROS, VERDERA Y TUELLS y OTROS, *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Vol. I, pp. 43 y 61-62.

VICENT CHULIÁ, *op. cit.*, *Compendio crítico...*, Tomo II, pp. 466, 477 y 502.

<sup>91</sup> Como manifestaba CIGES PÉREZ, Miguel: «La relación de causalidad en el mar (Derecho anglosajón)», Conferencia pronunciada el día 23 de abril de 1959, en el Salón del Consulado de la Lonja de Valencia, con motivo de la *V Semana Valenciana de Derecho Marítimo*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, Madrid, 1963, pp. 39-40 (así citado por RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 81), la traducción de las Cláusulas al castellano “es casi un imposible, puesto que a lo más que se llega en este orden es a traducir palabras pero no ideas, que habrían de ser buscadas en el Derecho inglés”.

No obstante, para el texto en castellano de las «Cláusulas del Instituto para Cargamentos» (A), (B), (C), de las «Cláusulas de Guerra del Instituto (Cargamentos)» y de las «Cláusulas de Huelgas del Instituto (Cargamentos)» –todas de 1 de Enero de 1982–, *vide Anuario de Derecho*

contenido y de los principios jurídicos en que se basan que, obviamente, son diferentes de aquéllos sobre los que

---

*Marítimo*, Director: Ignacio Arroyo, Volumen II, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1982, pp. 712 y ss., donde aparece una traducción y adaptación de D. José Luis RODRÍGUEZ CARRIÓN, supervisada por el Profesor D. Ignacio ARROYO MARTÍNEZ.

Respecto de las «Cláusulas del Instituto para Cascos», de 1 de octubre de 1983, *vide* RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo*, pp. 80 a 92, donde comenta 13 Cláusulas para buques; Ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro de buques», en *Revista Española de Seguros*, nº. 77, enero/marzo, pp. 89-105, donde traduce y comenta las cláusulas 1 a 3; ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (2)», en *Revista Española de Seguros*, nº. 79, julio/septiembre, 1994, pp. 95-109, donde hace lo propio con las Cláusulas 4 y 5; ídem, *op. cit.*, «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, nº. 82, abril/junio, 1995, pp. 29-65, donde realiza idéntico trabajo con las Cláusulas 6 y 7; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., donde traduce y comenta «Las Cláusulas Inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres, a término, para buques, de 1983» (pp. 127-320), sus enmiendas de 1995 (pp. 321-358), y «Las Cláusulas Inglesas de Mercancías del Instituto de Aseguradores de Londres, de 1982» (pp. 359-421).

Conferir, igualmente, RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, donde ARRANZ DE DIEGO dedica los temas 11 a 14 (pp. 201-234) al estudio de las «Cláusulas a Término del Instituto para Cascos», de las «Cláusulas a Término del Instituto para Cascos. Desembolsos y Aumento de Valor» y de las «Cláusulas a Término del Instituto. Flete», de 1983; y ZABALETA SARASUA los temas 16 a 20 (pp. 335-473) a hacer lo propio con las «Cláusulas del Instituto para Cargamentos», de 1982, en las mencionadas modalidades.

Para un interesante y detallado estudio filológico de las «Cláusulas para Cargamentos del Instituto de Aseguradores de Londres», de 1982, *vide* ORTS LLOPIS, *op. cit.*, *Aproximación al discurso jurídico en inglés. Las pólizas de seguro marítimo de Lloyd's*.

Conferir, también, las restantes citas bibliográficas de las notas nº. 22 a nº. 27 de la presente obra.

descansan las Condiciones Generales españolas<sup>92</sup>. En palabras de RUIZ SOROA<sup>93</sup>, la integración de ambos clausulados es imposible, pues “no se puede colocar a un vehículo las ruedas de otro distinto”<sup>94</sup>; de ahí que resulte necesario saber su orden de prelación.

Como pone de manifiesto ARROYO MARTÍNEZ<sup>95</sup>, la incorporación del Derecho inglés a todas las pólizas de seguro

---

<sup>92</sup> Así, HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 39.

<sup>93</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, p. 50.

<sup>94</sup> De idéntica opinión es RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 280; Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 12; e Ídem, *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo*, p.52; citando también a RUIZ SOROA.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, p. 741, destacan que “se provoca una nueva yuxtaposición, que no fusión, de dos conjuntos de condiciones generales de inspiración diversa y de imposible coordinación, puesto que cada conjunto da por supuesto un marco jurídico general profundamente disímil, el Código en un caso y la MIA de 1906 en otro. Además, muchos años de evolución de la práctica del seguro marítimo separan a uno y otro conjunto, puesto que las condiciones inglesas son periódicamente revisadas y adaptadas, lo que no sucede con las españolas”.

<sup>95</sup> ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: «Algunas reflexiones sobre el seguro marítimo español», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen V, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1987, pp. 240-241.

suscritas en España para dar cobertura a buques y cargamentos españoles es intencionada<sup>96</sup>, grapándose a dichas pólizas las Condiciones inglesas para cascos o mercancías, según los casos. Y esta circunstancia, en opinión de RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>97</sup>, es “clara expresión de su aplicación prioritaria y sustitutiva de las Condiciones Generales de la Póliza española”; postura que compartimos, ya que nos parece que, efectivamente, la incorporación de las Cláusulas inglesas a las pólizas implica la voluntad de los interesados de someter el contrato de seguro a las mismas con carácter preferente<sup>98</sup>.

---

<sup>96</sup> Lo que, según HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, p. 283, “provoca usualmente la inserción mecanoscrita (*sic*) de una breve cláusula por la que se sienta que en caso de contradicción, prevalecerán las Condiciones añadidas del Instituto, aun sin contar con que obviamente esta preferencia ya resulta del mero hecho de insertar el impreso de las condiciones del Instituto, sin más”.

<sup>97</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 290-291; e Ídem, *op. cit.*, *Estudio...*, p. 34, donde también sostiene que “la intención de las partes contratantes es el empleo de las Cláusulas del Instituto en sustitución de lo previsto con carácter incompatible en las Condiciones Generales españolas”. En *op. cit.*, «Cuestiones de seguro marítimo...», en *Derecho Marítimo*, p. 52, añade que “El mercado reasegurador no aceptaría que el contenido de las Cláusulas del Instituto fuese modificado y alterado por unas condiciones españolas, además de desconocidas en los mercados internacionales totalmente obsoletas”. En el mismo sentido, RODRÍGUEZ CARRIÓN *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., p. 33.

<sup>98</sup> Así también, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA, *op. cit.*, *Curso de seguro marítimo*, T. II, p. 21.

## **CAPÍTULO 4. RAZONES QUE EXPLICAN LA AMPLIA DIFUSIÓN DE LAS CLÁUSULAS INGLÉSAS EN EL MERCADO DEL SEGURO MARÍTIMO ESPAÑOL**

A la vista de los inconvenientes apuntados, cabe preguntarse los motivos de la dependencia funcional del Derecho del seguro marítimo español respecto del Derecho inglés, dependencia que RUIZ SOROA<sup>99</sup> llega a calificar de auténtico “colonialismo jurídico”.

En principio, para evitar la situación actual sería suficiente con elaborar unas Cláusulas españolas nuevas que cubrieran las necesidades del mercado asegurativo<sup>100</sup>.

---

<sup>99</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, pp. 50 y 53.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, p. 736, también manifiestan que la frecuente utilización de las Condiciones Generales del «Instituto de Aseguradores de Londres» en el seguro español provoca una suerte de «dependencia colonial» respecto de la práctica contractual anglosajona.

<sup>100</sup> **En la Doctrina han manifestado la necesidad ineludible de elaborar unas nuevas Condiciones Generales Españolas para Cascos y Mercancías:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 242; e Ídem, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 600.

GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 23-24.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 38-39.

Entretanto, la Doctrina española<sup>101</sup> ha señalado como

---

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 313.

RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, pp. 49-50.

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 691.

**Conferir, igualmente,** SOTO ABELEDO, *op. cit.*, «Las Cláusulas del “Instituto de Aseguradores de Londres”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XVIII, 2001, pp. 421-422.

<sup>101</sup> **Vide:**

ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «Algunas reflexiones...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. V, 1987, p. 239.

BROSETA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, p. 774, nota n.º 2.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, *op. cit.*, *Manual de Derecho...*, pp. 740-741.

GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 23-24.

HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, pp. 20, y 39-41.

HERNÁNDEZ YZAL, *op. cit.*, *Derecho Marítimo*, I, p. 280.

MARTÍN OSANTE, *op. cit.*, «Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones», en *Revista Española de Seguros*, n.º 123 y n.º 124, julio/diciembre, 2005, pp. 469-470; e Ídem, *op. cit.*, «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros*, n.º 126, abril/junio, 2006, pp. 274-275.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 290; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 33; e Ídem, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º, pp. 37-38 y 425-426.

RUIZ SOROA, *op. cit.* «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, p. 49 y nota n.º 2.

RUIZ SOROA; ARRANZ DE DIEGO; y ZABALETA SARASUA, *op. cit.*, *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, p. 19 (redactada por RUIZ SOROA).

SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, *Instituciones...*, p. 691; e Ídem: *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, n.º 73 y n.º 74, enero/junio, 1993, p. 76. Conferir, también, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXIV, 2007, pp. 19-41.



causas de la utilización de las Condiciones Generales inglesas por los aseguradores españoles las siguientes:

1ª.) El hecho de que no se haya elaborado una Póliza-Tipo española que suponga una alternativa válida a las Cláusulas inglesas.

RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>102</sup> ha destacado a este respecto lo que denomina –citando a FAJARDO REY<sup>103</sup>– como “atonía creadora de nuestro mercado asegurador”<sup>104</sup>.

---

**Conferir, también,** SOTO ABELEDO, *op. cit.*, «Las Cláusulas del “Instituto de Aseguradores de Londres”», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XVIII, 2001, pp. 417-421.

<sup>102</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, «Fuentes e interpretación...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, p. 290; e Ídem, *op. cit.*, *Estudios...*, p. 33.

<sup>103</sup> FAJARDO REY, Alfredo: «Estudio actualizado de la Póliza de Transporte Marítimo de Mercancías», *I Seminario Iberoamericano de Seguro Marítimo*, Madrid, octubre 1980.

<sup>104</sup> GONZÁLEZ HEVIA, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 23-24, daba tres razones que, en su opinión, podrían explicar el retraso en la preparación de un nuevo condicionado general:

1ª.- La necesidad de esperar a la reforma del Código de Comercio, o a la publicación de una Ley de Seguros Marítimos.

2ª.- La conveniencia de introducir un impreso oficial uniforme del tipo del utilizado en el mercado francés para estos contratos.

3ª.- Que se hubiese preferido esperar a que se superasen las crisis que atravesaban los postulados básicos del Derecho Marítimo.

En cuanto al primero de los motivos señalados, queremos significar que ha habido dos Anteproyectos de Ley de Contrato de Seguro Marítimo: uno de 25 de abril de 1980 (para su texto, *vide Anuario de Derecho*

Lo cierto es, como pone de manifiesto HERNÁNDEZ MARTÍ<sup>105</sup>, que los aseguradores intentaron la confección de una Póliza-Tipo para buques, existiendo dos Proyectos que no fueron aceptados en el tráfico: uno de PASCUAL SANAHUJA, redactado en 1964, y otro de MONFORT BELENGUER<sup>106</sup>, de 1968.

En 1996, en el curso de las *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, RUIZ SOROA presentó el

---

*Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, pp. 979 y ss. Un comentario al mismo se recoge en RUIZ SOROA, *op. cit.*, «El seguro marítimo...», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya* pp. 52 y ss.); y otro de 1992 (*vide* SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, n.º. 73 y n.º. 74, enero/junio, 1993, pp. 79-88, donde lo comenta, y pp. 89 y ss., en las que se recoge su texto, de septiembre de 1991, presentado al Excmo. Sr. Ministro de Justicia en 1992). Ambos recibieron un juicio muy favorable de la Doctrina, y, sin perjuicio de haber perfeccionado aún más su contenido (como por ejemplo, en lo referente al seguro de responsabilidad civil), habrían podido dar lugar a una Ley adecuada para regular esa materia. Posteriormente, el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, de febrero de 2004, dedicó al seguro marítimo los artículos 473 a 574; el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 10 de noviembre de 2006, los artículos 436 a 497; y el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima de 19 de diciembre de 2008, los artículos 435 a 496.

<sup>105</sup> HERNÁNDEZ MARTÍ, *op. cit.*, *Contrato de seguro marítimo...*, p. 39 y nota n.º. 30.

<sup>106</sup> MONFORT BELENGUER, Juan B.: «Comentarios sobre un proyecto de Póliza nacional de cascos», en *Revista Española de Derecho Mercantil*, 1966/1967, Fascículo 5, pp. 45 y ss.

Proyecto de un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo de buques, elaborado por él y por RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>107</sup>.

Como explica el propio RUIZ SOROA<sup>108</sup>, en el artículo 1º. del referido Proyecto “*La cobertura se pacta y define de acuerdo con las Cláusulas inglesas, que se constituyen así, en principio, en la norma contractual básica y única reguladora de la Póliza*”. Esto genera dos problemas fundamentales: la insuficiencia de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» para regular el contrato, y las dificultades que plantea su interpretación, puestas de manifiesto en el presente trabajo. Con el fin de colmar las lagunas de dichas Cláusulas, explica RUIZ SOROA<sup>109</sup> que “se las ha complementado con unas contadas y pocas cláusulas adicionales (una quincena), que responden a dos rasgos esenciales. El primero, el de ser complementarias, nunca

---

<sup>107</sup> Sobre el particular, *vide* RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 136-142, donde comenta dicha Póliza (de 16 artículos), y pp. 143-149, en las que figura su texto.

<sup>108</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, pp. 134, 135 y 143.

<sup>109</sup> RUIZ SOROA, *op. cit.*, «Un nuevo modelo de Póliza...», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1997, p. 135.

previas o generales [...] Por otro lado, el contenido de las cláusulas adicionales se ha limitado estrictamente a aquellos puntos en que concurriesen dos notas acumulativas; primera, que las Cláusulas inglesas no lo tratasen (vacío contractual) y, segundo, que la solución que ofrecía el Derecho español aplicable en defecto de cláusula no fuera adecuado para el seguro marítimo actual, bien por imprecisión, por arcaísmo o por su carácter «terrestre»; a veces ello se debía a defectos del Código de Comercio, a veces a su silencio, que nos remitía a la Ley de 1980”.

Para obviar los problemas hermenéuticos que plantean las Cláusulas inglesas, se optó –como se ha indicado anteriormente<sup>110</sup>– por disponer en el artículo 2 del Proyecto de Póliza que aquellas Cláusulas “*deberán ser interpretadas y aplicadas en la misma forma en que son interpretadas y aplicadas en Inglaterra*”, y ello no obstante establecer que “*Este contrato se regirá por la Ley española*”<sup>111</sup>.

---

<sup>110</sup> Conferir, *supra*, la nota nº. 73.

<sup>111</sup> Sobre la contradicción que esto supone, vide BORRÁS RODRÍGUEZ, *op. cit.*, «Ley aplicable y jurisdicción competente. Posibilidades de elección», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, pp. 153-157, donde destaca (p. 156) que lo dispuesto en el artículo 2 de la Póliza es anómalo pues “elige como aplicable el Derecho español pero luego pretende obligar al Juez a interpretar la póliza no de

Conforme ya se expuso<sup>112</sup>, esta remisión al Derecho inglés sólo era válida cuando se diese la “conexión” exigida por el artículo 10.5 párrafo primero del Código Civil, lo que no acontecía por la mera inclusión de las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres» en la póliza, si el negocio jurídico se desarrollaba en el ámbito interno español, sin ningún elemento que lo relacionase con aquel Derecho.

Como igualmente se explicó<sup>113</sup>, la situación cambió a partir de la entrada en vigor de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, pues el punto 7 de su Disposición Adicional Sexta de dio nueva redacción al artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro –introducido por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados–, y según el párrafo primero del apartado 2 de dicho artículo, en los contratos de seguro por grandes riesgos, entre los que se encuentra el marítimo, “*las partes*

---

acuerdo con el Derecho español, sino con el Derecho y la práctica inglesa, algo, sin duda, a lo que no puede llegar la autonomía de la voluntad”.

<sup>112</sup> Vide, *supra*, el apartado 3.2.

<sup>113</sup> Conferir, *supra*, el apartado 3.2.

*tendrán libre elección de la Ley aplicable”.*

En todo caso, hay que decir que ese último Proyecto de Póliza –como ya ocurriera en su día con los de PASCUAL SANAHUJA y MONFORT BELENGUER– tampoco ha gozado de aceptación<sup>114</sup>.

Y lo mismo cabe decir del Proyecto de un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo de mercancías, bajo las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», redactado igualmente por RUIZ SOROA y por RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>115</sup>. Sus dos primeros artículos

---

<sup>114</sup> Así lo ha indicado ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley de Contrato de Seguro, modelos de Pólizas», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, 1998, p. 55, nota n.º 27; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 56, nota 28; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, p. 173, nota n.º 27, destacando como razones del rechazo –al margen de posibles deficiencias técnicas, sistemáticas y de redacción– “la falta de legitimidad o de representatividad de los autores de la iniciativa, que si bien meritoria, no ha contado con un grupo más amplio de redactores y ni tan siquiera se ha sometido a discusión en el sector asegurador español”.

<sup>115</sup> **Conferir:**

RODRÍGUEZ CARRIÓN, *op. cit.*, *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5.º, pp. 424-449, en las que comenta las dos Pólizas mencionadas; pp. 450-453, donde figura el texto de la de seguro marítimo de buques (con 16 artículos); y pp. 454-462, en las que se recoge la de mercancías (de 39 artículos).

coinciden con los de la Póliza de seguro marítimo de buques, por lo que cabe hacer las mismas consideraciones que respecto de ésta<sup>116</sup>.

2ª.) La circunstancia de que el mercado de Londres monopoliza el seguro marítimo debido, a su vez, a los siguientes motivos:

a) A la gran experiencia que puede encontrarse en dicho mercado sobre el particular.

b) A la dependencia de los aseguradores respecto del mercado inglés del reaseguro; mercado que exige Condiciones inglesas.

---

«Apéndice documental: Póliza española de seguro de mercancías por vía marítima en condiciones del *Institute of London Underwriters*», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 159-174, en las que se recoge esta Póliza de seguro marítimo de mercancías (de 34 artículos).

<sup>116</sup> GONZÁLEZ HEVIA, Raúl: «Visión interna del sector asegurador: necesidades de definición contractual, sus razones técnicas y la insatisfacción actualmente existente», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, p. 84, destaca que “Ambos textos han sido redactados de cara a superar las diferencias de las prestaciones de unos y otros clausulados [...]”.

c) Al interés de los asegurados en inscribir sus buques en los «Clubs de Protección e Indemnización» (P&I Clubs), que también exigen que dichos buques se hayan asegurado conforme a la cobertura prevista en las Condiciones del Instituto, lo cual lleva, sin más, a su utilización por los aseguradores, ante las presiones de los navieros.

3<sup>a</sup>.) La intención de los asegurados de obtener la cobertura ofrecida por las Cláusulas inglesas, que es más amplia que la de las Condiciones Generales españolas.

4<sup>a</sup>.) La mayor seguridad que proporcionan las «Institute Clauses», debido a la existencia de una amplia Jurisprudencia inglesa que interpreta cada extremo de las mismas: seguridad que beneficia tanto al asegurado como al asegurador<sup>117</sup>.

---

<sup>117</sup> Así se ha manifestado también la Doctrina americana más caracterizada al referirse a la Póliza «S. G.» y a las «Cláusulas del Instituto» que se elaboraron en su día para complementarla. **En este sentido vide:**

GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, p. 15; “And the fact that judicial interpretations have accreted around these set clauses and phrases tends in turn to make doubly sure their continued use, for the maritime world grows to rely on continuance in settled interpretations, and to stabilize its documentary practice on that reliance”.

GORES, *op. cit.*, *Marine salvage...*, p. 14; “Because every clause and phrase of the Standard Form has been judicially interpreted at one time or another, its cumbersome language is itself a bulwark against litigation”.

PARKS, *op. cit.*, *The Law and Practice...*, Volume I, p. 40; “Although the language (in the old form) admittedly is archaic, the theory seemed to be that because nearly all the terms and phraseology had been



5ª.) La propia Administración española, que requirió que los buques acogidos al crédito naval estuviesen asegurados conforme a las Cláusulas inglesas: así el artículo 12 de la Ley de 12 de mayo de 1956, de Protección y Renovación de la Flota Mercante<sup>118</sup>, facultó al Ministerio de Hacienda para determinar los requisitos y condiciones en que debían asegurarse los buques que disfrutasen del Crédito Naval. En uso de esa atribución, se dictó la Orden Ministerial de 27 de abril de 1965 –publicada en el BOE de 11 de mayo de 1965–, por la que se aprueban las normas para la contratación de pólizas de seguros de buques acogidos a los beneficios del Crédito Naval, que exigió el seguro conforme a las «Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres», con el fin de obtener una mayor cobertura de riesgos –ya que los aseguradores españoles no ofrecían condiciones análogas–, y hasta que la Dirección General de Seguros aprobase unas Cláusulas especiales que prestasen garantías similares.

6ª.) Una cierta inercia: circunstancia cuya significación real no es en modo alguno desdeñable.

---

discussed and construed over several hundred years, uncertainty would be promoted if changes were made”.

<sup>118</sup> Ley derogada por el apartado 2.j) de la Disposición Derogatoria Única de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.



## CAPÍTULO 5. CONCLUSIONES

Por todo lo expuesto, y en línea con la Doctrina mayoritaria, creemos que cada día se hace más perentoria la elaboración consensuada de unas Cláusulas o Condiciones Generales españolas, susceptibles de ser aceptadas por el mercado asegurador y capaces de ofrecer una cobertura adecuada a los asegurados, lo cual evitaría la dependencia de las pólizas inglesas y los problemas que su aplicación ocasiona en el seguro marítimo español, a cuyo efecto podría tomarse como punto de referencia el último de los Proyectos existentes<sup>119</sup>, modificando aquello que se considerase oportuno, sin olvidar las “Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de casco y el seguro marítimo de la carga”<sup>120</sup>.

---

<sup>119</sup> De esta opinión es ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, «El marco jurídico...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XV, 1998, p. 56, nota n.º. 28; e Ídem, *op. cit.*, «La reforma del seguro marítimo...», en *La Reforma de la Legislación...*, 1999, p. 173, nota n.º. 27, para quien “el borrador propuesto es un buen punto de partida que debe completarse con una mayor difusión y debate más profundo entre los diversos grupos que componen el seguro marítimo español”.

<sup>120</sup> También hace esta mención GARCÍA GABALDÓN, *op. cit.*, «Acerca de las Cláusulas Tipo de la UNCTAD...», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. X, 1993, p. 271.



## **BIBLIOGRAFÍA**

AGUILERA-BARCHET, Bruno: «Un formulario de contrato de seguro de 1546. Contribución al estudio del Derecho Marítimo consular burgalés», en *Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo*, Volumen IV de los *Estudios Interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987, pp. 1.135 a 1.176.

ALBORS, Eduardo y ALBORS, Galiano: «Los seguros sobre buques y mercancías durante su estancia en Puerto», en *Ingeniería Naval*, julio/agosto, 2003.

ALONSO GARCÍA, Ricardo: *Derecho comunitario, Derechos nacionales y Derecho común europeo*, Servicio de Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1989.

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: «Panorama del Derecho Marítimo Español: examen de la Legislación, la Jurisprudencia y la Doctrina durante 1975-80», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, pp. 479 y ss.

\_\_\_\_\_ : «Algunas reflexiones sobre el seguro marítimo español», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen V, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1987, pp. 235 y ss.

\_\_\_\_\_ : *Estudios de Derecho Marítimo*, Tomo II, Editorial Bosch, Barcelona, 1995.

\_\_\_\_\_ : «El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley del Contrato de Seguro, modelos de pólizas», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 13-68; y en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1998, pp. 21-67.

\_\_\_\_\_ : «La reforma del seguro marítimo español», en *La Reforma de la Legislación Marítima*, Directores: Ignacio Arroyo Martínez y Emilio M. Beltrán Sánchez, Aranzadi Editorial, 1999, pp. 145-181.

\_\_\_\_\_ : *Curso de Derecho Marítimo*, J. M. Bosch Editor y Alferal, S. L., Barcelona, 2001, Primera Edición.

\_\_\_\_\_ : *Compendio de Derecho Marítimo*, Editorial Tecnos, Madrid, 2009, Tercera Edición.

BASTERRETXEA IRIBAR, Imanol: *Práctica del seguro de buques*, Cuadernos Prácticos, 1, Gobierno Vasco, Departamento de Obras Públicas y Transportes, Vitoria, Enero de 1996, Primera Edición.

BENNETT, Howard N.: «The New Institute Time Clauses Hulls», en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part. 3, August, 1996, pp. 305-309.

BLANCO GIRALDO, Fernando Luis: «El contrato de seguro marítimo», en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Director: Fernando Luis Blanco Giraldo, Blanco & Asociados Abogados, Editorial del Derecho de los Seguros Privados, S. L., Núm. 3, mayo/junio, 1995, pp. 7-60.

BONET NAVARRO, Ángel: «Las cláusulas de renuncia a la defensa, previas al juicio», en *Revista de Derecho Privado*, 1978, pp. 152 y ss.

BONOLIS, Guido: «Contributo alla storia delle assicurazioni in Firenze», *Archivio Storico Italiano (A. S. I.)*, n. 212, a. XXII, 1898, s. V, 4, pp. 312-321.



BORRÁS RODRÍGUEZ, Alegría: «Ley aplicable y jurisdicción competente. Posibilidades de elección», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 131-158.

BROSETA PONT, Manuel: *Manual de Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1990, 8ª. Edición.

BROWN, R. H.: *Diccionario de términos marítimos en seguros*, Editorial Mapfre, S. A., Madrid, 1980.

BRUNETTI, Antonio: *Derecho Marítimo Privado*, Tomo III, *Las obligaciones*, 2ª. Parte, *De los siniestros marítimos y de los seguros*, Editorial Bosch, Barcelona, 1951.

CICERÓN, Marco Tulio: *Epistulae ad Familiares*.

CIGES PÉREZ, Miguel: «La relación de causalidad en el mar (Derecho anglosajón)», Conferencia pronunciada el día 23 de abril de 1959, en el Salón del Consulado de la Lonja de Valencia, con motivo de la *V Semana Valenciana de Derecho Marítimo*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, Madrid, 1963.

COBREROS MENDAZONA, Eduardo: *Incumplimiento del Derecho Comunitario y responsabilidad del Estado*, IVAP, Organismo Autónomo del Gobierno Vasco, Cuadernos Civitas, Editorial Civitas, S. A., Madrid, 1995, Primera Edición.

COCA PAYERAS, Miguel: «Análisis del contrato de seguro marítimo desde la perspectiva de las condiciones generales de la contratación», Conferencia impartida el 12 de marzo de 1991, en Palma de Mallorca, dentro del *Curs monogràfic d'assegurança marítima* organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*.

COHEN-CHASE: *Benedict on Admiralty*, Volume 7, *Marine Insurance Forms*, Volume 7 A, *Marine Insurance: Protection and Indemnity Club Rules, Institute Clauses*, Contributing Editor Thomas Fennell, Frank B. Hall & Co. of New York, Inc., 1993, Seventh Edition (Revised).

CONESA PRIETO, G.: *Cuestiones de competencia y sometimiento*, Conferencia desarrollada el 21 de diciembre de 1983 en el *Comité de Derecho Marítimo de Barcelona*.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M.: *Derecho Mercantil Castellano. Dos estudios Históricos. I. La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI. II. Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo*, Colegio Universitario de León, Unidad de Investigación, León, 1979.

CHORLEY, (Lord) & GILLES, O. C.: *Derecho Marítimo*. Traducción de la 4ª. Edición inglesa y notas de Derecho español por Fernando SÁNCHEZ CALERO, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1962.

DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA, Francisco: *Tratado de Derecho Marítimo Español*, Tomo Cuarto, *Seguros marítimos-préstamo a la gruesa*”, Grijalbo, Bilbao, 1941.

DE LA VEGA GARCÍA, Fernando L.: «El seguro marítimo. Aspectos generales», en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 232, abril-junio, 1999, pp. 705-722.

DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara: «Recopilación de Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1999, pp. 419-449.

\_\_\_\_\_ : *Jurisprudencia española en materia de seguro marítimo (1870-1998)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000, 1ª. Edición.

DE-CAL Y CORTINA, Rosa María Gabriela: *Derecho del Mar y de la Navegación Marítima*, Editorial Tórculo, 1999.

DEL CAÑO ESCUDERO, Fernando: *Derecho Español de Seguros*, Tomo I, *Parte general*, Tomo II, *Parte especial*, Madrid, 1983, 3ª. Edición. (Apéndice a la 3ª. Edición, Madrid, 1984).

DONATI, Antigono: *Manual de Derecho de los Seguros Privados* (Traducción y notas de Arturo VIDAL SOLÁ), Librería Bosch, Barcelona, 1960.

ECHEVARRÍA RIVERA, Luis Eduardo: *El Transporte Marítimo, Enciclopedia de las ramas del Derecho que lo regulan*, Editorial Aranzadi, Pamplona, 1983, 2ª. Edición.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA: *Curso de seguro marítimo*, Tomo I, *Parte General*, Tomo II, *Análisis de las pólizas*, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, Vitoria, 1987.

EZQUERRA UBERO, José Javier: «La Ley aplicable al contrato según los artículos 107, 108 y 109 de la Ley de Contrato de Seguro», en *Revista de Derecho de los Seguros Privados*, Director: Fernando Luis Blanco Giraldo, Blanco & Asociados Abogados, Editorial del Derecho de los Seguros Privados, S. L., Núm. 1, 1997, pp. 7-37.

FAJARDO REY, Alfredo: «*Estudio actualizado de la Póliza de Transporte Marítimo de Mercancías*», *I Seminario Iberoamericano de Seguro Marítimo*, Madrid, octubre 1980.

FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos; FUENTES CAMACHO, Víctor; y CRESPO HERNÁNDEZ, Ana: *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Director: Fernando SÁNCHEZ CALERO, Editorial Aranzadi, S. A., 1999.

FERRARINI, Sergio: *Le assicurazioni marittime*, Giuffrè Editore, Milano, 1981, Seconda Edizione.

\_\_\_\_\_ : «Le nuove condizioni inglesi di assicurazione marittima corpi», en *Assicurazioni*, Direttore Scientifici: Antigono DONATI, Anno LI, Facs. 2, Marzo/Aprile, 1984, Edita dall'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, pp. 89-109.

\_\_\_\_\_ : «Le Institute Time Clauses Hulls» 1-11-95, en *Assicurazioni*, Direttore Scientifici: Antigono DONATI – Antonio LATORRE, Anno LXIII, Facs. 1-2, Gennaio/Aprile, 1996, Edita da INA-Istituto Nazionale delle Assicurazioni, pp. 17-27.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis: «Acerca de las Cláusulas tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen X, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1993, pp. 257-271.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 1999.

GARCÍA MARTÍN, Isabel: «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1988», en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, nº. 16, enero/marzo, 1988, pp. 107-115.

GARRIGUES, Joaquín: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, Imprenta Aguirre, Madrid, 1983, 8ª. Edición.

GEORGE, Anthony: «The New Institute Cargo Clauses», en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part. 4, November, 1986, pp. 438-487.

GILMORE, Grant & BLACK, Charles L. Jr.: *Law of Admiralty*, The Foundation Press, Inc. Brooklyn, 1957.

GONZÁLEZ HEVIA, Raúl: *Manual de seguro marítimo*, Editorial Mapfre, S. A., Madrid, junio de 1980, 2ª. Edición.

\_\_\_\_\_ : «Visión interna del sector asegurador: necesidades de definición contractual, sus razones técnicas y la insatisfacción actualmente existente», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 69-85.

GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A.: *Curso de Derecho de la Navegación*, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Escuela de Administración Marítima, Vitoria, 1998.

GOES, Joseph N.: *Marine salvage. The unforgiving business of no cure, no pay*, Doubleday & Company, Inc., Garden City, New York, 1971.



GREENE, Mark R.: *Riesgo y seguro*, Editorial Mapfre, Madrid, 1979, 3ª. Edición.

GRIME, Robert P.: *Shipping Law*, Sweet and Maxwell, London, 1978.

HERNÁNDEZ MARTÍ, Juan: *Contrato de seguro marítimo: la Póliza de buques*, Edición del Autor, Valencia, 1982.

HERNÁNDEZ YZAL, Santiago: *Derecho Marítimo*, I, Librería Bosch, Barcelona, 1984.

HILL TAYLOR DICKINSON, International Law Firm: *Institute Time Clauses - Hulls, Comparing the ITC - Hulls 1/10/83 and the ITC - Hulls 1/11/95, Insurance and Reinsurance 'At A Glance' Guide: 1*, 2nd Edition, July 2003.

KIMURA: «Der Ursprung der Lloyd's Seeversicherungspolice e Die Entstehung der Lloyd's Seeversicherungspolice», in *Hitotsubashi Journal of Commerce and Management*, Vol. 3, n. 1, March 1965 y Vol. 7, n. 1, May 1972.

*LA BIBLIA, Biblia Anotada de Scofield*, Antigua versión de Casiodoro de Reina (1569), Revisada por Cipriano de Valera (1602). Otras revisiones: 1862, 1909, 1960, Editada por el Reverendo C. I. SCOFIELD, D. D., Director de la edición castellana: Reverendo William H. Walker, M. T., Traductor de las notas al castellano: Emilio Antonio Núñez, D. T., Editorial Publicaciones Españolas, Decimoctava edición: 1983, Hollywood, Florida.

MARTÍ SÁNCHEZ, Jesús Nicolás: «Actividad aseguradora y contrato de seguro», en *Derecho de Seguros II, Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1996, pp. 39-42.

MARTÍN OSANTE, José Manuel: «Experiencias en la aplicación de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 123 y nº. 124, julio/diciembre, 2005, pp. 465-476.

\_\_\_\_\_ : «Aproximación a los regímenes jurídicos actual y proyectado del seguro marítimo», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2005, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición, pp. 11-70.

\_\_\_\_\_ : «Seguro marítimo: presente y futuro (disposiciones especiales)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 126, abril/junio, 2006, pp. 265-306.

MATA SIERRA, María Teresa: *El efecto directo de las Directivas en la Jurisprudencia comunitaria y española*, Colección Jurisprudencia Práctica, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1994.

MATILLA, Rafael: «Introducción al estudio del seguro marítimo», en *Estudios de Deusto*, Instituto Consulado de Bilbao, Volumen XXI/2, Fascículo 71, Bilbao, 1983.

MERCADAL VIDAL, Francisco: «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de junio de 1992», en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, nº. 29, abril/agosto, 1992, pp. 655-672.

MESTRE, Anna: «El seguro de embarcaciones deportivas y de recreo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIX, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 2002, pp. 246-264.

\_\_\_\_\_ : «Problemas del aseguramiento de embarcaciones deportivas y de recreo», en *XV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2007, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2007, 1ª. Edición, pp. 111-138.

MONFORT BELENGUER, Juan B.: «Necesidad de una Ley especial de seguro marítimo», en *Revista Española de Derecho Marítimo*, 1966-1967, Fascículo 1, pp. 37 y ss.

\_\_\_\_\_ : «Comentarios sobre un proyecto de Póliza nacional de cascos», en *Revista Española de Derecho Mercantil*, 1966/1967, Fascículo 5, pp. 45 y ss.

NÚÑEZ VIDE, José Luis: «Notas sobre el seguro marítimo», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1993, pp. 403-410.

OLVERA DE LUNA, Omar: *Manual de Derecho Marítimo*, Editorial Porrúa, S. A., México, 1981.

ORTS LLOPIS, María de los Ángeles: *Aproximación al discurso jurídico en inglés. Las pólizas de seguro marítimo de Lloyd's*, Edisofer, Madrid, 2006.

PARKS, Alex L.: *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Volumes I-II, Cornell Maritime Press, Centreville, Maryland, 1987.

PELÁEZ, Manuel J.: *Cambios y seguros marítimos en Derecho catalán y balear*, *Studia Albornotiana*, XLII, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 1984.

PERRELLA, Claudio y MORELLI, Alessandro: «La nuova edizione 2009 delle Institute Cargo Clauses per l'assicurazione delle merci trasportate», en *Ill Diritto Marittimo*, Genova, Fasc. 4, 2009, pp. 1.081-1.094.

PIATTOLI, Livio: «Le leggi fiorentine sull'assicurazione nel Medioevo», en *Archivio Storico Italiano*, (A. S. I.), n. 344, a. XC, 1932, s. VII, v. XVIII, 2, pp. 205-258.

PONS PONS, Jerònia: *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, EL TALL del temps / 24, EL TALL editorial, Mallorca, 1996.

RAYNES: *A History of British Insurance*, 2nd Edition, London, 1964.

REIG FÀBREGA, Queralt: «La aplicación de la Ley de Contrato de Seguro 50/80 al seguro marítimo en la Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1997», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1999, pp., 451-464.

RENEDO OMAECHEVARRÍA, Manuel: «La modificación del artículo 8 de la Ley de Contrato de Seguro para garantizar la plena utilización de todas las lenguas oficiales en la redacción de los contratos», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nº. 92, octubre/diciembre, 1997, pp. 129-139.

RICHARDS HOGG LINDLEY, Average Adjusters & Marine Claims Consultants: *Institute Cargo Clauses 2009, A comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary.*

RÍOS MORENO, José: «Seguro marítimo. Normativa aplicable. Autonomía de la voluntad», «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera) de 22 de abril de 1991», en *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía*, Tomo 1991-4, Distribuciones de La Ley, S. A., Madrid, 1991, Jurisprudencia (11.880) pp. 196-200.

RODÉS, Juan E.: «El valor del buque en las pólizas de seguro marítimo», en *Revista Jurídica de Cataluña*, nº. 2, 1989, pp. 213 y ss.

RODIÈRE, René: *Droit Maritime*, Précis Dalloz, Paris, 1979, Huitième Edition.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luis: «Fuentes e interpretación del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen IV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1986, pp. 279 y ss.

\_\_\_\_\_ : *Estudios de seguro marítimo*, J. M. Bosch Editor, S. A., Barcelona, 1992.

\_\_\_\_\_ : «Cuestiones de seguro marítimo. Algunas cláusulas inglesas de seguro de buques», en *Derecho Marítimo, Cuadernos de Derecho Judicial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1993, pp. 43-92.

\_\_\_\_\_ : «Cláusulas inglesas del seguro de buques», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º 77, enero/marzo, 1994, pp. 89-105.



\_\_\_\_\_ : «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (2)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 79, julio/septiembre, 1994, pp. 96-109.

\_\_\_\_\_ : «La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XI, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1994, pp. 403-425.

\_\_\_\_\_ : «La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 81, enero/marzo, 1995, pp. 135-152.

\_\_\_\_\_ : «Cláusulas inglesas del seguro marítimo (3)», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n.º. 82, abril/junio, 1995, pp. 29-65.

\_\_\_\_\_ : «La definición de los riesgos asegurados», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 87-129.

\_\_\_\_\_ : *Los seguros marítimos y aéreos*, en *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, Volumen 5º., Directores: Manuel Olivencia, Carlos Fernández–Novoa, Rafael Jiménez de Parga, Coordinador: Guillermo Jiménez Sánchez, Marcial Pons. Ediciones Jurídicas y Sociales, Madrid, 2003.

ROMERO SERRANO, Rosa: *El transporte marítimo. Introducción a la gestión del transporte marítimo*, Cuadernos de Logística, Logis·Book, 2002.

RUIZ SOROA, José María: «El seguro marítimo ante la nueva Ley de Contrato de Seguro», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, mayo-agosto, 1982, pp. 47 y ss.

\_\_\_\_\_ : «Los riesgos asegurados en el seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen III, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes, 1984, pp. 201-239.

\_\_\_\_\_ : «Fuentes legales y contractuales del contrato de seguro marítimo», Conferencia impartida el 26 de febrero de 1991, en Palma de Mallorca, dentro del *Curs monogràfic d'assegurança marítima*, organizado por la *Càtedra d'Assegurances Mare Nostrum – Universitat de les Illes Balears*.

\_\_\_\_\_ : «Un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián* (23 y 24 de mayo de 1996), José María de Eizaguirre (Coordinador), Librería Carmelo, Donostia, 1997, pp. 117-149.

\_\_\_\_\_ : «Las nuevas cláusulas inglesas para el seguro de buques (IHC 01-11-03) y las Reglas de York y Amberes», en *XIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 2005, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 2006, 1ª. Edición, pp. 71-91.

RUIZ SOROA, José María; ARRANZ DE DIEGO, Ángel; y ZABALETA SARASUA, Santiago: *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Vitoria–Gasteiz, 1993, Primera Edición.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando: *Curso del Derecho del Seguro Privado*, Volumen 1, Ediciones Nauta, S. A., Bilbao, 1961.

\_\_\_\_\_ : *La Ley de Contrato de Seguro*, Volumen 1º., Artículos 1 a 44, en SÁNCHEZ CALERO, Fernando y TIRADO SUÁREZ, Francisco Javier: *Comentarios al Código de Comercio y Legislación Mercantil especial*, Dirigidos por Miguel Motos y Manuel Albaladejo, Tomo XXIV, Revista de Derecho Privado, EDERSA, Madrid, 1984.

\_\_\_\_\_ : *Instituciones de Derecho Mercantil*, EDERSA, Madrid, 1990, 14ª. Edición.

\_\_\_\_\_ : «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., nºs. 73 y 74, enero/junio, 1993, pp. 73-102.

\_\_\_\_\_ : «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XXIV, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, 2007, pp. 19-41.

SOLER SEGARRA, Salvador y MORÉ INGLÉS, Joan: *Tratado general de seguros*, Tomo III, Volumen I, editado por el Consejo General de Agentes y Corredores de Seguros de España, mayo, 1988.

SORIANO GARCÍA, José Eugenio: *Reglamentos y Directivas en la Jurisprudencia comunitaria*, Editorial Tecnos, S. A., Madrid, 1988, 2ª. Edición.

SOTO ABELEDO, Javier: «Las fuentes del contrato de seguro marítimo», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1996, pp. 307-355.

\_\_\_\_\_ : «Las Cláusulas del "Instituto de Aseguradores de Londres"», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen XVIII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 2001, pp. 391-427.

\_\_\_\_\_ : *El régimen jurídico del seguro marítimo*, Colección de Derecho Marítimo, Pórtico Legal, S. L., 2011, Primera Edición.

STEVENS & BORRIE'S: *Elements of Mercantile Law*, Edited by Macleod, J. K. and Hudson, A. H., London-Butterworths, October, 1978, Seventeenth Edition.

TAYLOR, Irving M.: *The Law of Insurance*, Irving, J. Sloan, J. D., General Editor, Oceana Publications, Inc., London. Rome. New York, 1983, Third Edition.

URÍA, Rodrigo: *Derecho Mercantil*, Marcial Pons Editor, Madrid, 1989, 16<sup>a</sup>. Edición.

VALPUESTA GASTAMINZA, Eduardo María: «Teoría general del contrato de seguro (conforme a la Ley española)», en *Revista de Derecho y Negocios*, Centro de Estudios de Derecho Corporativo, Universidad de San Martín de Porres, Facultad de Derecho, Lima, Perú, Año 2, n<sup>o</sup>. 3, Semestre II, 2009, pp. 1–50.

VÁZQUEZ LEPINETTE, Tomás: «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 22 de abril de 1991», en *Revista General del Derecho*, mayo, 1993, pp. 4.596 y ss.

VERDERA Y TUELLS, Evelio, y OTROS: *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, 2 Volúmenes, CUNEF, Madrid, 1982. El Volumen I contiene las Ponencias y Comunicaciones presentadas a las “Jornadas sobre la Ley de Contrato de Seguro”, de 1981. En particular, hemos tomado en consideración las siguientes:

- HERNÁNDEZ MARTÍ, Juan: «La Ley del Contrato de Seguro y los seguros marítimos», pp. 251 y ss.
- ILLESCAS ORTIZ, Rafael: «El lenguaje de las pólizas de seguro», pp. 355 y ss.
- MARTÍ SÁNCHEZ, Jesús Nicolás: «La protección del asegurador en la Ley del Contrato de Seguro, de 8 de octubre de 1980», pp. 461 y ss.
- MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Aurelio: «Preliminar. Artículos 1 a 4», pp. 81 y ss.



- VERDERA Y TUELLS, Evelio: «Presentación. La Ley de Contrato de Seguro: encuadramiento constitucional y directrices básicas», pp. 29 y ss.

VICENT CHULIÁ, Francisco: *Compendio crítico de Derecho Mercantil*, Tomo I, Librería Bosch, Barcelona, 1986, 2ª. Edición; y Tomo II, Librería Bosch, Barcelona, 1990, 3ª. Edición.

VIGIL TOLEDO, Ricardo: «Las Cláusulas-Modelo de la UNCTAD para los seguros marítimos (cascos y carga)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen VII, Escuela de Administración Marítima, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1989, pp. 543-547.

WRIGHT & FAYLE: *A History of Lloyd's*, London, 1928.



## *ÍNDICES DE CITAS*

**I. TEXTOS LEGALES ESPAÑOLES**

**II. SENTENCIAS DE TRIBUNALES  
ESPAÑOLES**

**III. SENTENCIAS DEL TRIBUNAL DE  
JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA**

**IV. OTROS DOCUMENTOS**



## **I. TEXTOS LEGALES ESPAÑOLES**

Ley de Enjuiciamiento Civil de 3 de febrero de 1881.

Código de Comercio de 22 de agosto de 1885.

Código Civil, de 24 de julio de 1889.

Ley de 12 de mayo de 1956, de Protección y Renovación de la Flota Mercante.

Orden Ministerial de 27 de abril de 1965, por la que se aprueban las normas para la contratación de pólizas de seguros de buques acogidos a los beneficios del Crédito Naval.

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la Legislación de seguros privados.

Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, hecho en Oporto el 2 de mayo de 1992, adaptado mediante Acuerdo hecho en Bruselas el 17 de marzo de 1993, ratificados ambos por España mediante Instrumento publicado en el BOE de 25 de enero de 1994.

Convenio hecho en Funchal el 18 de mayo de 1992, de adhesión del Reino de España y de la República Portuguesa al Convenio sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales, abierto a la firma en Roma el 19 de junio de 1980, ratificado mediante Instrumento publicado en el BOE de 19 de julio de 1993.

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

Ley 18/1997, de 13 de mayo, de modificación del artículo 8 de la Ley del Contrato de Seguro, para garantizar la plena utilización de todas las lenguas oficiales en la redacción de los contratos.

Reglamento (CE) N°. 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I).





## **II. SENTENCIAS DE TRIBUNALES ESPAÑOLES**

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 4 de mayo de 1961 (RJ 1961/1858).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de noviembre de 1981 (RJ 1981/4632).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 19 de octubre de 1987 (RJ 1987/7297).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1988 (RJ 1988/1118).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 10 de diciembre de 1988 (EDJ 1988/9694).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de abril de 1990 (RJ 1990/2807).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de octubre de 1990 (RJ 1990/8053).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de abril de 1991 (RJ 1991/3018).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1991 (RJ 1991/8901).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de junio de 1992 (RJ 1992/5463).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 3 de octubre de 1993 (RJ 1993/7514).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de febrero de 1994 (RJ 1994/1617).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 26 de abril de 1995 (RJ 1995/3550).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 1996 (RJ 1996/1247).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 21 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8282).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de noviembre de 1996 (RJ 1996/8644).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 31 de diciembre de 1996 (RJ 1996/9394).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 1997 (RJ 1997/8773).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de junio de 1998 (RJ 1998/5021).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de julio de 1998 (RJ 1998/6200).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9619).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de febrero de 1999 (RJ 1999/1413).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de junio de 1999 (RJ 1999/4485).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de julio de 1999 (RJ 1999/6358).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de marzo de 2003 (RJ 2003/2916).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de mayo de 2003 (RJ 2003/5303).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de febrero de 2004 (RJ 2004/1440).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de marzo de 2006 (RJ 2006, 5.716).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de enero de 2009 (RJ 2009/1743).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 20 de abril de 2009 (RJ 2009/3340).

### **III. SENTENCIAS DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA**

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 26 de febrero de 1986, *aff.* 152/84 (*Marshall*), Rec. 1986.723.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de junio de 1987, *aff.* 14/86 (*Pretore di Salò*), Rec. 1987.2545.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de noviembre de 1991, *affs.* 6 y 9/90 (*Francovich*), Rec. 1991 I-5357.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 16 de diciembre de 1993, *aff.* 334/92 (*Wagner Miret*), Rec. 1993 I-6911.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 14 de julio de 1994, *aff.* 91/92 (*Faccini Dori*), Rec. 1994 I-3325.



#### **IV. OTROS DOCUMENTOS**

Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, de febrero de 2004.

Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, de 25 de abril de 1980 (para su texto, *vide Anuario de Derecho Marítimo*, Director: Prof. Ignacio Arroyo, Volumen I, Editorial Karpos, S. A., Madrid, 1981, pp. 979 y ss.).

Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo, de 1992 (conferir SÁNCHEZ CALERO, Fernando: «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», en *Revista Española de Seguros*, AIDA – Sección Española, Editorial Española de Seguros, S. A., n<sup>os</sup>. 73 y 74, enero/junio, 1993, pp. 89 y ss., en las que se recoge su texto, de septiembre de 1991, presentado al Excmo. Sr. Ministro de Justicia en 1992. Dicho texto también se puede encontrar en *La Reforma de la Legislación Marítima*, Directores: Ignacio Arroyo Martínez y Emilio M. Beltrán Sánchez, Editorial Aranzadi, S. A., 1999, pp. 231-240).

**Cláusulas del «Institute of London Underwriters». En particular:**

«Institute Additional Perils Clauses-Hulls», de 1 de octubre de 1983.

«Institute Additional Perils Clauses-Hulls», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute Cargo Clauses (A)», de 1 de enero de 1982.

«Institute Cargo Clauses (B)», de 1 de enero de 1982.

«Institute Cargo Clauses (C)», de 1 de enero de 1982.

«Institute Cargo Clauses (A)», de 1 de enero de 2009.

«Institute Cargo Clauses (B)», de 1 de enero de 2009.

«Institute Cargo Clauses (C)», de 1 de enero de 2009.

«Institute Clauses for Builders' Risks», de 1 de junio de 1988.

«Institute Strikes Clauses (Cargo)», de 1 de enero de 1982.

«Institute Strikes Clauses (Cargo)», de 1 de enero de 2009.



«Institute Time Clauses-Freight», de 1 de agosto de 1989.

«Institute Time Clauses-Freight», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute Time Clauses-Hulls», de 1 de octubre de 1983.

«Institute Time Clauses-Hulls», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute Time Clauses-Hulls. Disbursements and Increased Value», de 1 de octubre de 1983.

«Institute Time Clauses-Hulls. Disbursements and Increased Value», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute Time Clauses-Hulls. Port Risks», de 20 de julio de 1987.

«Institute Time Clauses-Hulls. Port Risks, Including Limited Navigation», de 20 de julio de 1987.

«Institute Time Clauses-Hulls. Total Loss Only», de 1 de octubre de 1983.

«Institute Time Clauses-Hulls. Total Loss Only», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute War and Strikes Clauses. Freight-Time», de 1 de octubre de 1983.

«Institute War and Strikes Clauses. Freight-Time», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute War and Strikes Clauses. Hulls-Time», de 1 de octubre de 1983.

«Institute War and Strikes Clauses. Hulls-Time. Limited Conditions», de 1 de octubre de 1983.

«Institute War and Strikes Clauses. Hulls-Time. Limited Conditions», de 1 de noviembre de 1995.

«Institute War Clauses (Cargo)», de 1 de enero de 1982.

«Institute War Clauses (Cargo)», de 1 de enero de 2009.

«Institute Yacht Clauses», de 1 de noviembre de 1985.

«Internacional Hull Clauses», de 1 de noviembre de 2002.

«Internacional Hull Clauses», de 1 de noviembre de 2003.

«Marine Insurance Act», de 1906.

«Póliza española para el seguro de buques con propulsión a motor o vapor», de 1934 (para el texto de la misma, conferir HERNÁNDEZ MARTÍ, Juan: *Contrato de seguro marítimo: la Póliza de buques*, Edición del Autor, Valencia, 1982).

«Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador», de 1934.

Proyecto de «Póliza española de seguro marítimo de buques en las condiciones de las Cláusulas del *Institute of London Underwriters*» (vide RUIZ SOROA, José María: «Un nuevo modelo de Póliza de seguro marítimo», en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián* (23 y 24 de mayo de 1996), José María de Eizaguirre (Coordinador), Librería Carmelo, Donostia, 1997, pp. 143-149, donde se recoge su texto).

Proyecto de «Póliza española de seguro de mercancías por vía marítima en condiciones del *Institute of London Underwriters*» (para su texto, conferir «Apéndice documental: Póliza española de seguro de mercancías por vía marítima en condiciones del *Institute of London Underwriters*», en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia – San Sebastián, 1997, Coordinador: José María de Eizaguirre, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria – Gasteiz, 1998, 1ª. Edición, pp. 159-174).

Proyecto de Ley General de Navegación Marítima, de 10 de noviembre de 2006.

Proyecto de Ley General de Navegación Marítima, de 19 de diciembre de 2008.

**PUBLICACIONES JURÍDICAS**  
**CONSULTADAS**

*Anuario de Derecho Marítimo.*

*Archivio Storico Italiano.*

*Assicurazioni.*

*Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil.*

*Il Diritto Marítimo.*

*La Ley.*

*Le Droit Maritime Français.*

*Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly.*

*Revista de Derecho de los Seguros Privados.*

*Revista de Derecho Mercantil.*

*Revista de Derecho Privado.*

*Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya.*

*Revista Española de Derecho Marítimo (1961-1968), editada por la Asociación Española de Derecho Marítimo.*

*Revista Española de Seguros.*

*Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica.*

*Revista General del Derecho.*

*Revista Jurídica de Cataluña.*

*Rivista del Diritto della Navigazione.*

*The Journal of Maritime Law and Commerce.*

*“Alios ego vidi ventos; alias prospexi animo procellas.”*

[Marco Tulio Cicerón: *Epistulae ad Familiares*, 12, 25, 5, 12.]





*Portopí*

*Palma de Mallorca*



*Laus Deo*









La «Marine Insurance Act», de 1906, codifica el Derecho inglés del seguro marítimo, y a ella se incorporó como anexo la Póliza «S. G.» –documento de origen controvertido y lenguaje arcaico, de difícil comprensión–, junto con 17 Reglas de interpretación de la misma.

A fines del siglo XIX, se creó el «Institute of London Underwriters», Asociación profesional que representa a las Compañías que la forman –entre las que figura el «Lloyd's» –, y que ya en sus comienzos elaboró unas Cláusulas adicionales a la mencionada Póliza «S. G.», para adaptarla a las nuevas necesidades de la navegación.

El informe de la *Secretaría de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo* (UNCTAD) sobre «Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo», de 27 de noviembre de 1978, puso de manifiesto las dificultades de adaptación de las referidas Cláusulas a los diferentes Ordenamientos Jurídicos internos en que eran aplicadas, debido, especialmente, a los problemas hermenéuticos que planteaba la Póliza «S. G.», y la UNCTAD recomendó que el Subgrupo de Transporte Marítimo redactase unas «Cláusulas tipo para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga».

Estas críticas llevaron al «Institute of London Underwriters» a elaborar unas Cláusulas para cargamentos al margen de dicha Póliza «S. G.», que fue sustituida el 1 de enero de 1982 por la «Marine Policy Form». En esa misma fecha, aparecieron las Cláusulas para cargamentos –que anularon las de 1963–, y el 1 de octubre de 1983, las de cascos –que sustituyeron a las de 1 de octubre de 1970–; pero ambas se redactaron siguiendo el sistema jurídico inglés, y su interpretación fuera de ese contexto ha seguido resultando compleja.

Además, desde el 1 de noviembre de 1995, existen unas nuevas «Institute Time Clauses-Hulls», que modifican las de 1 de octubre de 1983, con el propósito de hacer frente al aumento del número de Entidades Aseguradoras; y desde el 1 de enero de 2009, hay unas nuevas «Institute Cargo Clauses», que cambiaron las de 1 de enero de 1982, tratando de lograr más claridad.

Esta situación –que detallaremos a lo largo de esta obra– lleva a plantear, en línea con la Doctrina mayoritaria, la necesidad de elaborar unas Cláusulas españolas, que eviten la utilización de las Cláusulas inglesas y los problemas que ello ocasiona en el mercado marítimo español.