

EL SEGURO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS DESPUÉS DE LAS *INSTITUTE CARGO CLAUSES* 2009 (A): NUEVAS PROPUESTAS Y VIEJOS PROBLEMAS

Paola N. Rodas Paredes *
Prof.^a Lectora de Derecho Mercantil
Universitat Rovira i Virgili

RESUMEN

La modificación en 2009 de las cláusulas generales (A) en seguros a todo riesgo, elaboradas por la IUA, incorpora cambios de diversa importancia. Las modificaciones formales se encuentran encaminadas a adaptar estas cláusulas al mercado internacional. Por otra parte, las modificaciones en las cláusulas de exclusión incorporan supuestos que previamente no habían sido previstos por las ICC o puntualizan el alcance de supuestos ya existentes. Finalmente la modificación del momento de inicio de la cobertura, así como de determinados supuestos de terminación de ella, son sin duda los cambios más relevantes de esta nueva versión de las ICC (A).

Palabras clave: Transporte marítimo, seguros de mercancías, derecho del transporte, transporte internacional, cláusulas generales y particulares de los seguros de transporte.

Marine Cargo Insurance after the ICC 2009 (A): New Proposals and old Problems

ABSTRACT

The 2009 revision of the all-risks Marine Insurance ICC (A), by the IUA incorporates changes of varying degrees of importance. Formal amendments are designed to adapt these provisions to the International market. Whereas changes in the exclusions provisions incorporate scenarios that have not previously been addressed by the ICC or either open or narrow the scope of existing exclusions. Finally, the modification of the duration clauses is undoubtedly the most significant amendments that this new version of the ICC (A) include.

Keywords: Shipping, Insurance of goods, Transport Law, International Transport. Transport Insurance Clauses.

* Este trabajo ha sido realizado en el marco de los proyectos de investigación DER2010-21314 («Reforma y armonización de la normativa reguladora de los seguros privados y su adecuación a las Directivas europeas y a los *principles of european contract law*») y 2009AIRE-11UOV («La reforma del régimen jurídico del contrato de seguro y su armonización con la normativa comunitaria. Con especial atención al transporte»), financiados por el Ministerio de Ciencia e Innovación y la Universidad Rovira i Virgili, respectivamente.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. MODIFICACIONES FORMALES.—1. Cambios de terminología.—2. Vocablos eliminados.—2.1. Referencia al objeto asegurado.—2.2. La exclusión por retraso.—3. Frases reemplazadas.—4. Inclusión del cesionario como asegurado.—III. MODIFICACIONES EN LAS CLÁUSULAS DE EXCLUSIÓN.—1. Insuficiencia de embalaje (4.3).—2. Exclusión por insolvencia (4.6).—3. Exclusión por peligro nuclear (4.7).—4. Inhabilitación para navegar o inadecuación del contenedor (5.1).—5. Exclusión por actos de terrorismo (7.3, 7.4).—IV. MODIFICACIÓN DE LA DURACIÓN DE LA COBERTURA SEGÚN LAS ICC.—1. Inicio de la cobertura (8.1).—2. Modificación de las causas de terminación de la cobertura.—2.1. Terminación ordinaria (8.1.1-8.1.4).—2.2. Modificación de la cláusula «cambio de trayecto» (10).—V. CONCLUSIONES.—BIBLIOGRAFÍA.

I. INTRODUCCIÓN

Como es bien sabido, por razones históricas la regulación española del contrato de seguro marítimo no cuenta en la actualidad con normas adecuadas a su tráfico¹, viéndose forzada a recurrir a la aplicación subsidiaria² de diferentes tipos de cláusulas modelo para adaptarse a la realidad económico-social vigente³.

Es en este contexto que la actualización de las *Institute Cargo Clauses* sobre las condiciones generales aplicables al seguro de transporte marítimo de mercancías, elaboradas por la *International Underwriting Association*⁴ y aplicados por la práctica del seguro marítimo en España como cláusulas particulares a este tipo de contrato, cobran particular interés. No sólo porque de esta manera

¹ En efecto, la normativa especializada actualmente vigente pertenece al Código de Comercio (arts. 737 y ss.), en nuestra doctrina entre quienes han señalado la necesidad de una «puesta al día» de la legislación en la materia, se encuentran J. L. RODRÍGUEZ CARRIÓN, «Fuentes e interpretación del contrato de seguro marítimo», *ADM*, 4, 1986, pp. 292 y ss.; J. M. RUIZ SOROA, «Tema 1», en J. M. RUIZ SOROA, A. ARRANZ DE DIEGO y S. ZABALETA SARASUA, *Manual de Derecho del seguro marítimo*, Dpto. de Transportes y Obras públicas, Vitoria, 1993, p. 18, F. SÁNCHEZ CALERO, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», *RES*, 73-74, 1993, p. 74, I. ARROYO, «El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley del contrato de seguro, modelos de pólizas», *ADM*, 15, 1998, pp. 24 y ss., J. M. MARTÍN OSANTE, «Disposiciones generales y comunes del seguro marítimo en el anteproyecto de 2004», *RDM*, 259, 2006, p. 116, y más recientemente P. GIRGADO PERANDONES, «Los seguros marítimos y aéreos», en F. MARTÍNEZ SANZ (dir.), *Manual de Derecho del transporte*, Madrid, Marcial Pons, 2010, p. 559, a pesar de ello el último esfuerzo del legislador por poner al día esta normativa (BOCG de 19 de diciembre de 2008, Proyecto de Ley General de Navegación Marítima) lamentablemente correrá la misma suerte que los anteriores. Sobre los anteriores proyectos y anteproyectos de LGNM *vid.* J. L. GARCÍA-PITA Y LASTRES, «El régimen del seguro marítimo en la propuesta de anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima» *RES*, 125, 2006, pp. 108 y ss.

² Merced a la aplicación de la libertad contractual prevista en el CCo y también en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. Sobre la superposición de las Cláusulas ICC como cláusulas particulares y los problemas de interpretación de normas que esto genera, *vid.* J. M. MARTÍN OSANTE, «Experiencias en la aplicación de la Ley de contrato de seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones» *RES*, 123-124, 2005, p. 470 y la bibliografía allí citada, así como J. L. GABALDÓN GARCÍA y J. M. RUIZ SOROA, «El seguro marítimo I», en J. L. GABALDÓN GARCÍA y J. M. RUIZ SOROA, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Madrid, Marcial Pons, 2006, p. 860.

³ Al respecto, J. L. GABALDÓN GARCÍA y J. M. RUIZ SOROA, «El seguro marítimo I» cit., p. 859, F. SÁNCHEZ CALERO, «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», cit., p. 76, hacían en su momento un análisis de las normas aplicables que no ha variado mucho, al respecto también P. GIRGADO PERANDONES, «Los seguros marítimos y aéreos», cit., p. 560.

⁴ En 1998 el *Institute of London Underwriters* («ILU») se unió a la *London International Insurance and Reinsurance Market Association* («LIRMA»), para crear la *International Underwriting Association of London* (IUA), de manera que en la actualidad los actores del mercado de seguros de transporte marítimo en Londres están agrupados en sindicatos de Aseguradores que pertenecen a esta nueva asociación o al *Lloyd's Market Association*.

se plantean nuevas soluciones a problemas de interpretación o de protección de los derechos de las partes, sino porque en el caso de la práctica española, habrá que tener en cuenta si el estado de nuestro anacrónico sistema de fuentes en la materia ⁵ se adecua fácilmente a las nuevas cláusulas, o si más bien hay alguna modificación que presenta o podría presentar especial conflictividad con nuestro Derecho.

Este breve análisis de las ICC 2009, se centrará particularmente en las cláusulas de la tabla (A) ⁶, abordando en primer término aquellas modificaciones de mera actualización terminológica o formal, para posteriormente centrarnos en las modificaciones de mayor profundidad y que, por tanto, ameritan un estudio más detallado como son las relativas a las exclusiones, las de modificación de la extensión de la cobertura o los supuestos de terminación de ésta.

II. MODIFICACIONES FORMALES

1. Cambios de terminología

El primer cambio notorio, aunque meramente formal con respecto al texto de las nuevas ICC (A), se refiere a la sustitución del término *Underwriters* por el de *Insurers*, conscientes de la clara influencia global que las ICC tienen en materia de seguro marítimo —y sin duda con el ánimo de continuar esta preponderancia— la IUA ha visto conveniente reemplazar esta locución, históricamente vinculada al reparto del riesgo de una empresa entre varios sujetos ⁷, por una más universal y con menor riesgo de confusión como es la de *Insurers*.

Sin embargo la sustitución de *servants* por *employees*, aparentemente obedece al deseo expreso de la IUA de adaptar el texto de las cláusulas a un mercado más internacional en el que se pueda hacer fácil determinación del vínculo de conexión entre el asegurado y las personas que trabajan para éste en relación de dependencia y bajo su supervisión y, por tanto, eliminar un arcaísmo que en su momento pudo suponer la alusión a reglas por todos conocidas sobre las relaciones de dependencia en el Derecho británico, pero que en la actualidad serán comprendidas de mejor manera con esta nueva expresión. Amén de demostrar, una vez más, la voluntad de la IUA, de mantener vigente el uso de sus cláusulas, empleando para ello expresiones más acordes con los usuarios internacionales de las mismas.

⁵ J. M. MARTÍN OSANTE, «Disposiciones generales y comunes del seguro marítimo...», cit., p. 116.

⁶ La revisión de las cláusulas modelo de la IUA, a cargo del *Joint Cargo Committee*, que culminó en noviembre de 2008 y dio lugar a las ICC 2009 alcanza en relación al seguro de transporte marítimo a las cláusulas (A), (B), (C), las *Institute War Clauses*, y también las *Institute Strikes Clauses*.

⁷ Siendo por tanto un vocablo que no sólo describe la actividad aseguradora sino, al menos en términos anglosajones, otras actividades financieras.

2. Vocablos eliminados

2.1. Referencia al objeto asegurado

El reemplazo del vocablo *goods* o el de *goods hereby insured* en las cláusulas relativas a la duración de la cobertura por el de *subject-matter insured* representa uno de los pocos cambios realizados por el IUA a favor del vocabulario empleado en la *Marine Insurance Act* (MIA 1906), y que en realidad no es nuevo en el texto de las ICC dado que ya había sido utilizado en la versión de 1982. Sin duda esta sustitución de un término por otro tiene la finalidad de aumentar la claridad del texto con respecto a la identificación del objeto asegurado⁸.

2.2. La exclusión por retraso

Incluida por primera vez entre las exclusiones generales de la versión de 1982, la exclusión por retraso o *delay* deriva de la sección 55 (2) (b) de la MIA 1906⁹. En la nueva versión de las ICC (A) se ha eliminado el vocablo *proximately* de la cláusula 4.5 a fin de reflejar una tendencia del Derecho marítimo británico en orden a quitar relevancia a este término, aunque como han señalado diversos autores¹⁰ el verdadero problema de la exclusión por retraso tanto en las cláusulas ICC como también en la MIA 1906 reside en la forma en la que esta última norma interpreta y aplica la relación de causalidad entre los riesgos asegurados y las exclusiones.

De manera que mientras se siga interpretando que «los retrasos no son riesgos o peligros sino el resultado de un peligro»¹¹ es difícil pensar que esta exclusión, incluso con la nueva redacción de la Cláusula 4.5, pueda efectivamente ser utilizada como relación de causalidad para denegar una cobertura, dado que esta relación de causalidad —que el Derecho británico exige como condición *sine qua non* para reconocer el derecho del asegurado a que se le brinde cobertura por un siniestro asegurado— siempre será más fuerte por parte del hecho que haya causado el retraso que por el retraso en sí, al menos según la interpretación británica.

⁸ Vid. N. GEOFFREY HUDSON, *The Institute Clauses*, Londres, LLP, 1999, p. 14, sobre los casos en los que el término *goods* causaba confusión en las anteriores ICC (A) 1982.

⁹ *Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against.*

¹⁰ H. BENNETT, *The Law of Marine Insurance*, 2.ª ed., Oxford, Oxford UP, 2006, p. 466, J. DUNT, *Marine Cargo Insurance*, Londres, Informa, 2009, p. 122.

¹¹ «... *delay is not a risk or a peril but it is the result of a peril*», J. DUNT, *Marine Cargo Insurance*, cit., p. 121, quien señala el caso en el que se basa esta interpretación: *Leyland Shipping v. Norwich Union Insurance Society Ltd* [1918] AC, 350.

3. Frases reemplazadas

Dada la vital importancia del vínculo de causalidad entre el siniestro y la causa del mismo ¹², la nueva versión de las ICC han incluido en su terminología respecto de las exclusiones términos y expresiones destinadas a otorgar distintos grados causales a la hora de determinar si un hecho que dé lugar al siniestro está o no incluido en las exclusiones de las Cláusulas 4, 5, 6 o 7. Estas frases en su mayoría ya fueron incluidas en la versión de 1982 de las ICC, sin embargo en las ICC 2009 se observa una verdadera preocupación por establecer un mayor o menor rango de conductas que puedan dar lugar a la aplicación de una exclusión en razón de la «causa próxima» del siniestro ¹³.

De esta manera las conductas o sucesos «causados por» ¹⁴ pueden ser entendidos como causas directas de exclusión, en las cuales los tribunales no pueden tener dudas sobre la intención de las partes en cuanto a la exclusión de una conducta o hecho cuya realización trae como consecuencia un riesgo no cubierto. Por otro lado, aquellas causas de siniestro que «resultan de» ¹⁵, «derivan de» ¹⁶, o son «atribuibles a» ¹⁷ una conducta o hecho, aceptan que éstos no tenga una relación de causalidad directa pero a pesar de ello dan lugar a que esta conducta o hecho secundario determine la exclusión de cobertura en los casos descritos.

Un ejemplo ilustrativo con relación a este razonamiento se encuentra en la Cláusula ICC (A) 7 numerales 1 y 2, pues mientras que en el primer caso un hecho que deriva en la exclusión de cobertura son los daños causados por huelguistas, trabajadores manifestándose fuera del lugar de trabajo por cierre patronal, etc., en el numeral 2 se describen como exclusiones los daños por pérdida o costes que resulten de huelgas, cierres patronales, etc., de manera que, efectivamente, podría llegar a argumentarse que la diferencia de términos empleados a la hora de describir los riesgos excluidos obedece a un ánimo de ampliar el ámbito de exclusión en el caso de los riesgos descritos en la Cláusula 7.2 ¹⁸.

¹² En nuestra doctrina J. L. RODRÍGUEZ CARRIÓN, «La relación de causalidad pactada, en el marco de la póliza de seguro marítimo de mercancías con incorporación de las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres de 1982», *ADM*, 9, 1991, pp. 35 y ss., quien realiza un análisis exhaustivo de las consecuencias de la aplicación de los principios que emanan de la MIA y de las ICC en contraposición a aquéllos aplicables por nuestro sistema jurídico en relación a la «causa» del siniestro.

¹³ Sobre las *remote, immediate, and proximate causes*, vid. H. BENNETT, *The Law of Marine Insurance*, cit., pp. 302 y ss., el mismo autor critica el uso de la terminología de las ICC en este aspecto, citando diversos casos en los cuales los tribunales británicos han hecho caso omiso de esta distinción de vocablos (p. 326).

¹⁴ «*caused by*», Cláusulas ICC (A) 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 6, 7.1 7.3, y 7.4

¹⁵ «*resulting from*», Cláusula ICC (A) 7.2

¹⁶ «*arising from*», Cláusulas ICC (A) 5.1, 6.1

¹⁷ «*attributable to*», Cláusula ICC (A) 4.1

¹⁸ Vid. también en este sentido M. J. MUSTILL y J. C. B. GILMAN, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16.^a ed., vol. III, Londres, Stevens & Sons, 1981, p. 154, aunque señalan los autores, que esta interpretación esta abierta a la discusión. Por otra parte, no dejan de tener vigencia las palabras de J. L. RODRÍGUEZ CARRIÓN, «La relación de causalidad pactada...», cit., p. 45, en cuanto a las situaciones de injusticia que esta interpretación de la «causa próxima» puede llegar a tener.

Otra frase cuyo uso ha sido extendido en la nueva versión de las ICC (A) con el claro propósito de distinguir dos conceptos distintos es la frase «este seguro»¹⁹, en contraposición a la frase «el contrato de seguro»²⁰. De acuerdo con DUNT²¹ el objetivo es diferenciar entre la cobertura objeto de delimitación a través de las Cláusulas ICC («este seguro») y las obligaciones y derechos que pudieran nacer de lo acordado en la póliza abierta o en el certificado de seguro derivado de ésta («el contrato de seguro»), en particular en lo relacionado con el inicio y extensión de la cobertura.

4. Inclusión del cesionario como asegurado

Fuertemente influenciadas por la definición que las pólizas abiertas que se pactan en el mercado de seguros londinense hacen en relación al asegurado²²—donde se incluye como tal a quien actúa en nombre propio, como agente de un tercero, como subsidiaria de una matriz o sociedad asociada o bajo las instrucciones de otro— las ICC (A) 2009 han ampliado el contenido de la Cláusula 15, para incluir como beneficiario del seguro en categoría de asegurado en nombre propio, a los cesionarios, en su mayoría compradores CIF de las mercancías aseguradas²³.

III. MODIFICACIONES EN LAS CLÁUSULAS DE EXCLUSIÓN

1. Insuficiencia de embalaje (4.3)

La versión 82 de las ICC introdujo por primera vez en la Cláusula 4.3, una cláusula específica destinada a establecer una diferencia clara entre las deficiencias del embalaje de las mercancías aseguradas del *inherent vice* que había sido previsto en las cláusulas *All Risks* de 1963²⁴. En la versión 82, se había estima-

¹⁹ ... *this insurance*, utilizado en todas las cláusulas excepto en la 13, 15, 16, 17 y 19.

²⁰ ... *the contract of insurance*, empleado en las Cláusulas 9.2, 11.2, y 15.1

²¹ *Marine Cargo Insurance*, cit., p. 227.

²² Quien, de acuerdo con la sección 23 (1) de la MIA 1906, debe estar señalado como tal en la póliza, o ésta debe al menos contener especificación de la persona que contrata el seguro por él.

²³ Ello en concordancia con el reciente caso *National Oilwell v. Davy Offshore* [1993] 2 Lloyd's Rep. 582

²⁴ Señalaban las cláusulas del 63: (36) 5. «*This insurance is against all risks of loss of or damage to the subject-matter insured but shall in no case be deemed (37) to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject-matter(38) insured [...]*». De acuerdo con J. DUNT, *Marine Cargo Insurance*, cit., p. 148, a pesar de que en sucesivas versiones de las cláusulas ICC se ha procurado establecer una clara diferencia entre estos dos conceptos, los tribunales británicos suelen considerar la insuficiencia de embalaje como un aspecto del vicio propio o inherente del objeto asegurado según se puede comprobar en *Mayban General Assurance BHD v. Alstom Power Plants* [2004] 2 Lloyd's Rep. 609, para. 19. Sobre el vicio propio en nuestra doctrina, J. L. RODRÍGUEZ CARRIÓN, «La exclusión del vicio propio o naturaleza de la cosa en el seguro marítimo de mercancías» *ADM*, 6, 1988, p. 213, quien destacaba la dificultad, en ciertos casos, de determinar si la pérdida o daño se deben exclusivamente al vicio propio o a otro riesgo distinto.

do necesario diferenciar la extensión de cobertura de acuerdo con la autoría de quien realizaba la estiba, de manera que en el concepto de «embalaje» resultaban incluidas en la cobertura aquellas que se hubieran realizado por operadores distintos al asegurado o sus empleados; además de excluirse de cobertura aquellos casos en los que la estiba se hubiera llevado a cabo antes de la entrada en vigor del contrato ²⁵.

En un esfuerzo más por establecer una clara diferencia entre los vicios propios inherentes al objeto asegurado y la insuficiencia de embalaje, la versión 2009 de la Cláusula 4.3 abunda en mayores detalles sobre el concepto de este término al señalar que deberá «soportar los incidentes ordinarios del transporte cubierto» ²⁶. En efecto, a raíz de un caso concreto ²⁷, los tribunales británicos interpretaron como vicio propio del objeto asegurado la pérdida ocasionada por el comportamiento natural que puede esperarse del mismo en las circunstancias en las cuales éste debía ser transportado, de manera que esta nueva redacción persigue el objetivo de dejar claro al asegurado en qué medida se espera que el embalaje de las mercancías sea suficiente para realizar el transporte asegurado.

Otra nueva aclaración de las ICC 2009 en la Cláusula 4.3 se realiza en relación a los «empleados» del asegurado que hubieran realizado el embalaje o preparación del objeto asegurado, la nueva redacción señala que se excluye de este concepto a los contratistas independientes, sin embargo la aplicación práctica de esta exclusión plantea el problema que podría presentarse en caso de que el contratista independiente realizara el embalaje bajo detalladas instrucciones del asegurado o sus empleados ²⁸.

2. Exclusión por insolvencia (4.6)

En tiempos de crisis económica las exclusiones de responsabilidad por insolvencia suelen cobrar gran importancia en las pólizas de seguros. La modificación de la Cláusula 4.6 de las ICC (A) 2009 es un reflejo de ello, quizá no particularmente en el contexto de la actual crisis económica sino como una percepción general de los aseguradores que, en este caso, no han dejado pasar la ocasión de dar mejor redacción a esta cláusula concreta.

Incluida por primera vez como causa de exclusión en la versión 1982 de las ICC (A) en respuesta a numerosos casos en los cuales los aseguradores tuvieron que responder a un alto número de siniestros causados por la precaria calidad de los buques de los porteadores contratados o sub-contratados para realizar la travesía, en el momento de su introducción produjo controversia, ya que se

²⁵ En palabras de J. M. RUIZ SOROA, «Tema 16», en J. M. RUIZ SOROA, A. ARRANZ DE DIEGO y S. ZABALETA SARASUA, *Manual de Derecho del seguro...*, cit., p. 350, se trataba de una verdadera condición objetiva de cobertura.

²⁶ ... *withstand the ordinary incidents of the insured transit*.

²⁷ *Soya GMBH Kommanditgesellschaft v. White* [1982] 1 Lloyd's Rep. 136 (CA).

²⁸ Al respecto también J. DUNT, *Marine Cargo Insurance*, cit, p. 149.

entendía que solicitaba del asegurado una monitorización gravosa del porteador que además contradecía jurisprudencia consolidada en Derecho británico²⁹, y que con razón también fue criticada en nuestra doctrina³⁰.

La nueva redacción de la Cláusula 4.6 refleja la inquietud por circunscribir el ámbito de la exclusión a casos muy concretos. Ya hemos señalado la voluntad de los aseguradores de otorgar «niveles» de causalidad a los hechos objeto de exclusiones³¹, de manera que con la nueva redacción se entiende la voluntad de exigir un nexo causal directo de la insolvencia o quiebra financiera superior al que preveía la versión anterior de las ICC³².

Por otra parte, la nueva Cláusula 4.6 añade una importante excepción a favor del asegurado —nótese que no incluye a sus empleados— y es que le exige, lógicamente, que cumpla con su deber de diligencia en cuanto a la información que éste tuviera o debiera tener «en el curso ordinario de su actividad» sobre el porteador³³. Al mismo tiempo se establece un límite temporal, que encontramos razonable, que alcanza al momento de realizar el cargamento del objeto asegurado a bordo de la embarcación. Además de incluirse una excepción a favor del tercero de buena fe que hubiera adquirido o acordado adquirir las mercancías aseguradas, en concordancia con la nueva redacción de la Cláusula 15³⁴.

3. Exclusión por peligro nuclear (4.7)

Hasta la versión de 1982 de las ICC (A), la preocupación por los accidentes nucleares o el uso de armas con componentes nucleares no se había llegado a plasmar en el contenido de las cláusulas. Sin embargo, ya en la versión previa de éstas se empezaba a expresar una creciente inquietud por excluir determinados tipos de riesgos relacionados con la energía nuclear, aunque centrados principalmente en la exclusión de riesgos provocados por el uso de armas de guerra que emplearan energía atómica³⁵.

²⁹ En este sentido N. GEOFFREY HUDSON, *The Institute Clauses*, cit., p. 22, quien además cita el caso relevante en la materia: *London & Provincial Leather Process v. Hudson* (1939) 64 Ll. L. Rep. 352, en el que se determinaba que el embargo de los bienes del deudor, un porteador subcontratista —que incluyó las mercancías que este transportaba por cuenta del asegurado— debía interpretarse como apropiación ilícita, supuesto cubierto por la póliza «a todo riesgo».

³⁰ J. M. RUIZ SOROA, «Tema 16», en J. M. RUIZ SOROA, A. ARRANZ DE DIEGO y S. ZABALETA SARASUA, *Manual de Derecho del seguro...*, cit., p. 354.

³¹ Vid. el punto II.3 *supra*.

³² En efecto la actual cláusula exige la pérdida, daño o costes *causados por* [«*caused by*»] la insolvencia o quiebra financiera..., etc. Mientras que en la versión anterior se permitía que estas pérdidas, daños o costes pudieran *derivar de* [«*arising from*»] la insolvencia o quiebra financiera.

³³ Señala J. DUNT, *Marine Cargo Insurance*, cit., p. 158, sobre este punto que será muy difícil para los aseguradores el probar ante los tribunales primero, que la insolvencia causó la pérdida, daño o coste, y segundo que la *governing mind* del asegurado, es decir, los altos directivos de la empresa asegurada, sabían o podían llegar a conocer que esta insolvencia del porteador podía llegar a impedir el desarrollo normal del viaje.

³⁴ Vid. II.4 *supra*.

³⁵ Señalaba la anterior Cláusula 4.7 que quedarían excluidas las pérdidas, daños o costes *arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter*.

Esta postura sufrió una modificación importante a partir de la introducción de la *Radioactive Contamination Exclusion Clause* (10/11/1990) que fue ampliada e incluida en las *International Hull Clauses* 2003³⁶ cuyo objetivo es el de excluir de cobertura todas las formas de contaminación radioactiva³⁷.

De esta manera, la redacción actual de la Cláusula 4.7 refleja esta disposición a limitar la cobertura en estos casos³⁸, empleándose para ello un léxico destinado a ampliar el alcance de la exclusión a su máxima extensión. Para ello se utiliza no sólo la expresión «directa o indirectamente causados por», sino que también se emplea la fórmula «derivados de»³⁹, además de eliminar la referencia a las «armas de guerra» (*weapon of war*), para incluir otro concepto como el de «dispositivo» (*device*) en cuya definición pueden caer no solamente elementos de uso militar, sino también aquéllos destinados a usos civiles⁴⁰.

4. Inhabilitación para navegar o inadecuación del contenedor (5.1)

Tradicionalmente, los aseguradores británicos han ejercido control sobre la calidad de la embarcación en la que el porteador realiza el transporte de las mercancías aseguradas a través, en primer lugar, de la aplicación de la *Institute Classification Clause*⁴¹, pero también mediante las exclusiones señaladas en la Cláusula 5 ICC (A).

Basada en la garantía implícita de navegabilidad prevista por la MIA 1906⁴², las ICC en un principio buscaron aminorar esta exigibilidad a favor del asegurado⁴³; sin embargo, a tiempo de la revisión del contenido de las cláusulas en 1982, se vio necesario ampliar el ámbito de exclusión de manera que si el asegurado o sus empleados fueran conocedores de esta falta de habilidad para navegar, o de que el contenedor fuera inadecuado para el transporte de la carga asegurada, se

³⁶ Cláusula 31 *International Hull Clauses*.

³⁷ Como ha señalado H. BENNETT, *The Law of Marine Insurance*, cit., p. 482, seguramente con la idea de excluir accidentes parecidos al de Chernobyl.

³⁸ De acuerdo con J. DUNT, *Marine Cargo Insurance*, cit., p. 161, esta modificación responde a la influencia del mercado de reaseguros, sobre todo en el caso de que estos riesgos estuvieran conectados a algún tipo de ataque terrorista.

³⁹ ... *directly or indirectly caused by or arising from* [...].

⁴⁰ Hay que destacar que en la actualidad el uso de la Cláusula CL370 (*Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnet Weapons Exclusion Clause*) extiende los supuestos de exclusión incluso más allá de lo previsto por cláusulas anteriores.

⁴¹ Elaboradas por el *Joint Cargo Committee* entraron en vigor a partir del 1/1/2001, y la cual impone al asegurado la clasificación de la embarcación por una *Classification Society* limitando, además, la cobertura en caso de que la nave exceda un límite de edad determinado.

⁴² Secciones 39 (1) y 40 (2).

⁴³ Las ICC (*All Risks*) de 1963 señalaban al respecto en la Cláusula 8. *The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted*, como señala N. GEOFFREY HUDSON, *The Institute Clauses*, cit., p. 23, si no existiera esta cláusula de renuncia, el asegurado no tendría derecho a reclamación alguna ante sus aseguradores si las mercancías aseguradas fueran cargadas a una embarcación inhabilitada para navegar. Sobre este mismo tema en nuestra doctrina J. M. RUIZ SOROA, «Tema 16» en J. M. RUIZ SOROA, A. ARRANZ DE DIEGO y S. ZABALETA SARASUA, *Manual de Derecho del seguro...*, cit., p. 356.

aplicaría la exigencia de garantía implícita de navegabilidad y por tanto el asegurado no tendría derecho a la cobertura.

Dada la redacción actual de la Cláusula 5 ICC(A), es indudable que los aseguradores han sentido la necesidad de clarificar el ámbito de exclusión. En primer lugar, ya no solamente se excluye de cobertura la inhabilidad de la embarcación para navegar, sino también su incapacidad para transportar de modo seguro el objeto asegurado, aunque se admite a favor del asegurado la posibilidad de que éste pueda no conocer o ser consciente de esta inhabilidad o incapacidad al momento de realizar la carga asegurada en la embarcación⁴⁴, en cuyo caso opera la renuncia de la Cláusula 5.3.

En relación a la inadecuación del contenedor para realizar un transporte seguro del objeto del contrato, los aseguradores han optado por limitar su aplicación a los casos en los que la carga de las mercancías aseguradas se realiza una vez la póliza se encuentra en vigor, o si el asegurado o sus empleados, al momento de realizar dicha carga, conocen de esta inadecuación. Sobre este último punto, obsérvese que las cláusulas han querido aumentar las posibilidades de exclusión, pues es cierto que los empleados del asegurado, tendrán mayor oportunidad de determinar⁴⁵ si un contenedor es o no el adecuado para realizar el transporte de la carga⁴⁶.

5. Exclusión por actos de terrorismo (7.3, 7.4)

A la luz del desarrollo de los acontecimientos mundiales en los últimos diez años, la definición de cobertura, o exclusión de cobertura por pérdidas, daños o costes causados por actos de terrorismo, ha dejado de ser una preocupación residual⁴⁷ para el mercado asegurador, razón por la cual se ha visto conveniente realizar una reformulación profunda del contenido de esta cláusula, donde se distingue los actos del terrorismo organizado (Cláusula 7.3) de aquel que pudiera cometer una persona aislada (Cláusula 7.4) a la que no llega a identificar como terrorista, sino implícitamente como extremista político, ideológico o religioso.

La nueva definición de actos de terrorismo en las ICC (A) 2009 corresponde a la que se encuentra en la sección 2(2) de la *Reinsurance (Acts of Terrorism) Act*

⁴⁴ Cuestión que contrasta con lo establecido por el art. 473 del ex.-PLGNM (BOCG de 19 de diciembre de 2008) y que en su fase de anteproyecto fue, duramente criticada por J. L. GARCÍA-PITA Y LASTRES, «El régimen del seguro marítimo...», cit., p. 121, ya que se contemplaba como *deber del asegurado* la mantención de esta navegabilidad durante toda la duración de la cobertura. Opinión que contrasta con J. M. MARTÍN OSANTE, «Seguro marítimo: presente y futuro (Disposiciones especiales)», RES, 126, 2006, p. 289 en cuanto a que este *deber* no conlleva una verdadera sanción por incumplimiento.

⁴⁵ Al respecto la doctrina británica, hace hincapié en la definición de la «*privity obligation*», es decir, hasta donde alcanza el «conocimiento» que el asegurado o sus empleados pueden tener de esta inhabilidad o incapacidad para navegar. En este sentido, de acuerdo con la jurisprudencia interpretativa de la Sección 39 (5) MIA en particular *Compania Maritima San Basilio SA v. Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (The Eurysthenes)* [1976] 2 Lloyd's Rep 171 (CA), se reconoce que «*privity*» requiere un conocimiento subjetivo, o por lo menos una intencionalidad de ignorar un hecho, al respecto también H. BENNETT, *The Law of Marine Insurance*, cit., p. 578, en cuanto al «*blind-eye knowledge*».

⁴⁶ También en este sentido J. DUNT, *Marine Cargo Insurance*, cit, p. 165

⁴⁷ Como atestigua la parquedad de la Cláusula 7.3 ICC (A) 1982.

1993⁴⁸, en ambos casos llama la atención que la definición depende especialmente de la voluntad de derrocar al gobierno, y no incluye la de intimidar al público o ciudadanos.

Por otra parte, en relación a la exclusión de la Cláusula 7.4, heredera de la antigua 7.3, se han incluido no sólo los motivos políticos, sino también los ideológicos y religiosos, ampliando, de esta manera, los supuestos que pueden llegar a quedar excluidos de cobertura⁴⁹.

IV. MODIFICACIÓN DE LA DURACIÓN DE LA COBERTURA SEGÚN LAS ICC

Las cláusulas ICC (A) 2009 que comprenden la determinación de la extensión temporal de cobertura, se encuentran agrupadas en los numerales 8 al 10 y señalan el momento en que se inicia la cobertura⁵⁰, los supuestos que dan lugar a la finalización «ordinaria»⁵¹ o extraordinaria⁵² de ésta, y las excepciones a los supuestos de finalización⁵³ de cobertura.

1. Inicio de la cobertura (8.1)

Entre las modificaciones más relevantes que la ICC (A) 2009 ha realizado destaca, sin lugar a dudas, la relativa a la extensión del momento de inicio de la cobertura⁵⁴. En efecto, hasta la versión anterior de las cláusulas era habitual concertar el inicio de la cobertura desde el momento que éstas dejaban el almacén al inicio de la travesía, hasta que ingresaban en el almacén del lugar de destino. Sin embargo en la nueva versión se extiende esta cobertura al momento en el que las mercancías aseguradas son movidas por primera vez en el almacén o lugar de almacenaje⁵⁵.

⁴⁸ «In this section "acts of terrorism" means acts of persons acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of Her Majesty's Government in the United Kingdom or any other Government de jure or de facto».

⁴⁹ Vid. también la Cláusula 1.3 de las *Institute Strikes Clauses (Cargo)*, y la *Termination of Transit Clause (Terrorism)* JC56.

⁵⁰ La tradicional cláusula «warehouse to warehouse». Sobre el origen y desarrollo histórico de esta cláusula, vid. M. J. MUSTILL y J. C. B. GILMAN, *Arnould's Law of Marine Insurance...*, cit., p. 156.

⁵¹ Cláusulas 8.1.1 a 8.1.4.

⁵² Cláusula 9.

⁵³ Cláusulas 8.2, 8.3 y 10, aunque esta última la estudiaremos en detalle en el apartado V. *infra*.

⁵⁴ En el texto traducido al castellano de las ICC (A) 2009 que se publica al mismo tiempo que este comentario hemos denominado la Cláusula 8 como «Extensión de la cobertura» debido a que el contenido de esta cláusula regula, no sólo los supuestos en los cuales la mercancía asegurada es transportada de un puerto a otro, sino también el inicio y momento de terminación de la cobertura, sin embargo el texto original continúa refiriéndose a la Cláusula 8 como *transit clause*.

⁵⁵ En este sentido en nuestro ordenamiento jurídico también se manifestaba el art. 482 del ex.-PLG-NM (BOCG de 19 de diciembre de 2008), aunque se permitía la posibilidad de que pudiera pactarse el inicio y finalización de la cobertura «de almacén a almacén». Señalando la influencia que las ICC tuvieron

La motivación de este cambio se encuentra en la necesidad de prestar al asegurado una cobertura acorde con las expectativas que un seguro a todo riesgo debería incluir ⁵⁶, aunque desde luego, habrá que esperar a que la práctica determine si esta modificación soluciona más problemas interpretativos de los que ocasiona. Sobre todo si tomamos en cuenta la obligación de que ese movimiento dentro del almacén tenga por objetivo la inmediata carga de las mercancías ⁵⁷ para comenzar su transporte, de manera que cualquier otro movimiento de las mercancías aseguradas dentro del almacén o que conlleve su traslado fuera del mismo, pero que no tenga esta finalidad *inmediata*, no dará lugar al comienzo de la cobertura ⁵⁸, diferencia que es posible que en la práctica sea de difícil prueba.

2. Modificación de las causas de terminación de la cobertura

2.1. Terminación ordinaria (8.1.1-8.1.4)

Los supuestos de terminación de la cobertura, de acuerdo con las nuevas cláusulas han sufrido una importante reformulación, al tiempo que se han introducido determinadas expresiones destinadas a clarificar los supuestos que describen.

En primer lugar se reemplaza la expresión «entrega» (*delivery*) por la más específica de «descarga» (*unloading*), añadiendo que ésta comprende la que se realice de manera que el objeto asegurado sea depositado por primera vez en el almacén final ⁵⁹ del destino especificado en la póliza. Lo cual nos lleva a inferir que los aseguradores han querido ampliar la cobertura a favor de los asegurados en los supuestos en los que las mercancías aseguradas llegan al puerto de destino y son descargadas primero en almacenes aduaneros para, una vez pagadas las tasas de importación, ser trasladadas al almacén final de destino ⁶⁰.

Por otra parte, de acuerdo con el nuevo criterio de comienzo de cobertura al primer movimiento de la carga asegurada en el almacén de inicio, es lógico que la terminación ordinaria se extienda a la conclusión del proceso de descarga en el almacén final de destino o, como señala la Cláusula 8.1.2, en cualquier otro almacén o lugar de almacenaje, siempre que esta descarga de las mercancías ase-

en la redacción de este artículo, J. M. MARTÍN OSANTE, «Seguro marítimo: presente y futuro (Disposiciones especiales)», cit., p. 296.

⁵⁶ J. DUNT, *Marine Cargo Insurance*, cit, p. 228, de acuerdo con este autor, la principal razón por la cual no se había incluido con anterioridad este inicio de cobertura, se debía al temor de que, de asegurarse las mercancías desde que son movidas por primera vez dentro del almacén, podría dar lugar a problemas con los seguros por responsabilidad que pudieran cubrir al almacenista, sin embargo, dado que en la práctica éstos suelen asegurarse contra determinados riesgos (incendio, inundación, etc.), no siendo habitual la cobertura «a todo riesgo», se ha decidido modificar el momento de inicio de cobertura.

⁵⁷ ... for the purpose of the immediate loading.

⁵⁸ Las ICC (A) 2009, junto con la doctrina británica, ponen especial énfasis en la determinación del commencement of transit, J. DUNT, *Marine Cargo Insurance*, cit., p. 232, N. GEOFFREY HUDSON, *The Institute Clauses*, cit., p. 26.

⁵⁹ De acuerdo con H. BENNETT, *The Law of Marine Insurance*, cit., p. 498, lo que constituye este almacén final será determinado de acuerdo con los hechos en cada caso concreto.

⁶⁰ Aunque con un límite temporal, cual es el de los sesenta días previstos en la Cláusula 8.1.4.

guradas se realice a elección del asegurado o sus empleados y no corresponda al curso ordinario del transporte⁶¹.

La terminación de cobertura por utilización del vehículo u otro medio de transporte como almacenaje (Cláusula 8.1.3), es un nuevo supuesto cuyo objetivo parece encontrarse en la necesidad de poner límites a la extensión de cobertura hasta la descarga⁶². Efectivamente, de no mediar esta nueva limitación, el asegurado podría dejar las mercancías aseguradas en los vehículos de transporte—incluyendo los terrestres— antes de que éstas llegaran al almacén final de destino y, si se produjera un siniestro, los aseguradores, merced a la Cláusula 8.1.1 deberían responder por el mismo, incluso en caso de que aquella decisión de que las mercancías permanezcan en los vehículos de transporte, hubiera supuesto un incremento del riesgo⁶³.

Por último, el supuesto regulado por la Cláusula 8.1.4 prevé la terminación de cobertura en caso de que éstas, aun encontrándose en su «curso ordinario» de transporte, sufran algún tipo de retraso después de ser descargadas de la nave o embarcación y no llegaran al almacén final de destino en un plazo de sesenta días.

Obsérvese que una vez transcurridos estos sesenta días no operaría la excepción por retraso ocurrido más allá del control del asegurado⁶⁴, dado que esta cláusula establece una clara prioridad de aplicación a las Cláusulas 8.1.1 a 8.1.4. Al respecto, habría que preguntarse hasta qué punto esta modificación no es demasiado gravosa para el asegurado puesto que castiga con la finalización de la cobertura un hecho que puede llegar a estar más allá del control del asegurado, y que le obliga a pactar una ampliación de cobertura, con el consiguiente coste económico que ello significa.

2.2. *Modificación de la cláusula «cambio de trayecto» (10)*

La versión 1982 de la Cláusula ICC (A) relativa al cambio de trayecto por voluntad del asegurado una vez se hubiera iniciado el transporte, señalaba la obliga-

⁶¹ Respecto a esta cláusula, señala J. DUNT, *Marine Cargo Insurance*, cit., p. 249, que el momento en el que el asegurado toma la decisión de descargar las mercancías en otro puerto o almacén que interrumpa el curso ordinario del transporte, no lleva aparejado la inmediata finalización de la cobertura, sino que, de acuerdo con la nueva redacción de la Cláusula 8.1.2, ésta se produce al momento de finalizar la descarga en ese otro lugar de almacenaje.

⁶² Cláusulas 8.1.1 y 8.1.2.

⁶³ Este fue el caso en *Hepburn v. A. Tomlinson (Hauliers) Ltd* [1966] 1 Lloyd's Rep. 309 (HL), en el cual un cargamento de cigarrillos se dejó en los camiones de transporte por haber llegado al almacén fuera de las horas de trabajo, en circunstancias normales habrían sido descargadas al día siguiente, pero al coincidir un viernes el tiempo de almacenaje en los vehículos se prolongó todo el fin de semana, en el transcurso del cual la mercancía fue robada. Si bien este supuesto representa, efectivamente, un incremento del riesgo, también debemos señalar que de los datos del mismo se infiere que este incremento no se produjo por voluntad directa del asegurado, sino por circunstancias ajenas a ésta. De manera que es posible que este nuevo supuesto de terminación presuponga una posible negligencia o mala fe del asegurado o del porteador, cuestión que sería, desde nuestro punto de vista, totalmente injusta.

⁶⁴ Cláusula 8.3.

ción de este de acordar una nueva prima con los aseguradores a fin de garantizar la continuación de cobertura, y pone de relieve una vez más la voluntad de los aseguradores de ofrecer al asegurado mayor cobertura que aquella prevista en la MIA 1906⁶⁵. Sin embargo, como ha señalado Geoffrey HUDSON⁶⁶ la redacción de esta cláusula, a pesar de ser más favorable al asegurado con carácter general, dejaba en desventajosa situación a aquel asegurado cuyas mercancías fueran ilegalmente enviadas a otro destino por razones ajenas a su voluntad⁶⁷.

La reformulación de la actual Cláusula 10, ha visto solucionado este problema. En efecto, la nueva redacción comprende en su apartado 1 el caso de cambio de trayecto por voluntad expresa del asegurado, eliminando del texto la expresión *held covered* por una más clara explicación del contenido de este concepto para, al mismo tiempo, clarificar que esta extensión de cobertura no es un derecho indiscutible del asegurado —como el uso de la expresión *held covered* podría hacer presumir— sino que depende de que esta extensión de la cobertura *hubiera podido estar disponible a un precio de mercado comercialmente razonable*, transmitiendo de esta manera a las cláusulas una línea jurisprudencial del Derecho británico que expresa esta limitación⁶⁸.

Por otra parte, el nuevo apartado 2 de la Cláusula 10 ampara los cambios de destino realizados sin conocimiento del asegurado⁶⁹. De esta manera, se incorpora a través de las ICC (A) una nueva excepción a la normativa prevista en la Sección 44 de la MIA 1906⁷⁰, a fin de proteger al asegurado de robo por parte del porteador. Para que pueda aplicarse esta nueva cláusula, se requerirá por una parte que el trayecto ya hubiera comenzado, lo cual no elimina una posible futura conflictividad a la hora de resolver los casos en los cuales se trate de un transporte multimodal, dada la tradicional interpretación sobre *attachment of the risk*⁷¹, aunque si aplicamos a esta nueva cláusula la reciente extensión del comienzo de la cobertura, previsto en la Cláusula 8.1 —al primer movimiento en el almacén de inicio del trayecto— puede inferirse que en caso de transporte multimodal que tenga una parte inicial por tierra y que comprenda una parte por

⁶⁵ Efectivamente, la sección 45 de la MIA 1906 señala que (1) *Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.* (2) *Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.*

⁶⁶ *The Institute Clauses*, cit., p. 29.

⁶⁷ Vid. también el razonamiento de M. J. MUSTILL y J. C. B. GILMAN, *Arnould's Law of Marine Insurance...*, cit., pp. 170 y ss., que expresan todas las dudas a que daba lugar la anterior redacción de la Cláusula 10.

⁶⁸ Vid. *Greenock Steamship Co. Ltd v. Maritime Insurance Co. Ltd*. [1902] 2 KB 657.

⁶⁹ En nuestra doctrina ya se manifestó a favor de esta interpretación I. ARROYO, *Curso de Derecho Marítimo*, Barcelona, J. M. Bosch, 2001, p. 613, citando al efecto dos STS en este sentido.

⁷⁰ *Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.*

⁷¹ Comentada entre otros por H. BENNETT, *The Law of Marine Insurance*, cit., p. 514, que señala la falta de vinculación del riesgo al objeto asegurado si éste no inicia la travesía marina para la cual están aseguradas las mercancías y se produce un cambio de trayecto. Criticando esta interpretación, J. L. GABALDÓN GARCÍA y J. M. RUIZ SOROA, «El seguro marítimo I», cit., pp. 885 y ss.

mar, trayecto que hubiera sido modificado —*sin conocimiento del asegurado*— y antes de iniciarse este trayecto se produjera el siniestro, las mercancías estarían aseguradas⁷².

Por último, no hay que perder de vista el segundo requisito para que pueda aplicarse esta cláusula, y es que este cambio de trayecto debe realizarse «sin conocimiento del asegurado o sus empleados», exigiéndose el mismo grado de conocimiento vinculado a concepto de *privity*⁷³. Aunque en nuestra opinión esta última interpretación es quizás demasiado optimista, dado que si los redactores de las nuevas cláusulas hubieran querido aplicar a la Cláusula 10.2 el concepto que sobre «conocimiento» aplica la Cláusula 5, se habría empleado la misma expresión. Otra cosa habría sido que las nuevas ICC no incluyeran la alusión al concepto de *privity* en ninguna de sus cláusulas, en cuyo caso sí que podría inferirse que el concepto es el mismo. Como no ha sido así, es posible que en el futuro veamos interpretaciones judiciales de una u otra cláusula que apliquen diferentes grados de «conocimiento» por parte del asegurado o sus empleados.

V. CONCLUSIONES

En el plano formal destaca positivamente, sin lugar a dudas, la clara voluntad de los aseguradores del mercado de seguros londinense, de fortalecer la validez internacional de las ICC 2009 a través de la reformulación de determinadas cláusulas, pero sobre todo de la adaptación del vocabulario general de éstas a un público que, siendo ajeno al Derecho anglosajón, puede no llegar a comprender la alusión a instituciones jurídicas propias del Derecho británico o que no llegan a ser del todo comprensibles sin la referencia a determinados textos legales vigentes en Gran Bretaña.

No podemos hablar con el mismo entusiasmo sobre la introducción de terminología destinada a atribuir distintos grados de proximidad o lejanía del nexo causal que provoca el siniestro, sobre todo porque la misma doctrina y jurisprudencia británica no parece haberla tenido en cuenta hasta ahora. Aunque desde luego demuestra la voluntad, por parte de los aseguradores, de ampliar los supuestos de exclusión, o de limitarlos, según se emplee un término u otro, es una intencionalidad que no ha sido aprobada por los tribunales, y por tanto es posible que no evite la judicialización de conflictos derivados de su interpretación.

Por otra parte, tampoco se puede calificar de positiva la directa ampliación o clarificación descriptiva de los supuestos de exclusión, dado que esto trae como consecuencia un mayor coste para los asegurados puesto que, de querer proteger sus intereses contra determinados supuestos ahora claramente excluidos, se les obliga a suscribir nuevas pólizas con este fin. Pero sin embargo, debemos decir a favor de ellas que por lo menos, al clarificar el alcance de los supuestos cubiertos,

⁷² Ésta es la interpretación que realiza J. DUNT, *Marine Cargo Insurance*, cit., p. 265.

⁷³ *Ibid.*

se pone sobre aviso a los asegurados en cuanto a la protección que deben esperar de la contratación bajo estas cláusulas.

En relación a la modificación de las cláusulas que regulan el comienzo y terminación de la cobertura, es sin duda favorable para el asegurado que el inicio de la cobertura no comience al salir las mercancías del almacén, como hasta ahora, sino empiece al primer movimiento de éstas en el almacén de origen. Sin duda los aseguradores, en este caso, han atendido al interés de prestar un mejor servicio. A pesar de ello, no podemos dejar de hacer notar que esta modificación traslada al momento de «primer movimiento de las mercancías dentro del almacén» toda la conflictividad que con anterioridad tenía la determinación del momento en que las mercancías salían de él, con la desventaja de que la salida efectiva de las mercancías aseguradas era un dato objetivo de prueba mucho más sencilla que la que puede llegar a ofrecerse de supuesto actual de inicio de la cobertura.

La modificación de los supuestos de terminación ordinaria de la cobertura —terminación de la descarga del vehículo en el almacén final de destino— sí que tiene, o podría tener un efecto directamente beneficioso para el asegurado porque extiende la duración de la cobertura más allá de lo previsto en la anterior versión de las cláusulas, siendo además un dato objetivo de fácil determinación y que ofrece pocas dudas respecto al momento en que se realiza.

Los otros supuestos de terminación de la cobertura vienen a expresar un interés de los aseguradores por eliminar riesgos o, más bien, posibles incrementos del riesgo, por ampliación del tiempo de transporte de las mercancías aseguradas —ya sea por permanencia de las mercancías en los vehículos de transporte, o por el transcurso de más de sesenta días después de la descarga de éstas de la embarcación de transporte, incluso si existiera voluntad de que éstas continuaran su «curso ordinario»— limitación que nos parece contraria al asegurado porque creemos que parte de la suposición, como mínimo, de negligencia del deber de diligencia del porteador o del asegurado.

Desde el punto de vista del Derecho del seguro marítimo en España es lamentable que el PLGNM no haya podido culminar su tramitación parlamentaria, hecho que nos obliga a seguir esperando la tan necesaria actualización de la legislación vigente en la materia.

BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO, I., «El marco jurídico español del contrato de seguro marítimo: Código de Comercio, Ley del contrato de seguro, modelos de pólizas», *ADM*, 15, 1998, pp. 21-67.
 — *Curso de Derecho Marítimo*, J. M. Bosch, Barcelona, 2001.
 BENNETT, H., *The Law of Marine Insurance*, 2.^a ed., Oxford UP, Oxford, 2006.
 DUNT, J., *Marine Cargo Insurance*, Informa, Londres, 2009.
 GABALDÓN GARCÍA, J. L.; RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006.
 GARCÍA-PITA Y LASTRES, J. L., «El régimen del seguro marítimo en la propuesta de anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima» *RES*, 125, 2006, pp. 105-132.

- GEOFFREY HUDSON, N., *The Institute Clauses*, LLP, Londres, 1999.
- GIRGADO PERANDONES, P., «Los seguros marítimos y aéreos», en MARTÍNEZ SANZ, F. (dir.); *Manual de Derecho del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2010.
- MARTÍN OSANTE, J. M., «Experiencias en la aplicación de la Ley de contrato de seguro al seguro marítimo y posibles modificaciones» *RES*, 123-124, 2005, pp. 465-476.
- «Disposiciones generales y comunes del seguro marítimo en el anteproyecto de 2004», *RDM*, 259, 2006, pp. 115-165.
- «Seguro marítimo: presente y futuro (Disposiciones especiales)» *RES*, 126, 2006, pp. 265-306.
- MUSTILL, M. J.; GILMAN, J. C. B., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16.^a ed., vol. III, Stevens & Sons, Londres, 1981.
- RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L., «Fuentes e interpretación del contrato de seguro marítimo», *ADM*, 4, 1986, pp. 279-314.
- «La exclusión del vicio propio o naturaleza de la cosa en el seguro marítimo de mercancías» *ADM*, 6, 1988, pp. 205-221.
- «La relación de causalidad pactada, en el marco de la póliza de seguro marítimo de mercancías con incorporación de las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres de 1982» *ADM*, 9, 1991, pp. 15-47.
- RUIZ SOROA, J. M.; ARRANZ DE DIEGO, A.; ZABALETA SARASUA, S., *Manual de Derecho del seguro marítimo*, Dpto. de Transportes y Obras Públicas, Vitoria, 1993.
- SÁNCHEZ CALERO, F., «Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo», *RES*, 73-74, 1993, pp. 73-88.