



CRÓNICA DE JURISPRUDENCIA DEL SECTOR NAVAL



Gustavo Aragón Ramírez de Pineda. Qvadrigas Abogados

Continuamos con nuestra reseña de sentencias relacionadas con el sector naval, en cuyos procedimientos han intervenido, en muchas ocasiones, ingenieros navales, como partes del mismo, peritos judiciales o en cualquier otra condición, a fin de transmitir a los colegas qué cuestiones están suscitando conflicto en este sector y cómo están siendo resueltas por los Tribunales.

Los títulos que presentan el caso no suponen una regla aplicable a cualquier conflicto similar sino sólo una introducción del asunto en liza. Veamos los casos que han llamado nuestra atención:

1. El asegurado puede optar por el astillero que ofrezca más solvencia para reparar un barco siniestrado si el contrato de seguro no faculta a la aseguradora a elegirlo.

La propietaria de una embarcación demandaba a su aseguradora reclamando una cantidad de dinero alegando, en esencia, que formalizó póliza de seguro de daños con la entidad demandada por un valor total de 450.000 euros y una franquicia de 6.000 euros; la embarcación sufrió daños navegando por las aguas de la Isla de Formentera al colisionar con la quilla de su casco contra un bajo de roca, regresando al puerto de Palma por sus propios medios, procediéndose a la varada de la embarcación en las instalaciones de un astillero para la revisión de los daños y confección de un presupuesto de reparación y cursando el parte de siniestro a la aseguradora demandada; dado que la aseguradora discrepaba de la valoración conforme a los presupuestos de reparación del astillero designado por la propietaria, ésta comunicó a la aseguradora la designación de un perito de seguros al amparo del artículo 38 de la Ley del Contrato de Seguro, contestando la aseguradora reiterando el nombramiento de su perito. La aseguradora remitió a la propietaria de la embarcación un cheque por importe de 78.689,93 euros (el valor del presump-



to realizado por el astillero designado por la aseguradora menos 6.000 € de franquicia); sin embargo, el perito de la propietaria concluyó que el presupuesto presentado por el astillero designado por ésta, por importe de 145.828,80 euros, ofrecía más garantías para desarrollar los trabajos, siendo la embarcación finalmente reparada por dicha entidad; reclamándose judicialmente por la propietaria la diferencia entre el importe de la factura abonada por la propietaria (145.828,80 euros), el pago a cuenta realizado por la aseguradora (78.689,93 €) y la franquicia (6.000 €), en total, 61.138,87 euros.

Es decir, la aseguradora estaba conforme con la existencia del seguro, los daños sufridos por la embarcación asegurada y el alcance de la reparación a efectuar, existiendo discrepancia, no obstante, en cuanto a si existían razones de orden técnico o de otro tipo que justificaran que la reparación de la embarcación debiera llevarse a cabo en el astillero designado por la propietaria, cuyo presupuesto ascendía a la suma de 145.828,80 euros -que fue la entidad que finalmente realizó la reparación de la embarcación-, o bien si podía haberse llevado a cabo dicha reparación por otro astillero designado por la aseguradora cuyo presupuesto era de 84.689,93 euros y que fue la cantidad que abonó la aseguradora a la actora, descontada la franquicia de 6.000 euros existente en la póliza. La aseguradora sostenía que ninguna de las cláusulas insertadas en la póliza suscrita facultaba a la entidad actora a elegir libremente un astillero reparador para el caso de un siniestro como el acaecido.

Con la intervención de dos ingenieros navales durante el procedimiento judicial, el tribunal concluyó que la elección del astillero realizada por la propietaria fue acertada porque:

(i) en el contrato de seguro no se vinculaba al cliente a la elección de una entidad re-

paradora concreta o de elección de la aseguradora;

(ii) uno de los ingenieros navales que intervino en el procedimiento judicial indicó en su informe que ambas propuestas de reparación eran válidas desde el punto de vista de la aptitud para llevar a cabo las reparaciones de forma técnicamente aceptable, no obstante, la capacitación, experiencia y medios del astillero designado por la propietaria para la realización de los trabajos en aluminio era netamente superior a la propuesta por el astillero designado por la aseguradora; y, en cuanto al procedimiento de transporte de la embarcación sin el mástil desde Palma hasta Alcudia, que había de tenerse en cuenta, además del riesgo inherente de un transporte de esa magnitud dependiendo de un único medio de propulsión (el motor de la embarcación), que un velero sin mástil ve severamente modificadas sus características de estabilidad, incrementándose el peligro de que las rajaduras provocadas por la deformación de la estructura se extiendan, manifestando que si ya es poco recomendable un traslado de estas características en una embarcación estructuralmente sana, lo es mucho menos el intentarlo en las condiciones en que se encontraba la embarcación y muy poco probable que Capitanía Marítima lo autorizara.

[SENTENCIA AUDIENCIA PROVINCIAL DE PALMA DE MALLORCA (SECCIÓN 4ª) NÚM. 3/2012 DE 30 DE JULIO].

2. La falta de mantenimiento de una embarcación tiene que estar expresamente pactada en el contrato de seguro para que la aseguradora pueda liberarse de abonar la indemnización por daños.

La demandante, propietaria de una embarcación de recreo a motor dedicada a actividades acuáticas, tenía póliza de seguro que cubría, entre otros, los daños propios.

En mayo de 2010, una entrada de agua que tuvo lugar cuando la embarcación estaba atracada, provocó su hundimiento parcial con los consiguientes daños cuya reparación importó 10.342,31 €, cantidad que la entidad propietaria de la embarcación reclama judicialmente a su aseguradora.

En su escrito de contestación, la aseguradora adujo que el hundimiento se había producido por la falta de mantenimiento de la embarcación que se habría traducido en la falta de estanqueidad del tapón del espejo de popa y en el defectuoso funcionamiento de la bomba de achique que serían las causas del hundimiento lo que, según alega, y en aplicación de lo establecido en la cláusula 26, apartado cuarto, de la póliza, excluiría su responsabilidad

En tal sentido, la falta de adecuado mantenimiento de la embarcación es opuesta por la compañía aseguradora demandada como comprendida en la cláusula 26 de las Condiciones Generales de la Póliza que excluyen la garantía de "daños a la propia embarcación". En concreto, el apartado 4 de dicha cláusula se refiere a "*Los desgastes o deterioro progresivo o a consecuencia del uso o funcionamiento, vicio propio, erosión, oxidación, cavitación, herrumbre, incrustación, así como los efectos de simples rozaduras, raspaduras o arañazos*".

Pues bien, a pesar de la amplitud de la redacción de la cláusula de exoneración, la Audiencia Provincial resolvió que en dicho pacto no se contiene mención alguna a la falta de mantenimiento como causa de exoneración de la responsabilidad de la aseguradora.

[SENTENCIA AUDIENCIA PROVINCIAL DE PALMA DE MALLORCA (SECCIÓN 3ª) NÚM. 268/2013 DE 2 DE JULIO].

3. Reparto de responsabilidades económicas entre el vendedor y posterior reparador de una embarcación y el astillero que lo construyó por el hundimiento de una embarcación a consecuencia de defectos de diseño.

Una entidad compró a una empresa una embarcación nueva fabricada por un astillero. Tiempo más tarde se produjo el hundimiento de la embarcación. Con anterioridad al hundimiento, la empresa vendedora había realizado una reparación en la embarcación. El comprador reclamó a la vendedora y al astillero que fabricó la embarcación la cantidad de 444.716,54 € en concepto de gastos para la reparación de la nave. El objeto del procedimiento fue determinar cuál había sido el hecho causante del siniestro y quién debía responder de él.

Tras la intervención de varios ingenieros navales durante el procedimiento judicial, el tribunal consideró que no puede llegarse a la

conclusión de que la sustitución de un ralé pocos días antes del hundimiento del barco fuera la causa de la génesis del proceso electrolítico que llevó a la descomposición de los pernos de sujeción de la hélice de popa.

Se define la causa última de ese hundimiento en la existencia de la mala conexión eléctrica que presentaba el barco desde su origen (responsabilidad del astillero fabricante), lo que provocó el colapso de los pernos de sujeción de la hélice de popa. La responsabilidad de la vendedora y, posteriormente, reparadora se limita a la no detección por su operario/os de que algo iba mal en esa embarcación y la igual ausencia de detección del desigual trabajo o del desigual deterioro de los ánodos de sacrificio, así como la observación de la imposibilidad de achique del pozo donde se aloja el motor propulsor y de que no cuenta con sistema alguno de alerta.

En definitiva, el astillero fabricante de la embarcación respondió del 80% de la indemnización por ser un defecto de fabricación el principal causante del hundimiento de la embarcación; y el vendedor y, posteriormente, reparador respondió del 20% de la indemnización porque su actuación durante la reparación también desencadenó el siniestro, aunque en menor medida.

[SENTENCIA AUDIENCIA PROVINCIAL DE MURCIA (SECCIÓN 1ª) NÚM. 184/2013 DE 11 ABRIL]

Madrid, a 16 de marzo de 2015

DE SU INEXISTENCIA LEGAL (II) A LA LEGALIZACIÓN DE VICIOS TRADICIONALES EN LA NUEVA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA (I)

JESÚS CASAS TEJEDOR. DR. INGENIERO NAVAL

Es encomiable que, por fin, el Gobierno de España deje de vivir de espaldas al mar e intente establecer una única referencia legislativa en el tratamiento de los diferentes aspectos relacionados con las actividades marítimas mediante la promulgación de la "Ley de Navegación Marítima", sin que ello signifique el que se considere acertada en todos sus planteamientos.

Se ha publicado que esta ley termina con la vigencia de una normativa ampliamente desfasada, y sin embargo, a pesar de que se hayan aceptado las enmiendas, introducidas durante el debate parlamentario, al

proyecto propuesto por el Gobierno, dicha normativa no ha contado con el deseable consenso de los distintos grupos políticos ni con algún despacho marítimo, aunque, sin una clara justificación, si ha merecido la aceptación de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) y, por supuesto, el apoyo de Pequeños y Medianos Astilleros (PYMAR) y Navantia.

Pero, ¿Cuál ha sido la opinión de la Asociación (AINE) o el Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN)? y ¿Cuál la de su Escuela Técnica Superior (ETSIN), de la Universidad Politécnica de Madrid? ¿Han

sido consultados? ¿Quizás no se les ha considerado suficientemente informados sobre el asunto, o sus opiniones carentes de la deseable imparcialidad?

En alusión a algún despacho marítimo, concretamente a Qvadrigas Abogados, y en particular al escrito de su socio Gonzalo Alvar publicado en la revista "Ingeniería Naval" en su ejemplar de "septiembre 2014", en el que se hace un acertado análisis del contenido del Capítulo V de la "Ley de Navegación Marítima" publicada en el Boletín Oficial del Estado el 25 de julio de 2014, y en casi total acuerdo con lo que en él se