

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Pontevedra**

Sección: **2**

Fecha: **31/07/2025**

Nº de Recurso: **22/2023**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

XDO. DO MERCANTIL N. 2PONTEVEDRA

SENTENCIA: 00064/2025

RUA HORTAS S/N 2ª PLANTA Teléfono: 986805269-986805268, Fax: 986805270 Correo electrónico: EMAIL000 Equipo/usuario: B Modelo: N04390 SENTENCIA DE TEXTO LIBRE ART 447 LEC N.I.G.: 36038 47 1 2023 0000032

ORD PROCEDIMIENTO ORDINARIO 0000022 /2023 Procedimiento origen: / Sobre OTRAS MATERIAS DEMANDANTE D/ña. PESQUERIAS NORES MARIN SL Procurador/a Sr/a. MARIA ELENA GARCIA CALVO Abogado/a Sr/a. ALBERTO ANTONIO PENELAS ALVAREZ DEMANDADO , DEMANDADO , DEMANDADO D/ña. MAPFRE ESPAÑA COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS SA, SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS MARITIMOS DE VIGO , MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES EN ESPAÑA Procurador/a Sr/a. MARIA SANJUAN CARRIL, LUIS PEDRO LANERO TABOAS , MARIA SUSANA TOMAS ABAL Abogado/a Sr/a. ANGEL GALVAN LAMET, JAVIER PORTALES RODRIGUEZ ,

SENTENCIA

Pontevedra, 31 de julio de 2025.

Vistos por mí, Doña Rosario Rodríguez López, Magistrada-Juez del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Pontevedra, los autos de Juicio Ordinario nº 22/23 seguidos ante este Juzgado a instancia de la demanda interpuesta por la Procuradora de los Tribunales Dª. Elena García Calvo, PESQUERÍAS NORES , actuando bajo la dirección letrada de D. Alberto Antonio Penelas Álvarez, MAPFRE ESPAÑA, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y , representada por la Procuradora Dª. María Sanjuán Carril y bajo la defensa del letrado D. José Antonio Infiesta Alemany - constando el fallecimiento de D. Gumersindo en el curso de las actuaciones - SOCIEDAD DE SEGUROS , representada por el Procurador D. Luis Pedro Lanero Táboas y bajo la dirección letrada de D. Javier Port MUTUA , representada por la Procuradora Dª. Susana Tomás Abal y bajo la dirección técnica de Dª. Maider Arrieta Artieda, se procede a dictar la presente Sentencia conforme a los siguientes

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por la Procuradora Dª. Elena García Calvo, en nombre y representación de la parte demandante PESQUERÍAS NORES MARÍN, S.L., se presentó escrito de demanda de juicio ordinario en reclamación de la cantidad S.A., (en adelante MAPFRE) SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS MARÍTIMOS DE VIGO (en adelante SEGUROS MUTUOS) y MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES EN ESPAÑA (en adelante MUTUAPESCA), en el que, tras alegar los hechos, así como los fundamentos de derecho que consideró de aplicación, solicitaba se dicte Sentencia conforme a:

ORDINARIO contra las tres aseguradoras demandadas, y tras la tramitación del proceso dicte sentencia condenando;

- a MAPFRE ESPAÑA COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A a pagar a PESQUERÍAS NORES MARÍN, S.L. la suma de TRES MILLONES CIENTO CUATRO MIL CUATROCIENTOS OCHO CON CUARENTA (3.10de principal, más intereses legales y moratorios (arts. 1.100, 1.101 y 1.108 del Código Civil) y las costas del proceso.

- a SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS MARÍTIMOS DE VIGO a pagar a PESQUERÍAS NORES MARÍN, S.L. la suma de UN MILLÓN TREINTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS DOS CON OCHENTA (1.034.802,80) EUROS, en concepto de principal, más intereses legales y moratorios (arts. 1.100, 1.101 y 1.108 del Código Civil) y las costas del proceso.

- a MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES EN ESPAÑA a pagar a PESQUERÍAS NORES MARÍN, S.L. la suma de UN MILLÓN TREINTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS DOS CON OCHENTA (1.034.802,80) EUROS, en concepto de principal, más intereses legales y moratorios (arts. 1.100, 1.101 y 1.108 del Código Civil) y las costas SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda mediante Decreto de fecha 12 de mayo de 2023, se dio traslado a la parte codemandada para contestar en legal y debida forma.

TERCERO.- Por la parte demandada MAPFRE se presentó escrito en fecha 5 de junio de 2023 interesando la suspensión del curso de los autos por prejudicialidad penal con base al procedimiento en curso, bajo Diligencias Previas nº 10/2022, que se sigue ante el Juzgado Central de Instrucción nº 2 de Madrid.

A dicha solicitud se adhirieron las codemandadas SEGUROS MUTUOS y MUTUAPESCA.

Por providencia de fecha 8 de junio de 2023 se acordó, de conformidad con el art. 40 LEC, dar traslado a la parte actora para alegaciones por el término de cinco días, suspendiéndose el plazo para formular contestación por la parte demandada.

Por la parte actora se presentó escrito oponiéndose a la suspensión de las actuaciones interesada.

Por Auto de fecha 28 de noviembre de 2023 se desestimó la suspensión de prejudicialidad penal planteada por la representación procesal de MAPFRE, SEGUROS MUTUOS y MUTUAPESCA, acordando continuar la tramitación del procedimiento instado por el demandante PESQUERÍAS NORES MARÍN, S.L.

Interpuesto recurso de reposición frente a la citada resolución por las codemandadas, y dado traslado para alegaciones con respecto al recurso interpuesto a la parte actora, quien formuló su impugnación, por Auto de fecha 29 de abril de 2024 fue desestimado.

CUARTO.- Las demandadas MAPFRE, SEGUROS MUTUOS y MUTUAPESCA presentaron sus respectivos escritos de contestación en legal y debida forma con base en los razonamientos que obran en autos, solicitando la desestimación de la demanda.

QUINTO.- Por presentados los escritos de contestación, se convocó a las partes al acto de la audiencia previa que tuvo lugar el día 30 de abril de 2024, celebrándose con el resultado que obra en soporte audiovisual y diligencia de ordenación de fecha 2 de mayo de 2024.

La demandante PESQUERÍAS NORES MARÍN, S.L propuso prueba documental, testifical y pericial.

La demandada MAPFRE ESPAÑA, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A propuso interrogatorio de parte, prueba documental y más documental, prueba testifical y pericial.

La demandada SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS MARÍTIMOS DE VIGO propuso prueba documental, documental complementaria, prueba testifical y pericial.

La demandada MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES EN ESPAÑA presentó escrito adhiriéndose a los medios probatorios que fuesen admitidos por el Juzgado a propuesta de las codemandadas.

Admitida la prueba que se estimó pertinente, se procedió al señalamiento de la vista.

SEXTO.- En fecha 3 de diciembre de 2024 se comunicó a este Juzgado el fallecimiento del letrado de la demandada MAPFRE, D. Gumersindo, y tras las actuaciones procesales obrantes en autos, se celebró el acto del juicio los días 11 y 12 de febrero de 2025; las partes comparecieron asistidas de sus respectivas representaciones y letrados.

Tras el recibimiento del pleito a prueba y la práctica de la prueba admitida y no renunciada, como obra en en soporte audiovisual, por ambas partes se formularon conclusiones, quedando las actuaciones pendientes de dictar Sentencia.

Por las codemandadas fue solicitada que se acuerde como diligencia final la práctica de la prueba consistente en la aportación del informe de la CIAIM que pende de la causa penal que se sigue ante Juzgado Central de Instrucción nº 2 de Madrid, siendo reiterada dicha petición en fecha 5 de mayo de 2025.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Planteamiento de la controversia La demanda rectora del presente pleito tiene como objeto la reclamación indemnizatoria que la parte demandante, la empresa armadora PESQUERÍAS NORES MARÍN, S.L., plantea frente a las codemandadas, las aseguradoras MAPFRE ESPAÑA, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A., (MAPFRE), SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS MARÍTIMOS DE VIGO (SEGUROS MUTUOS) y MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES EN ESPAÑA (MUTUAPESCA), con motivo del naufragio del buque pesquero Villa de Pitanxo, propiedad de la parte actora, acaecido el día 15 de febrero de 2022 cuando se

encontraba faenando en el caladero de NAFO y con el fatídico desenlace del fallecimiento de veintiuno de los veinticuatro tripulantes.

Se señala en demanda que en enero de 2.022 la parte actora concertó con la aseguradora MAPFRE, con la intermediación de la correduría de seguros ARTAI, un contrato de seguro marítimo de buques, formalizado mediante Póliza de Seguro de Casco- Máquina nº NUM000, y que cubría los riesgos de navegación y explotación del pesquero Villa de Pitanxo desde el 1 de enero de 2.022 hasta el 31 de diciembre de 2.023.

En la póliza se pactó como valor asegurado del buque la cantidad de 4.900.000, 00 euros; cifra en función de la que se fijó la prima neta anual de 47.481,50 euros.

Paralelamente al seguro de Casco-Máquina del Villa de Pitanxo la actora concertó también - así se hace constar en demanda- la póliza de Seguro de Transportes nº NUM001, mediante la cual se aseguraba el riesgo de pérdida de las capturas a bordo del citado pesquero, con un No obstante lo anterior, pese a cumplir en todo momento con su obligación de pago de las primas correspondientes de seguro, la demandante plantea que las aseguradoras en régimen de coaseguro, aquí demandadas, no han procedido al abono de la indemnización por el siniestro marítimo. Por tal motivo se plantea el presente procedimiento, en concreto, en reclamación de las siguientes sumas:

- 4.900.000,00 euros, valor del buque asegurado en la Póliza de Casco-Máquina;
- 274.014,79 euros, valor de la pesca a bordo, asegurada en la Póliza de Transportes.

Por su parte, las aseguradoras codemandadas formularon contestación a la demanda. La tesis sobre la que descansa la oposición es la falta de cobertura del seguro marítimbuque Villa de Pitanxo, a razón de diversas infracciones imputables al asegurado.

Así, la aseguradora MAPFRE formula oposición, donde partiendo del reconocimiento del aseguramiento en régimen de coaseguro, y la no aplicación al caso del principio de universalidad del riesgo, se alega que el buque no se hundió por los barco en condiciones de navegabilidad (art. 444 LNM), por lo que al concentrarse la causa en la naturaleza del objeto asegurado cuyo vicio propio (art. 420 LNM) aflora en la innavegabilidad, A estos efectos, con fundamento en el art. 419 LNM, dejaba señalado (página 15 de la contestación) que: buque salga incumpliendo el libro y acta de estabilidad.

El asegurado conocía que el buque Villa de Pitanxo tenía una escora permanente a babor de 4 ó 5 grados, y aun así decidió afrontar el viaje a los caladeros NAFO.

El asegurado conocía la modificación estructural del barco no autorizada para albergar combustible extra y, aun así, decidió que el buque saliera.

El asegurado conocía que el barco estaba infectado por Covid y, aun así, decidió que el buque saliera.

El asegurado conocía que el barco iba sobrecargado y, aun así, decidió que saliera.

El asegurado conocía que la epidemia de Covid se había extendido hasta a 11 miembros de Mediante contestación también formula oposición MUTUAPESCA. En el desarrollo de su oposición - un tanto alambicada y confusa -, partiendo de la aplicación al caso de la Ley de Navegación Marítima, se hace constar que el siniestro no goza de cobertura bajo la póliza suscrita por no resultar la innavegabilidad del buque un riesgo cubierto y como condiciones de navegabilidad infringidas por el armador que provocaron el hundimiento del buque se hicieron constar:

- El buque presentaba un peso excesivo que provocó que superase el calado máximo permitido y que su reserva de flotabilidad teórica disminuyera de forma drástica. Las causas de que el peso del buque fuera excesivo a estos efectos fueron varias: por una parte, se ha constatado que el buque había sufrido modificaciones no autorizadas (para almacenar combustible extra); por otro lado, el buque incumplía la prohibición de navegar por zonas de formación de hielo y presentaba, al menos 2 cm de hielo en cubierta, lo que suponía 10 toneladas de peso adicional.

- El buque sufría una escora permanente que provocó que el ángulo de inundación de la tolva de desperdicios se viera perjudicada, precisamente porque la escora afectaba al costado de babor, donde se encontraba la tolva.

- El buque no contaba con la tripulación mínima de seguridad que le era exigible según la normativa aplicable, pues al menos once tripulantes estaban infectados por el COVID en el Por último, SEGUROS MUTUOS presentó sucinto escrito de contestación por el que se hacía constar la adhesión a cuantos hechos y fundamentos de derecho resultaban expuestos por la otras dos codemandadas, interesando se dictase Sentencia desestimatoria, con expresa imposición de costas.

SEGUNDO.- Régimen jurídico aplicable; riesgo de la navegación Antes de entrar a analizar la cuestión objeto de discusión, se hace indispensable determinar cuál es el marco normativo aplicable, así como la doctrina jurisprudencial recaída sobre la materia.

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM), regula el contrato de seguro marítimo en el título VIII, arts. 406 y siguientes. En esta regulación, se establecen disposiciones de aplicación general a toda clase de seguros marítimos, así como normas particulares para los seguros marítimos sobre el buque, las mercancías y la responsabilidad civil.

En cuanto a su ámbito de aplicación, de conformidad con el art. 406.1 LNM, están sujetos a esta ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima y, en lo no previsto en esta ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro.

Como nota distintiva, las normas contenidas en la LNM sobre el seguro marítimo reconocen su naturaleza dispositiva. Así, el art. 407.1 de la citada Ley dispone que:

Las partes tienen la libertad para pactar e incluir en el contrato de seguro las cláusulas que consideren oportunas o convenientes, siempre, claro está, que ello no implique prescindir de los elementos esenciales del contrato.

En este punto, llegamos a lo que podemos considerar piedra angular del seguro marítimo, esto es, la delimitación del riesgo.

Nuestra Ley de Navegación Marítima dedica los artículos 417 y ss. a la delimitación del riesgo marítimo. Señala el art. 417 LNM: asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado El riesgo objeto de cobertura es, pues, o para ello de aquella premisa inequívoca, esto es, el carácter dispositivo y la libertad de pactos entre las partes.

A la vista el mentado precepto, como primera cuestión se plantea qué cabe entender por riesgo de la navegación.

Al respecto, cabe traer a colación la Sentencia 525/2016 de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección 1ª, de 14 de noviembre de 2016: seguro marítimo no da cobertura a cualquier riesgo que incida sobre los intereses asegurados, sino tan sólo a los llamados riesgos de mar. La causa del daño, heterogénea por naturaleza en un seguro presidido por el principio de universalidad del riesgo, presenta como elemento imprescindible la exigencia de que el riesgo nace o se desarrolla en el mar, (así, se ha dicho que el mar es el escenario de la cobertura). Por tanto, cuando se describen en la póliza los riesgos cubiertos debe entenderse la referencia a los riesgos generados con ocasión de la navegación, como por lo demás se desprende de la lectura del apartado " preliminar de las condiciones generales ", que contiene una remisión expresa a la normativa entonces vigente del Código de Comercio. Por ello, el art. 1 de la póliza otorga cobertura a los llamados expresamente " riesgos de mar ", que consisten en una serie de " accidentes ", que enumera el precepto, pero que interpretamos como referidos al ámbito propio de cobertura del seguro marítimo. Por ello, aunque las condiciones particulares incluían en el apartado de riesgos cubiertos también la pérdida total y abandono del casco y máquina, sin hacer alusión a su origen, la cobertura debe entenderse dentro del ámbito del objeto del contrato que, insistimos, es el de la cobertura de los riesgos surgidos con ocasión de la navegación marítima, que comprende también las estancias del buque en puerto, según la interpretación doctrinal predominante. seguro marítimo se encuentra presidido, como dijimos, por un principio de universalidad del riesgo, comprendiendo en principio un conjunto heterogéneo de riesgos que amenazan a los intereses asegurados durante la navegación, abarcando por tanto una pluralidad heterogénea de siniestros, que las pólizas suelen recoger con amplitud, como sucede en el caso. Como interpreta la doctrina, esta característica (que está en el origen de esta modalidad de seguro, que precedió incluso al resto de modalidades) dota al seguro marítimo, en relación con la cobertura de siniestros, de un efecto expansivo, a salvo de que la aseguradora haya tenido la cautela de excluir expresamente en la póliza riesgos concretos. Pero repetimos por última vez que este efecto expansivo no es incompatible con la exigencia, casi ontológica, de un denominador común, y es que estos riesgos se producen en el ámbito específico de la navegación En igual sentido, la vigencia normativa de nuestra Ley de Navegación Marítima, citar la Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña de 30 de julio de 2021:

"Debemos partir de que la institución del seguro marítimo es la que ha determinado la propia especialidad del Derecho Marítimo. Tal como ha resaltado la doctrina científica (Antón, Gabaldón, Luis María), el seguro marítimo es un seguro de daños con el que se pretende reparar el sufrido por una persona y cuya causa es, por tanto, dicha reparación sujeta al principio de uberrima bona fide, como sucede en todo contrato de seguro. Y hay consenso en la doctrina científica en que el elemento del contrato que particulariza o define el seguro marítimo es el del riesgo a que se refiere su cobertura, que se trata de los riesgos propios de la navegación marítima, esto es, los riesgos que pueden acaecer en el mar con ocasión de la navegación. Por lo tanto, el seguro marítimo

viene delimitado por el riesgo complejo que abarca diferentes causas, agrupadas por la circunstancia de poder ocurrir durante la navegación.

La sección 3ª de la LNM se dedica a las disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo y en dicha regulación, como subraya la doctrina (Guillermo, Antón,) se pone de manifiesto la fidelidad de la LNM hacia uno de los principios más característicos del seguro marítimo como es el de la universalidad de los riesgos. Por ello, la regulación contenida en la norma es continuista del derogado artículo 755.14º CCom que configuraba el seguro marítimo como un seguro contra una universalidad de riesgos, y recoge este principio fundamental de su regulación en el artículo 417, en el que dispone que el asegurador indemnizará al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por lo daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación.

(...) Así, la expresión riesgos de la navegación, o su equivalente riesgos de mar, es una cláusula abierta dirigida a cubrir una universalidad de riesgos y no sólo los que traigan causa en la acción del mar o la propia navegación, en el que deben incluirse, sin suponer una lista cerrada, que ya enumeraba el art. 755 CCom: la varada o el empeño del buque, el temporal, el naufragio, el abordaje fortuito, el cambio de derrota durante el viaje o de buque, la echazón, el fuego o explosión, los riesgos de guerra, apresamiento, saqueo, la declaración de guerra, Así pues, nuestra normativa parte del principio de universalidad por razón de considerar cubiertos todos los daños que pueda sufrir el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación marítima. Ello en consideración a que el mar pudiera ser, efectivamente, el agente causal del daño (naufragio por tempestad), pero en otras ocasiones, en cambio, el mar solo pudiera resultar el ámbito espacial en el que acontece el riesgo delimitado (por causa imputable a un error humano, negligencia, hecho fortuito, etc.).

No obstante, lo dicho se entiende sin perjuicio de aquellos riesgos que, en principio, resultan excluidos y que recoge el art. 418 LNM. cobertura del seguro los siguientes riesgos: a) La guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella; b) La captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera; c) La piratería, el motín, el terrorismo y las situaciones de alteración del orden público; d) Las huelgas y los cierres patronales; e) Las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radio igualmente, señala el art. 419 LNM: asegurado, sin que valga pacto en contrario. Tampoco responderá por culpa grave del asegurado, pero, si las partes acordasen lo contrario, quedará al menos un diez por ciento del daño a cargo del asegurado. Este mínimo del diez por ciento es indisponible para las partes.

2. La responsabilidad del asegurador por los daños ocasionados con dolo o culpa grave por los dependientes del asegurado que desempeñen en tierra funciones de gerencia o dirección de las que dependa el estado de conservación o de mantenimiento del objeto asegurado, se regirá por los criterios previstos en el apartado 1 para el supuesto de culpa grave del asegurado.

3. El asegurador responderá de los siniestros causados por dolo o culpa de los demás Asimismo, conforme al art. 420 LNM, quedan excluidos de la cobertura los daños que tengan por causa el vicio propio o la naturaleza intrínseca del objeto asegurado y los que tengan por causa el desgaste y uso natural.

Por su parte, la obligación principal del asegurador es la de indemnizar el siniestro cubierto por el contrato de seguro marítimo, una vez el asegurado haya acreditado la existencia y alcance del daño, así como sus causas. La obligación de indemnizar se contiene en el art. 429 LNM, en los siguientes términos: contrato de seguro, el asegurador está obligado a indemnizar al asegurado en las condiciones estipuladas en la póliza, salvo en los supuestos de exclusión de responsabilidad previstos en el artículo 419.

En definitiva, conforme a las previsiones normativas recogidas en la ley, el principio de universalidad de los riesgos recogido en el art. 417 de la Ley de Navegación Marítima implica que todos los daños y perjuicios sufridos por el interés asegurado estarán amparados, siempre que provengan de un riesgo propio de la navegación y no hayan sido excluidos de forma expresa en la póliza. Asimismo, corresponde a la aseguradora demostrar que el riesgo que originó el daño está excluido de la cobertura del seguro, de tal manera que el asegurado únicamente deberá acreditar la existencia del daño, conforme al art. 429.2 de la misma ley, y que éste procede de un riesgo de la navegación.

TERCERO.- Navegabilidad del buque La controversia que nos ocupa, enmarcada en el ámbito del derecho marítimo, resulta incomprensible sin un examen previo del presupuesto de la navegabilidad, concepto al que las partes han recurrido de manera reiterada.

El requisito de la navegabilidad del buque se encuentra recogido en el vigente art. 444 LNM, estableciendo la obligación del asegurado de mantener la navegabilidad del buque durante toda la duración de la cobertura.

Al respecto, como buen ejemplo de esta obligación, señala la Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra nº 175/2017, de 20 de abril de 2017: e, referida al mantenimiento de un estándar en relación

con su estado general, sus partes accesorias y pertenencias, y su tripulación, que le permita la navegación sin más riesgos que los inherentes al viaje marítimo, es una obligación del asegurado, inclu asimismo, el carácter de ubérrima buena fe que caracteriza al seguro obliga al asegurado a comunicar al asegurador todas las circunstancias por él conocidas que influyan en Asimismo, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección 1ª, Sentencia 510/2019, de 1 de octubre de 2019, que, en relación a aquel presupuesto y las consecuencias de su incumplimiento, también declara: la navegación marítima y la actividad pesquera, puede afectar a las obligaciones de las partes en el contrato de seguro, a salvo de disposición expresa en la póliza, claro está. Debe hacerse también una distinción previa entre las infracciones que son susceptibles, por su gravedad, de afectar a la navegabilidad del buque, de aquellas otras que afecten a otras obligaciones de las partes, o que constituyan causas de exclusión de cobertura, en el sentido del art. 756 del CCom. Por ello, en la repetida sentencia, como también en la 556/2012, de 5.11, de esta misma sección, afirmamos que si un buque incumple los requisitos legales de navegabilidad, -en particular aludíamos a la titulación mínima del capitán y al cumplimiento de las normas sobre dotación mínima de seguridad-, el asegurador debe quedar exonerado del pago de la indemnización.

20. Cuando se alude a la "navegabilidad" no se está haciendo alusión tan solo a los aspectos físicos del buque. Según interpretación general de la doctrina maritimista, y de la jurisprudencia (predominantemente inglesa) que interpreta las pólizas marítimas más difundidas en el tráfico, la navegabilidad del buque no se limita a cuestiones puramente técnicas o físicas (flotabilidad, estabilidad, propulsión, etc.), sino que incluye también cuestiones que afectan a la competencia de la tripulación, y a determinada documentación técnica, que puede calificarse de esencial. Un buque tripulado por personal incompetente, no es un buque navegable; tampoco un buque comandado por quien carezca de la titulación náutica exigible, del mismo modo que no cumple con el requisito de la navegabilidad un buque que presente un vicio estructural, o el que esté diseñado, por ejemplo, para navegar en otro tipo de aguas. En relación con el problema de las infracciones en materia de documentación administrativa, normas legales y administrativas de diverso rango imponen la tenencia de certificados técnicos específicos y actualizados sobre diversos aspectos, que se estiman esenciales para garantizar la seguridad del buque, para salvaguardar las vidas humanas en la mar, para evitar daños medioambientales, o que garantizan, en definitiva, la aptitud misma del buque para la navegación en unas Dicho lo cual, el art. 444 LNM no concreta cuales son las consecuencias del incumplimiento de esta obligación. De ahí que, como hecho no poco habitual, se haya acudido por las aseguradoras a la alegación del incumplimiento de la navegabilidad como causa excluyente de cobertura y legitimadora de la falta de pago.

A la luz del ya derogado art. 756.7º del Código de Comercio, vigente en la materia hasta la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, es donde recayó una doctrina jurisprudencial que vino a perfilar aquel requisito, destacando que, para que la falta de navegabilidad del buque pueda amparar la exclusión de la cobertura del seguro es necesario que exista, y así se acredite, una relación de causalidad entre el siniestro y la circunstancia de la innavegabilidad, o lo que es lo mismo, la prueba de que el siniestro se produjo como consecuencia de aquella falta.

En este sentido, destacar como referente la Sentencia del Tribunal Supremo 160/2020, de 10 de marzo de 2020. La citada Sentencia, tras un análisis de las resoluciones precedentes del Alto Tribunal más relevantes, reitera la necesidad de que se determine la relación de causa y efecto entre la infracción cometida y el naufragio del buque para que opere la exclusión de cobertura del artículo 756.7º del Código de Comercio, refiriendo:

2.-Doctrina jurisprudencial sobre la concurrencia de nexo causal entre la ausencia de las condiciones de navegabilidad apreciadas y la producción del siniestro En la STS 1136/1996, de 31 de diciembre, se enjuició un supuesto en que se consideró infringido el art. 756.7 del Código de Comercio, toda vez que el buque siniestrado, al tener una potencia de 450 C.V., requería un mecánico naval de primera clase y otro de segunda, siendo así que llevaba dos mecánicos de segunda clase, razonándose en dicha resolución que "la infracción de reglamentos no opera con autonomía, ni permite por si sola la privación de los beneficios del seguro, pues se exige que el daño sobrevenga "a consecuencia" de la vulneración, lo que no puede pretenderse del caso que nos ocupa".

En la STS 622/1998, de 29 de junio, el motivo de casación se fundamentaba también en la infracción del art. 756.7 del Código de Comercio, ya que el siniestro ocurrido estaba excluido de la cobertura del seguro, al no tener las personas embarcadas como maquinistas la titulación legal adecuada de conformidad con las disposiciones reglamentarias que se citaban; no obstante fue desestimado de nuevo razonándose que, aunque no la ostentasen, con la consiguiente presunción de impericia para el desempeño de sus funciones como Maquinistas, ello no determina la exclusión del siniestro de la cobertura de la póliza contratada probado como está, sin que tal aserto haya sido desvirtuado en el recurso, que el encallamiento del barco se produjo a consecuencia de navegar sin radar a través de la niebla, lo cual no fue debido a conducta negligente alguna atribuible a los Maquinistas ya que en el causación del daño no intervino defecto alguno referido al aparato motor.

De nuevo, este tribunal tuvo ocasión de pronunciarse al respecto en la STS 754/1998, de 23 de julio, en la que se alegó que el patrón del barco no poseía el título exigido para mandar, en la que se insistió, al interpretar el art. 756.7, que "la preposición "por", y la palabra "causa", obliga a concluir que entre la falta de documentos y el siniestro haya relación de causa a efecto y ello es algo que de ningún modo se puede afirmar".

Si seguimos estudiando la jurisprudencia nos encontramos ahora con la STS 777/2002, de 18 de julio, en la que otra vez se invocaba como infringido el art. 756.7. Argumentaba la parte recurrente que, por mor de las condiciones pactadas, estaba el asegurado obligado a que el patrón poseyera el título exigido para mandar; pues bien, en dicha resolución se razonó, con cita de la STS de 16 de diciembre de 1996, que:

"[...] en la medida en que en las sentencias dictadas por el Juzgado de Primera Instancia y por la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca, se destacan incumplimientos reglamentarios de la compañía demandante en la contratación con los arrendatarios y en la ejecución del contrato de seguro, pero no se establece con claridad que estos incumplimientos fueran la causa determinante de la desaparición de las embarcaciones, la cuestión tiene que conducirse a la presencia o ausencia de la baratería de patrón".

Más recientemente, se abordó tal cuestión de nuevo en la STS 262/2018, de 3 de mayo, en este caso, la recurrente denunciaba de nuevo la infracción del art. 756.7 del Código de Comercio y jurisprudencia interpretativa. En su desarrollo argumentaba que para la aplicación de dicho precepto resulta necesario que se dé una relación de causalidad entre la "falta de documentos" o "contravención de disposiciones administrativas" con la producción del siniestro. El precitado motivo fue estimado, con reproducción de la doctrina sentada por la STS 754/1998, de 23 de julio y 777/2002, de 18 de julio. En ésta última sentencia declaramos:

"[...] En relación a lo expuesto y como interpretación del supuesto séptimo del artículo 756 del Código de Comercio que el recurso de casación estima infringido, la sentencia de esta Sala de 9 (sic) de Julio de 1998, contempla el motivo fundado en que el riesgo no estaba cubierto por la póliza, puesto que entre las condiciones pactadas estaba el asegurado obligado a que el Patrón poseyera el título exigido para mandar (en el caso de autos, no consta que se exigiera tal título a los arrendatarios) y declara a este respecto lo siguiente: "ciertamente el artículo 756 recoge supuestos de irresponsabilidad de la aseguradora por causas determinadas, aunque no se hayan excluido de la póliza, y entre ellas, el número séptimo se refiere a: falta de documentos prescritos en este Código, en las Ordenanzas y Reglamentos de Marina u omisiones de otra clase del capitán, en contravención de las Disposiciones Administrativas, a no ser que se haya tomado a cargo del asegurador la baratería del patrón, pero tal texto ha de conectarse con el párrafo primero del artículo 756, según el cual "no responderán los aseguradores de los daños y perjuicios que sobrevengan a las causas aseguradas por cualquiera de las causas siguientes". La preposición "por", y la palabra "causa", obliga a concluir que entre la falta de documentos y el siniestro haya relación de causa a efecto y ello es algo que de ningún modo se puede afirmar. Ciertamente que la libertad de pacto podría haber subordinado la responsabilidad al título de patrón, pero tampoco es ésta la interpretación que la Sala da al contrato, pues la solicitud se refiere expresamente a las condiciones generales inglesas de yates, y en éstas no se menciona titulación en función de los tonelajes del navío y velocidad en millas que alcanza. Y la Sala en su sentencia, entiende que con tales condiciones generales se pactó el seguro, y por ello no afecta la categoría del título".

Todo ello, llevó a la conclusión a la Sala que:

"[...] de acuerdo con lo acreditado en la instancia, no cabe apreciar que haya relación de causa a efecto entre la falta de documentos achacada a la asegurada, esto es, la falta del certificado de la revisión periódica de julio de 2012, y el siniestro producido provocado por la manipulación intencionada de elementos de la embarcación llevada a cabo por obra de un tercero".

Asimismo, la Sentencia del Tribunal Supremo 516/2022, de 28 de junio 2022, remarca el hecho de que la falta de documentación o requisitos administrativos no es suficiente para excluir la cobertura si no se demuestra que dicha falta fue causa del siniestro. También la Sentencia del Tribunal Supremo 945/2023, de 13 de junio de 2023, la cual sintetiza y declara:

-En su momento, se discutió doctrinal y jurisprudencialmente si el anteriormente mencionado supuesto de exclusión de cobertura a que se refiere el art. 756.7º CCom (lo que se conoce como ausencia de condiciones de navegabilidad del buque) debía tener relación causal con el siniestro, o bastaba con que concurriera dicha condición. En la actualidad, esta cuestión está zanjada en la jurisprudencia de la sala, que considera que debe existir relación causal. Las sentencias 160/2020, de 10 de marzo, y 516/2022, de 28 de junio, tras una detallada síntesis de los pronunciamientos de este tribunal, reprodujeron la sentencia 262/2018, de 3 de mayo, que declaró: artículo 756 recoge supuestos de irresponsabilidad de la aseguradora por causas determinadas, aunque no se hayan excluido de la póliza, y entre ellas, el número séptimo se refiere a: falta de documentos prescritos en este Código, en las Ordenanzas y Reglamentos de Marina u omisiones de otra clase del capitán,

en contravención de las Disposiciones Administrativas, a no ser que se haya tomado a cargo del asegurador la baratería del patrón, pero tal texto ha de conectarse con el párrafo primero del artículo 756, según el cual "no responderán los aseguradores de los daños y perjuicios que sobrevengan a las causas aseguradas por cualquiera de las causas siguientes". La preposición "por", y la palabra "causa", obliga a concluir que entre la falta de documentos y el siniestro haya relación de causa a efecto".

Por lo demás, en ocasiones, también nuestros tribunales no han aceptado la exclusión de cobertura alegada por la aseguradora ante la falta de la navegabilidad, cuando la propia aseguradora bien conocía esa circunstancia, su insuficiencia, o bien pudo haberla conocido, en aplicación del principio de buena fe.

Al efecto, la Sentencia del Tribunal Supremo 53/2010, de 26 de febrero, trata sobre el hundimiento de un buque que no reunía las condiciones de navegabilidad exigibles, al llevar una carga excesiva y no haber obtenido la certificación de la sociedad de clasificación correspondiente. El Tribunal Supremo concluye que la aseguradora no puede ampararse en la falta de clasificación del buque para excluir la cobertura si conocía y toleraba dicha circunstancia al suscribir la póliza, puesto que: exclusión de la cobertura pactada el hecho de no haber sido el buque clasificado, es lo cierto que la recurrente - que no consta haya exigido nunca la clasificación - pretende quedar liberada de su obligación por la falta de un requisito cuya ausencia conocía y ha tolerado mientras sólo se trató de cobrar la prima.

Busca con ello que, en contra de la buena fe, como estándar o modelo de conducta, prevalezca su postura procesal pese a ser contradictoria con un elocuente y significativo Asimismo, la Sentencia Tribunal Supremo 496/2013 de 9 de julio de 2013, donde la Sala consideró que el asegurador al contratar el seguro era conocedor de la titulación del patrón sin que se pusiese objeción alguna, no siendo admisible el rechazo posterior del siniestro, por cuanto declara: e a la literalidad del mismo (art. 1281 del CC), es forzoso reconocer que la aseguradora contrató conociendo y no discutiendo el título presentado, por lo que en aras a la buena fe contractual (art. 1258 del CC) está obligada a cumplir los compromisos contraídos, no siendo de recibo que intente apoyarse en una pretendida exclusión de cobertura (STS 10 de junio de 2010. Rec 1214/2006).

La postura de la aseguradora es claramente desnaturalizadora del contrato, pues conociendo al momento de la firma la existencia de título que no impugnó, pretende eludir el Desarrollado este repaso por la jurisprudencia recaída sobre la cuestión, cabe decir que la vigente Ley de Navegación Marítima, no contempla un precepto como el art. 756 CCom descriptivo de los supuestos en que no debe responder la aseguradora, aunque no se haya excluido. Dicho precepto ha sido sustituido por el art. 419 LNM, en cuanto a que la aseguradora no debe responder en los supuestos de culpa grave del asegurado, o de vicio propio del buque, conforme al art. 420 LNM, pero no en la exigencia de esa necesaria relación de causalidad a que se refiere la jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo transcrita, como recuerda nuestra Audiencia Provincial de Pontevedra en su Sentencia 143/25, de 14 de marzo de 2025, al señalar: que es necesario que se determine la relación de "causa y efecto entre la infracción cometida y el siniestro. Así lo recogíamos en nuestra sentencia num. 250/2020, de 26 de mayo, que recoge la Jurisprudencia recogida, entre otras, en la STS núm. 160/2020, de 10 de marzo.

11. Sin embargo, no puede perderse de vista que la Jurisprudencia del TS se refiere a la interpretación del ya derogado art. 756. 7º Código de Comercio. Esta Jurisprudencia residencia su interpretación en la literalidad del citado precepto pues en la mencionada STS núm. 160/2020, se hace un repaso de la Jurisprudencia relativa al tema y se aprecia como reiteradamente se Insistió, al interpretar el art. 756. 7, que "la preposición "por", y la palabra "causa", obliga a concluir que entre la falta de documentos y el siniestro haya relación de causa a efecto y ello es algo que de ningún modo se puede afirmar".

12. Ocorre que la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que se aplica a los seguros marítimos, como dispone su art. 406, no contempla un precepto similar, especialmente en cuanto a su redacción.

13. En nuestra sentencia núm. 250/2020, dijimos que no contiene la LNM un precepto como el art. 756 CCom descriptivo de los supuestos en que no debe responder la aseguradora, aunque no se haya excluido. Pero viene a ser sustituido por la regla genérica que recoge el art. 419 LNM en orden a que el asegurador, salvo pacto en contrario, no responde de los daños causados al interés asegurado por culpa grave del asegurado. Pero tal identificación debe entenderse en lo relativo a que la aseguradora no debe responder en los supuestos de culpa grave del asegurado, no en la exigencia del nexo causal a que se refiere el recurrente.

CUARTO.- Valoración de la actividad probatoria Visto cuanto antecede, expuestas las posiciones de los aquí litigantes y perfilado el régimen jurídico y doctrina jurisprudencial aplicable al caso, resta ya descender al análisis y valoración de la actividad probatoria desplegada en el presente procedimiento civil.

La presente litis descansa en el ámbito contractual. Conforme a lo que se dejó expuesto en los fundamentos precedentes, son las partes en el seguro marítimo las que bajo la libertad de pacto delimitan la cobertura

del mismo, esto es, los riesgos cubiertos, y también los excluidos. Es la aseguradora la que está obligada a demostrar que el riesgo no se encuentra cubierto, mientras que al asegurado le basta con acreditar la existencia de un daño.

Con carácter previo, señalar que no viene a ser hecho discutido en el presente pleito ni el aseguramiento, ni la vigencia de las pólizas de seguros obrantes en autos. La realidad del aseguramiento es manifiesta e indiscutida, cual se desprende de la actuación desarrollada por la demandada MAPFRE, poniendo en marcha todos los mecanismos dirigidos a hacer efectiva la indemnización tras el siniestro, tales como intervención del perito tasador y emisión de un primer informe por Fulgencio, obrante en autos, asumiendo la cobertura del siniestro. Tampoco ha sido objeto de discusión en esta litis la naturaleza de sus cláusulas, entendiéndose todas ellas de aplicación al caso al no haber sido puestas en cuestión.

Como consta en actuaciones, en el presente supuesto las partes intervinientes concertaron las siguientes modalidades de seguro marítimo:

- Un seguro de cascos (documento nº 2 de la demanda). La póliza nº NUM000 asegura el buque Villa de Pitanxo, perteneciente a la flota del armador asegurado del buque se pactó la cantidad de 4.900.000,00 euros; entre los riesgos 6.2.2 estallido de calderas, roturas de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria o casco.

6.2.3 negligencia del Capitán, Oficiales, Tripulantes o Prácticos.

6.2.4 negligencia de reparadores o fletadores siempre que tales reparadores o fletadores no figuren como Asegurados bajo el presente contrato.

6.2.5 baratería del Capitán, Oficiales o Tripulación siempre que tal pérdida o daño no resulte de falta de la debida d - consideración a una prima adicional, este seguro se extiende a cubrir:

1.1.1 cualquier caldera que estalle o eje que se rompa 1.1.2 cualquier parte defectuosa que haya causado pérdida o daño al buque cubierto por la cláusula 6.2.2 de las Cláusulas del Instituto para Buques Pesqueros Cascos 20-7-87, 1.2 la pérdida o daño al buque causado por cualquier accidente o negligencia,

- La póliza nº NUM001 dispone que el interés asegurado son las de varias especies y tipos, durante la duración de las mareas correspondientes a bordo de los buques pesqueros relacionados en el apartado nº 4 de las condiciones particu , donde se incluye el Villa de Pitanxo, con un límite asegurado por marea de 1.500.000,00 euros.

Junto a los citados seguros, la actora tenía concertado un seguro de Protección los riesgos de polución, remoción de restos y otras responsabilidades del armador, que no es objeto del presente procedimiento (documento nº 6 y 6 bis de la demanda).

Pues bien, los términos contractuales pactados son totalmente claros, en cuanto a incluir dentro de la cobertura de riesgos, tal y como recoge el condicionado particular de la póliza de casco-máquina, la pérdida total del buque por naufragio; así, en su literalidad, se recoge en el citado clausulado:

-RIESGOS CUBIERTOS:

Se responde de la pérdida total, subsiguiente a igual pérdida total del buque, abandono, avería gruesa, gastos de salvamento, averías particulares a consecuencia de naufragio, varada, embarrancada, colisión, incendio y explosión del pesquero porteador.

También se responde de las averías particulares que sean consecuencia directa de todo riesgo accidental de mar, debidamente justificado con la protesta del Capitán, quedando igualmente incluidos los riesgos de caída de bultos al mar durante las operaciones de transbordo a otro buque, así como los daños y/ o pérdidas que sufran las Conviene destacar que la representación de las aseguradoras ha incidido en el presente procedimiento en el hecho de que la protesta de mar constituye documento decisivo y esencial de la controversia civil, cuya falsedad está siendo objeto de investigación penal.

La propia parte actora recoge en su escrito de demanda que como consecuencia del fallecimiento de veintiún tripulantes en el naufragio, se tramitan Diligencias previas nº 10/2022 ante el Juzgado Central de Instrucción nº 2, investigándose los siguientes hechos:

- Si el patrón cometió una negligencia con trascendencia penal por razón de haber realizado una maniobra temeraria, cuando el buque embarra durante la maniobra de virada del aparejo, y ello con causa en el cambio de declaración del superviviente Rómulo.

2º.- Si la empresa armadora cometió un delito por razón de que en el certificado de conformidad figura que el buque estaba provisto con dispositivos de salvamento para 22 tripulantes, mientras que la dotación se componía de 24, con lo cual no habría medidas de seguridad y salvamento para dos tripulantes.

3º.- Si el patrón cometió falsedad documental al presentar la Protesta de Mar en Canadá, y hacer constar que primero se había parado el motor y tras ello producido el embarque de agua que culmina en el naufragio, cuando (según los querellantes) habría sido al revés, primero se produce el embarque de agua por una maniobra temeraria durante el virado del aparejo, y tras ello se para el motor. También con base en la declaración de Rómulo.

4º.- Si la empresa armadora participó en la creación del relato de hechos expuesto por Con respecto de la protesta de mar, bajo esta denominación se regula aquel procedimiento de certificación pública que se inicia con la puesta de manifiesto por parte del capitán de aquellas incidencias del viaje, haciéndolo ante la Capitanía Marítima del puerto de destino o, cuando éste fuere extranjero, ante el cónsul español (art. 504.1 LNM). Así, en el plazo de veinticuatro horas a contar desde su llegada al puerto de destino el capitán deberá entregar una copia de la parte correspondiente del Diario de Navegación y del acta en que hubiera hecho constar las incidencias producidas (art. 504.2 LNM) Como se dejó ya resuelto por Auto de fecha 29 de abril de 2024 dictado por este Juzgado, no alberga duda que, desde la literalidad del condicionado -párrafo primero

-, la falta de previsión de la necesidad de justificación a través de la protesta en cuanto a su carácter decisivo y esencial en esta controversia civil.

Por su parte, acreditado queda, igualmente, que la póliza suscrita incorpora una cobertura de riesgos más amplia que la de una póliza ordinaria, incorporando incluso la pérdida o aquellos daños que incluso pudiesen ser ocasionados por o, sobre la base de las cláusulas por riesgos adicionales, Así las cosas, la controversia en examen se centra en determinar la procedencia, o no, de la exclusión de cobertura. Todo ello en la tesis postulada por las aseguradoras vicio propio (art. 420 LNM) del buque.

Es indudable que, en casos como el presente, la prueba pericial adquiere una relevancia determinante en el marco de la actividad probatoria, toda vez que permite al órgano jurisdiccional acceder a conocimientos especializados que exceden del saber común y resultan imprescindibles para la adecuada valoración de los hechos controvertidos. En efecto, cuando la cuestión litigiosa involucra aspectos de carácter técnico que requieren una explicación científica, profesional o especializada, la pericia se erige en un medio de prueba de especial trascendencia, dotado de un valor ilustrativo que orienta y complementa la apreciación judicial.

En el presente proceso se han aportado diversos dictámenes periciales por cada una de las partes, muy extensos y técnicamente muy complejos. De esta manera, corresponde al juez ponderar los informes periciales en conjunto con el resto de la prueba obrante en autos, conforme a las reglas de la sana crítica, evaluando su coherencia interna, el rigor técnico de su fundamentación, la solvencia profesional de quienes los emiten y su concordancia con los demás medios de prueba practicados.

La parte actora acompaña los informes técnicos de CNV NAVAL ARCHITECS, firmado por el Ingeniero Naval D. Cornelio; informe GESTENAVAL, firmado por el Ingeniero Naval D. Baldomero, y el informe CONPEMAR, firmado por D. Marco Antonio, Capitán de la Marina Mercante y Comisario de Averías Marítimo.

De contrario, la aseguradoras sostienen su tesis sobre la base de cuatro informes periciales: informe final y adenda de ABACO, firmado por los Ingenieros Navales D. Carlos Alberto y D. Iván; informe de COTENAVAL, titulado y firmado por el Ingeniero Naval D. Sabino; informe del Doctor Ingeniero Naval D. Bernardo, titulado Villa de Pitanxo en las distintas situaciones que se presentan en una marea c y el informe sobre formación de hielo de D. Benito.

La valoración judicial en el presente caso se sustenta, pues, en la necesidad de establecer si la navegabilidad del buque Villa de Pitanxo resultó afectada o se vio comprometida por las diversas infracciones imputadas que pasamos a analizar por separado, para una mejor comprensión, tal y como fueron recogidas en los escritos de contestación.

1. Incumplimiento de la normativa de aplicación Como primero de los motivos de oposición, la demandada MAPFRE afirma en su escrito de oposición que el armador habría incumplido con la normativa de aplicación respecto de la seguridad y navegabilidad del buque.

La LNM establece unas normas de carácter general sobre la seguridad de los buques y embarcaciones. Al efecto, se atribuye a la Administración Marítima el control técnico y la inspección del cumplimiento de las normas en materia de seguridad y prevención de la contaminación y la competencia para la emisión de los certificados exigidos en esta materia a los buques que enarboles pabellón nacional (art. 101 LNM). Por su parte, se prevé la posible autorización para la realización de determinadas funciones a favor de las sociedades de clasificación reconocidas (art. 106 LNM).

Conforme al art. 103.1 LNM: El incumplimiento de estas normas de seguridad, así como la carencia o extinción de la vigencia de los certificados que resultan exigibles, puede conllevar la prohibición para navegar a los

buques nacionales, siendo responsabilidad la falta de dichos certificados del armador y subsidiariamente de las personas designadas de conformidad a las disposiciones establecidas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (art. 103 ap. 2 y 3 LNM).

En lo que al caso de autos se refiere, consta acreditado que el pesquero Villa de Pitaxo había pasado satisfactoriamente todas las inspecciones reglamentarias exigidas por la normativa de aplicación y tenía todos los documentos y certificados oficiales en materia de navegabilidad y seguridad en regla.

En tal sentido, como se hace constar en demanda, consta prueba documental de los siguientes certificados:

- Certificado de Conformidad (documento nº 7 de la demanda), expedido el 21 de febrero de 2020 y válido hasta el 12 de marzo de 2024. En el mismo se certifica que el buque ha sido sometido a reconocimiento conforme a la Regla I/6(a) del Protocolo de Torremolinos de 1.993 y que cumple íntegramente con la Directiva 97/70/CE del Consejo.
- Certificado de Navegabilidad, realizado el 28 de enero de 2.020, expedido el día 12 de agosto de 2020 y con validez hasta el 28 de enero de 2.024 (documento nº 8 de la demanda). En el mismo consta que se produjo inspección por los inspectores de la Capitanía Marítima de Vigo y se hace constar:
- Certificado de Navegabilidad del 31 de enero de 2.022 (documento nº 9 de la demanda).
- el 23 de febrero de 2.021 (documento nº 10 de la demanda).
- Certificado de Seguridad Radioeléctrica (documento nº 11 de la demanda).
- Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (documento nº 12 de la demanda).
- Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica (documento nº 13 de la demanda).
- Certificado Internacional de Eficiencia Energética (documento nº 14 de la demanda).
- Certificado Internacional de Prevención de la contaminación de Aguas Sucias (documento nº 15 de la demanda).
- Certificado Internacional Relativo al Sistema Antiincrustante (documento nº 16 de la demanda).
- Certificado de Reconocimiento de la Instalación Frigorífica (documento nº 17 de la demanda).
- Licencia de Estación de Radio (documento nº 18 de la demanda).

En este contexto, como señala el perito D. Cornelio en su informe, podemos concluir que el pesquero Villa de Pitaxo tenía los certificados técnicos renovados después de pasar diversas inspecciones, tanto por parte de los técnicos de la inspección marítima, como de los técnicos de la sociedad de clasificación.

Adviértase que el despacho y el certificado de navegabilidad o de conformidad son los documentos a través de los cuales la autoridad pública competente garantiza que se cumplen los requisitos para que el buque resulte navegable. No se reseñó incumplimiento alguno.

A modo de refuerzo, en el presente caso, una sociedad de clasificación certifica que cumple con las reglas de clase tras la realización de oportuna inspección. Se ha aportado a autos informe de clasificación emitido por la Sociedad de Clasificación BUREAU VERITAS (documento 23 y 23 bis de la demanda) para clase de casco-inicio (SSH); visita anual de casco (ASH); Inspección anual de estructura (ASHS) completo; visita periódica de la Carena en Dique seco tras desarrollar inspección de clase durante el periodo 4 de enero de 2022 a 24 de enero de 2022, es decir, menos de un mes antes de que se produjera el siniestro.

Asimismo, la prueba testifical también ha resultado concluyente. D. Severiano, inspector de Capitanía Marítima de Vigo, compareció el día del juicio para ratificar de forma contundente la inspección personal desarrollada al Villa de Pitaxo de Conformidad (documento nº 7 de la demanda). Así, D. Severiano declaró lo que es el casco en seco, la máquina principal, máquinas auxiliares, instalaciones eléctricas, En el mismo sentido, el testigo D. Apolonio, inspector de la armadora, ratifica la inspección desarrollada al buque en los astilleros para renovación de certificados, sin incidencia o deficiencia de ningún tipo.

Así pues, las afirmaciones de la aseguradora MAPFRE relativas a que el buque no cumplía con la normativa de aplicación, ni con todas las inspecciones que dicha normativa requiere, resulta mera alegación huérfana de sustento probatorio en cuanto al hecho que pueda significar una exclusión de cobertura.

2. Incumplimiento de la tripulación mínima Otra infracción denunciada por la parte demandada que ha de ser objeto de examen es la relativa a la falta de tripulación mínima.

Así, se afirma en la contestación de MAPFRE que como consecuencia de una gestión deficiente del COVID-19, se llega a detectar que hasta once miembros de la tripulación resultaron afectados por el virus. Sin embargo, se hace constar en contestación, Dicha circunstancia, se afirma por la aseguradora, supuso la afectación de las condiciones de navegabilidad del buque.

En apoyo de dicha afirmación, el informe pericial ABACO aportado (páginas 79 y siguientes) señala: la causalidad en el hundimiento, porque sin la tripulación en debidas condiciones de capacidad física y mental el buque no cumple con la dotación mínima de seguridad y, por lo tanto, se igualmente, la codemandada MUTUAPESCA insiste de forma profusa en dicha circunstancia, indicando que el buque no contaba con la tripulación mínima de seguridad que le era exigida según la normativa aplicable. En desarrollo de esta postura se hace constar en contestación que [REDACTED] dio positivo por COVID tras haber compartido al menos 24 horas con el resto de los tripulantes y fue desembarcado el 26 de enero de 2022 en Vigo y reemplazado por el marinero D. Adolfo. Sin embargo, la actora ordenó zarpar al buque sin esperar a los resultados de los PCR del resto de la tripulación y sin que ésta hubiera guardado la cuarentena obligatoria. Como consecuencia de esta grave negligencia de la actora, en los siguientes días se detectó un brote masivo de COVID a bordo que llegó a afectar, al menos a 11 tripulantes, la mitad de la por todo ello, c en lugar de ordenar al Capitán que desembarcara a los tripulantes afectados para su reemplazo, envió al buque a faenar a los No cabe aceptar la tesis mantenida por las aseguradoras tampoco en cuanto a este extremo, merced a que la actividad probatoria es concluyente para desmerecer dicho argumento.

Consta en autos certificado de despacho (documento nº 21 de la demanda) donde se declara la existencia de dotación mínima de seguridad asignada; por otro lado, también consta en autos las actas de formación impartidas por la empresa de prevención de riesgos laborales CUALTIS al patrón al mando (más documental nº 5); por último, se ha aportado a actuaciones comunicación del Instituto Social de la Marina en respuesta a las llamadas del capitán del buque Villa de Pitanxo por parte del Centro de Radio Médico (más documental nº7), donde se hace constar que a la salida de Vigo todos los tripulantes eran negativos en COVID; a los siete días, tras realizar test de antígenos a todos los tripulantes, dos de ellos resultaron positivos, asintomáticos, y que fueron aislados; a los dos días, resultaron positivos otros cuatro tripulantes, igualmente asintomáticos. Finalmente, en el citado informe se recoge: al quedarle al menos un mes de marea como mínimo, desde el Centro de Radio Médico y al encontrarse asintomáticos, se aconsejó realizar nuevos test en 7 días y mientras tanto vigilar el estado de salud, así como que deberían de llamar si aparecían más positivos o si alguno Por tanto, no se colige negligencia alguna imputable al armador por los contagios sobrevenidos a bordo del buque, constando al respecto la gestión desarrollada por el capitán y las medidas a adoptar que se le indicaron.

Decir que, aunque en contestación dicho argumento fue esgrimido con contundencia, presentándose como un fundamento clave en la argumentación jurídica, dicho argumento ha sido desplazado casi al completo en el acto del juicio, y lejos de ser desmentido explícitamente, ha ido perdiendo relevancia ante otras líneas defensivas de las demandadas. De la misma manera, el argumento relativo a el prueba practicada a instancia de la parte actora.

Finalmente, obvia cualquier consideración en cuanto a los supuestos incumplimientos en materia de periodos de descanso apuntada por la parte demandada de forma tangencial en contestación, en tanto que dicha circunstancia, al margen de no haberse practicado prueba que respalde el hecho en cuestión, no puede considerarse determinante al objeto de autos.

3. Modificaciones no autorizadas del buque para combustible extra Uno de los aspectos que, sin duda, resultó cuestión principal en el juicio celebrado fue la relativa a las modificaciones en el buque, no autorizadas ni aprobadas por las autoridades.

Sostienen las demandadas en contestación que los armadores conocían, o deberían haber conocido, que el barco iba sobrecargado con un combustible extra en departamentos no declarados a las autoridades correspondientes, que permitían al barco contar con autonomía de navegación sin tener que repostar en puertos de Canadá. Estas afirmaciones se fundamentan en el informe ABACO (página 137 y siguientes), firmado por D. Carlos Alberto y D. Iván. El citado informe incide en que ipal Wartsila 9L20 (ver imagen a continuación), y considerando los días de navegación en campañas anteriores, como ya trasladamos en su día al armador, el buque no dispone, con la configuración de tanques de diésel aprobada, de la cantidad de combustible necesario para realizar campañas del orden de 60 días, como queda acreditado en los tres últimos años, y como probablemente ha ocurrido en años añade que 1.620 kw (ver tabla a continuación), que es el modelo que corresponde a un motor principal. Como es habitual, y como reconoce el propio inspector del armador (que incluso declara una potencia del motor superior a la que indica el fabricante, suponemos por error), la potencia que se refleja en los Certificados no es la real del motor, y hemos de basarnos siempre en los datos del fabricante. En nuestros cálculos, para actuar de la forma más conservadora, vamos a considerar una potencia inferior de 1.530 kW, que es la que refleja el artículo de Ingeniería Naval (ver anexo 23), y en la

tabla del fabricante es la potencia que correspondería a un motor auxiliar, en un consumo por día de 6.519,63 litros/días, cifra media que en base a nuestra experiencia es Finalmente, el informe apunta a que el total de combustible necesario sería de 417.270,55 litros, por lo que está diseñado para albergar 335.000 litros de diésel, técnicamente no es posible navegar y faenar durante un total de casi 60 días, salvo que lleve un combustible extra, no autorizado de 82.270,55 litros, que en peso supondría un desplazamiento extra a la salida de unas 70 t de forma muy relevante a la causalidad en el hundimiento, porque el exceso de peso por combustible, una vez en caladero y con una gran cantidad de pescado además en bodegas, aumenta el desplazamiento del buque respecto al teórico en esa situación, reduce la flotabilidad del buque, incumple el criterio de francobordo (calado máximo 4,75 metros), e incumple el criterio de inundación de la tolva de desperdicios porque el aumento de calado por el peso extra de diésel, unido al de pescado en bodegas, reduce el ángulo de inundación en la tolva de babor que marca el Libro de Estabilidad para cada De forma pareja, también el informe pericial de COTENAVAL aportado por la parte demandada concluye que se precisaría una carga extra de combustible de entre 66 toneladas y 80 toneladas para completar una marea de 60 días.

Pues bien, la prueba practicada no respalda tales afirmaciones por las razones que pasamos a exponer.

La validez de todo análisis técnico depende de la certeza y corrección de las premisas sobre las cuales se sustenta. En el caso presente, la premisa base del informe analizado es la determinación de la potencia del motor objeto de estudio. Dicha variable constituye el punto de partida esencial para proyectar, calcular y justificar el resto de conclusiones técnicas derivadas.

Bajo estas condiciones, todos los peritos de la parte actora, D. Cornelio, D. Baldomero y D. Marco Antonio, coinciden, sin excepción, en cuanto a que las conclusiones a las que arriba el informe ABACO carecen de validez técnica, pues se encuentran viciadas desde su origen, partiendo de una potencia superior del motor a la oficialmente certificada. En este sentido, los citados peritos ratificaron en el acto del juicio, con plena convicción, como el estudio realizado por ABACO parte de que la potencia del motor principal Wartsila 9L20 es de 1.620 kw, cuando la potencia certificada oficialmente es 1267,69 kw; una potencia que - como también tuvieron oportunidad de aclarar- resulta avalada por la prueba documental unida a autos, consistente en el informe de COTERENA que obra unido a autos (documento nº 7 de la más documental).

De otro lado, en cuanto a la potencia se refiere, el complejo informe unido a autos y realizado a petición de MAPFRE por D. Bernardo, analizando las diversas potencias necesarias para un buque pesquero en las diversas condiciones de navegación, tampoco permite alcanzar distinta conclusión, pues el citado informe, a la hora de realizar dicho estudio, parte de un motor propulsor de 1620 kw y no de la potencia real certificada-, así como de un buque del Gran Sol, con distintas artes de pesca y de distintas características del buque de Villa de Pitánxo (pesquero en la zona de NAFO). Ante estas circunstancias, se concluye el insuficiente valor probatorio del informe por su carácter teórico y generalista, operando con factores de distorsión en la comparación efectuada que invalida el estudio, sin perjuicio de que a disposición de la demandada existía una prueba privilegiada para estudio de las especies capturadas, a saber: el informe de Fulgencio.

En consecuencia, si se constata que el dato relativo a la potencia del motor es erróneo o carece de soporte suficiente, se ve afectada la solidez de todo el razonamiento técnico posterior, en tanto se construye sobre un fundamento equivocado. Por tanto, errada la premisa fundamental del análisis (potencia del motor), decaen necesariamente las inferencias y conclusiones que de ella se derivan, incluido el consumo; tal como señaló el perito Sr. Baldomero, Con todo, existen otros elementos probatorios que contradicen y debilitan de manera clara y categórica las conclusiones sostenidas en el informe de ABACO.

En primer lugar, el informe GESTENAVAL -ratificado por el perito Sr. Baldomero- recoge que la capacidad de todos los tanques del buque, según el libro de estabilidad y planos del buque, no es de 335.000 l., y de los que parte el análisis de ABACO, sino de 352.068 l. Además, el informe aportado por la parte demandante realiza un pormenorizado estudio de los consumos del buque hasta su hundimiento, y sobre la base del cálculo del combustible a bordo tras el llenado de los tanques en enero de 2022, tomando las facturas de REPSOL y el remanente declarado por el jefe de máquinas de la marea anterior, la cifra resultante -según el citado informe- es de 344.978 l.; cifra muy aproximada, por tanto, a los 345.000 l., y que representa el 98% de la capacidad total (página 40 del informe). Como matizó el perito Sr. Baldomero en acto del juicio En segundo lugar, en íntima conexión, no se acredita que las facturas de compra de combustible que se suministraron por Repsol para esa marea - aportadas como prueba documental a la presente causa por la parte demandante - fuesen incoherentes con la capacidad de los tanques de combustible que figuran en los planos del barco y en el libro de estabilidad.

Por su parte, el informe ABACO en desarrollo de su estudio relativo a las modificaciones en el buque no autorizadas refiere: este combustible extra, desconocemos su ubicación exacta, pero analizados los espacios disponibles, y en base a nuestra experiencia con otros buques, no descartamos que se albergue en los dos

pañoles de popa, y en el tanque del lastre de proa (ver plano debajo). Tampoco descartamos que la ubicación de ese combustible extra pudiera estar albergado en otras partes. No es necesario mayor comentario al respecto, pues al reconocerse el lemento esencial del análisis, lo que desmerece la solidez de sus conclusiones. No obstante y en cualquier caso, obra en autos el Certificado de Navegabilidad (documento nº 8 de la demanda). En el mismo consta que se produjo inspección por los inspectores de la Capitanía Marítima de Vigo donde se hace constar Ninguna modificación no autorizada queda reflejada, constando como la inspección Llamado a declarar el testigo D. Severiano, inspector de Capitanía Marítima de Vigo, expuso en el acto del juicio como tras la inspección desarrollada, y efectuada inspección al buque, cámaras de máquinas, pañoles a las bandas, concluye el testigo que n. Examinado el pique de proa - primer tanque que hay en la proa del buque -, sentencia también el Sr. Severiano que es una tubería que está sellada con una brida ciega; por lo tanto, ese tanque es un tanque seco, y por la Igualmente, a la vista el Certificado de Reconocimiento en Seco (documento nº 9 de la demanda), realizado en el varadero de Placeres, Marín, en fecha 31 de enero de 2.022 - escasos días antes del naufragio acaecido el 15 de febrero de 2.022 - ficación no autorizada en el pique de proa; preguntado por la defensa de la demandada MAPFRE sobre los planos mostrados, reitera el testigo una vez más, si cabe, líquido ninguno; y la tubería está sellada con una brida ciega de proa llegue nada, porque es un tanque seco El testigo reseñó, además, como la inspección coincidió con la inspección de la Sociedad de Clasificación BUREAU VERITAS, quienes enfatizó - inspeccionan con todo detalle el buque para darle la clasificación al buque.

Del mismo modo, el testigo D. Apolonio, sobre la base de las fotografías obrantes en el informe pericial de ABACO, invalida sus conclusiones en cuanto a las modificaciones referidas respecto de los tanques no autorizados. Así, explicó que, al margen de los reboses de los tanques oficiales, llaman ustedes, que no dejan de ser unos suspiros, van en la parte del colector de todos los tanques de rebose y es para que pueda, precisamente salir el aire una vez que rebosa el tanque,

; El testigo continuó su declaración desmintiendo la existencia de puertas canceladas en los pañoles de popa, que recoge el informe pericial de ABACO: unas entradas hechas ya para poder desarmar lo que es la puerta al pantano; para poder desarmar la puerta al pantano, hay que quitarle dos ojos ejes, por uno babor y otro por estribor, y si no se hubiese dejado esa entrada en los pañoles, nunca podrías tener espacio para poder quitar los ejes; eso en el plano del barco, corresponde precisamente con dónde van los ejes de la Por último, el testigo corroboró la existencia en el pique de proa de un , estando anulada y precintada la tubería mediante una brida ciega y un sello puesto por Capitanía, concluyendo , porque él siempre tomó eso como , , recalcando Complementariamente a lo indicado, los peritos de la armadora demandante vuelven a coincidir en el hecho de que la posibilidad de que se usaran los pañoles laterales de popa o pique de proa como tanques de combustible es inverosímil, a la vista de las múltiples inspecciones realizadas por los inspectores de Capitanía Marítima y por BUREAU VERITAS pocos días antes de la salida del Villa de Pitanxo en su última singladura. Y compartimos dicha argumentación, por cuanto se nos hace difícil colegir la posibilidad de que tal modificación pasase inadvertida para todos ellos.

Por añadidura, la vaguedad del relato de D. Carlos Alberto a la hora de defender su informe en relación a este concreto extremo, la falta de detalles precisos y la notoria inseguridad al responder a las preguntas que se le formularon en el acto del juicio, restan rigor técnico a las conclusiones recogidas en su informe y trasladadas por las defensas en sus escritos de contestación.

Por último, añadir que cualquier hipótesis en torno a una eventual eliminación de la escalera de acceso desde la cubierta superior hacia la cubierta de oficiales como modificación del buque, reseñada en el informe de ABACO aún cuando no como factor determinante del hundimiento - y sobre la que parece descansar, aunque de forma algo imprecisa, la estrategia defensiva de la parte demandada, se desvanece sobre la base probatoria. Así, el Sr. Severiano puntualizó como el buque conforme a un proyecto de construcción aprobado por la Dirección General de la Marina En este mismo sentido, coinciden todos los peritos de la parte actora, en contra de lo defendido por el firmante del informe de ABACO en sala.

4. Escora permanente a babor y sobrecalado Se argumenta en contestación por las coaseguradoras que el buque Villa de Pitanxo partió del puerto con una escora permanente a babor de tres o cuatro grados, contributiva a que se produjera el hundimiento.

Igual suerte desestimatoria merece dicho motivo de oposición.

De inicio señalar que la fotografía acompañada con el escrito de contestación de MAPFRE, sin que conste en ella una fecha cierta, ni se acredite de manera fehaciente el momento en que fue tomada, no puede erigirse como prueba concluyente del hecho que aquí se pretende demostrar. En idéntico sentido, tampoco las fotografías y videos s elementos, permiten vincular temporalmente las imágenes con el siniestro objeto del presente proceso, y mucho menos permiten concluir, como así se recoge en los citados informes, la existencia de una escora permanente del buque del orden de 4 o 5 grados. Ni que decir tiene que para acreditar una

circunstancia como la aquí señalada no basta con la representación visual del buque sobre la mar tomada en un determinado momento si no se garantiza su exacta correspondencia con el tiempo y contexto relevante para el caso.

En definitiva, una tesis como la que aquí se defiende de escora permanente, no puede descansar en meras fotografías, sino en una base probatoria contundente que otorgue plena validez a las conclusiones alcanzadas, lo que no ha acontecido en el presente caso.

Asimismo, el informe de COTENAVAL analiza las condiciones de salida del buque, apoyándose en los mismos datos y argumentos de ABACO, para concluir que el Villa de Pitanxo .75 m ; en suma, lo que considera D. Sabino Del mismo lado, el informe ABACO alcanza idéntica conclusión dada la observancia de incumplimiento. Sin embargo, a la vista la prueba practicada, no podemos concluir que se trate de un hecho comprobado y acreditado mediante pruebas objetivas. Decir que las declaraciones de los peritos Sr. Carlos Alberto y Sr. Sabino sobre estos extremos resultaron poco convincentes y no alcanzaron a dotar de la solidez técnica que se espera a un hecho como el que aquí se busca acreditar. Por el contrario, todos los peritos de la parte actora coinciden de forma tajante en cuanto a la imposibilidad de toma correcta de calados desde el puente - en alusión a las declaraciones del capitán a las que aluden los informes de la parte demandada -, así como la falta de toda constancia respecto de esa escora permanente señalada por la demandada en ese pretendido intento de justificar la afectación de la navegabilidad del buque pesquero. Y ello con independencia de que, como matizó el perito Sr. Marco Antonio en el acto del juicio, en todo caso, la escora es algo que se corrige bajo el mando del capitán con el para mantener el buque sin escora.

Por lo demás, al amparo del art. 381 LEC, se ha recabado declaración por escrito de la Corporación de Prácticos del Puerto de la Ría de Vigo, quien prestó servicio de practica al pesquero el día de su salida, confirmando el hecho de que ninguna deficiencia durante la prestación del servicio en cuanto a calado o escora fue observada que pudiese afectar a la seguridad del buque, debiendo en caso de que así se constate igualmente lo ratifica en sala el inspector D. Severiano- remitir parte a Capitanía Marítima.

Por todo lo expuesto, a la vista de la actividad probatoria desarrollada, lo cierto es que no puede darse por acreditado el hecho afirmado, ni mucho menos que dicha circunstancia hubiese sido coadyuvante del hundimiento, afectando a la navegabilidad del buque, según la tesis sostenida por la parte demandada.

5. Navegación en zona no autorizada MAPFRE plantea también dentro de su línea defensiva que el buque devino innavegable por razón de la navegación del buque en zona no autorizada por formación de hielo, incumpliendo el acta y libro de estabilidad. En la misma línea, ahonda en este motivo de oposición la demandada MUTUAPESCA, acompañando una fotografía del Villa de Pitanxo.

Descendiendo al análisis de la prueba pericial, el informe ABACO, tras explicar sus publicaciones de prensa, el buque Villa de Pitanxo ha navegado de forma reiterada en zonas de formación de hielo. Y como recogen diversas publicaciones de prensa (ver anexo 12), con comunicaciones de los fallecidos a sus familiares, durante la última campaña, como es habitual en dicha zona y en las fechas en la que ocurrió el hundimiento, el hielo estuvo presente. En las imágenes de las noticias emitidas en televisión el día siguiente al naufragio, a pesar de que durante el día las temperaturas aumentan respecto a las nocturnas, Y continúa exponiendo el citado informe que: el buque Villa de Pitanxo se encontraba navegando en una zona de formación de hielo, y con presencia de hielo en las fechas previas y del siniestro, como confirma la documentación recibida y analizada, este buque tenía expresamente prohibido navegar en zonas de formación de hielo. Dicha prohibición se incluye en el acta de estabilidad (ver anexo 14), y en la última versión (febrero 2012) aprobada por Capitanía Marítima del libro de Estabilidad (ver anexo 15, punto 6

Dicho esto, el buque Villa de Pitanxo fue oficialmente autorizado y despachado para pescar en la zona de NAFO y la evidencia de los videos y fotografías que obran en este proceso, tomados tras el trágico naufragio, no dejan lugar para interpretaciones especulativas en torno a la existencia de hielo en la zona del hundimiento, ya que nos encontramos ante elementos fácticos que permiten corroborar la realidad.

Señalar a este respecto, además, que las publicaciones de prensa, por su propia naturaleza, no constituyen prueba idónea, pues si bien es cierto que pueden reflejar acontecimientos desde una perspectiva periodística, carecen de las garantías de contradicción, objetividad y verificación que se exige en el ámbito de un proceso judicial. Se trata de manifestaciones no sometidas al control de su origen, exactitud o veracidad, por lo que no pueden ser tenidas como prueba suficiente para demostrar la veracidad de unos hechos.

Al mismo tiempo, destacar que - como así vino a subrayarse en el acto del juicio - no consta la existencia de ningún expediente sancionador por tal motivo por parte de Capitanía Marítima. Y todo ello sin desmerecer que, como bien recoge el informe pericial de D. Cornelio, y como tuvieron oportunidad de aclarar el Sr. Baldomero y el Sr. Marco Antonio, en cualquier caso, la decisión o no de navegar en determinada zona, bajo las instrucciones

y recomendaciones del libro de estabilidad para evitar situaciones de peligro, es imputable al patrón, por lo que estaríamos ante una eventual responsabilidad de éste. Por consiguiente, aún aceptando por vía de mera hipótesis los términos del argumento sostenido de contrario por las aseguradoras - que no cabe por lo que se ha dejado expuesto -, ello no afectaría a la conclusión alcanzada, en tanto en cuanto no se acredita por la parte demandada que dicha circunstancia caiga fuera de la cobertura de la póliza aquí suscrita y que legitime su oposición al pago indemnizatorio.

6. Formación de hielo en cubierta y exceso de carga Otra cuestión planteada en este litigio que merece ser analizada de forma separada es la relativa a la formación de hielo en cubierta.

Señala la parte demandada MAPFRE en contestación que cubierta que suponía aproximadamente 10 toneladas de más, contribuyeron junto con los pesos También la demandada MUTUAPESCA recoge en su escrito rector: prohibición de navegar por zonas de formación de hielo y presentaba, al menos, 2 cm de hielo en cubierta, lo que suponía unas 10 toneladas de peso adicional. Este peso adicional empeoraba la forma leve pero activa el ángulo de inunda Como sustrato probatorio, el informe de ABACO argumenta cargado en exceso, unas toneladas más por efecto del hielo acumulado contribuyen sin duda a aumentar el calado, aunque sea de una forma pequeña, y es un factor contributivo en la pérdida El rechazo de esta argumentación resulta indiscutible a la vista de la actividad probatoria desarrollada. No había hielo el día del hundimiento.

El ingeniero naval D. Carlos Alberto, perito de ABACO, ofreció un alegato carente de la solidez necesaria para reforzar de forma contundente la posición de la parte que lo presentó. El citado perito, no sin vacilaciones, terminó por concluir en el acto de su interrogatorio que el hielo no tuvo relevancia en el hundimiento. Por consiguiente, las afirmaciones contenidas en el informe de ABACO quedan desvirtuadas por las propias manifestaciones del perito firmante al señalar en el acto del juicio su incidencia mínima e insignificante.

En consecuencia, no hay prueba objetiva de la existencia de hielo en cubierta el día del hundimiento, de tal manera que lo que inicialmente se perfilaba como un punto central en la estrategia de defensa ha terminado por quedar totalmente relegado. Sin duda, las afirmaciones del perito en el acto del juicio no permiten respaldar la contundencia de las afirmaciones vertidas en contestación en cuanto al hecho de resultar el hielo causa que coadyuvó al hundimiento del buque. En conclusión, la parte demandada usa como premisa de su argumentación en oposición lo que ha resultado negado en el acto del juicio por su propio perito, lo que no puede ser aceptado.

Por lo demás, se adjunta una imagen del buque, indicando al pie de la citada fotografía pero como se dejó señalado líneas atrás, en ausencia de elementos que permitan vincular temporalmente la imagen con los acontecimientos objeto del proceso, su rigor a efectos de valoración judicial decae. Sin perjuicio de lo anterior, también se hacía constar en el informe de la facultad de Náutica de Barcelona, que en base a las condiciones en la zona NAFO donde se encontraba el buque, y en las fechas señaladas, y a pesar de emplear un método muy conservador, concluye que el hielo se formó sobre la cubierta del buque con espesores de 1-2

A este respecto, resta decir que la falta de ratificación en juicio de un informe por parte de su autor, limita significativamente su eficacia probatoria. Qué duda cabe, la prueba pericial debe someterse a los principios de contradicción, permitiendo a las partes formular observaciones o solicitar aclaraciones, incluso cuestionar sus conclusiones. Nada de esto ha sido posible con motivo de la renuncia formulada por la propia parte demandada al perito D. León llegado el mismo día del juicio, de tal manera que el citado documento pierde su carácter de prueba plena.

A mayor abundamiento, entre los argumentos que se vinieron a poner encima de la mesa para su valoración como determinantes de la afectación de la navegabilidad y estabilidad del buque están los concernientes al exceso de carga por capturas.

El informe de COTENAVAL realiza su análisis de estabilidad del buque durante el siniestro partiendo de la existencia de un sobrepeso por combustible extra, por existencia de hielo en cubierta y también por capturas, en concreto, señala la existencia de una carga de 182 t. (página 148). A tal efecto, realiza un cálculo de sobrecarga partiendo de un peso de 150 t. y 200 t.

Pues bien, tampoco sobre esta cuestión se alcanza a lograr la convicción judicial por la siguiente razón. Consta en autos informe de Fulgencio, designado a requerimiento de MAPFRE tras el naufragio, donde se consignan los datos oficiales reportados por el DEA y por el observador del Instituto Español de Oceanografía (IEO). Según el DEA, efectivamente, las capturas reportadas de especies comerciales hasta el día 14 de febrero fueron de 182.008 kilos (documento nº 27 de la demanda). Ahora bien, debe asumirse, porque así lo matizaron los peritos de la parte actora, que para dicho cálculo habrá que tomar como perito de COTENAVAL. Dichas manifestaciones no fueron refutadas con ninguna otra prueba y la explicación del perito Sr. Sabino, autor del

informe de COTENAVAL, resultó poco ilustrativa desde la intermediación judicial, mostrando incluso vacilaciones en el juicio celebrado en torno a los datos de referencia consignados en su informe.

Llegados a este punto, no podemos más que concluir que la tesis de sobrecarga sostenida en contestación, ya sea por combustible extra, formación de hielo, peso en cubierta o capturas carece del necesario resultado técnico sobre la base de todo cuanto se ha dejado analizado líneas atrás. Dicho lo cual, el tema del peso incide en otro aspecto sobre el que se centraron especialmente las partes y el debate: la tolva de desperdicios del buque Villa de Pitánxo. Sin embargo, si la afectación al ángulo de inundación por la tolva de desperdicios del Villa de Pitánxo resultó causa o no del naufragio, u cualquier otra diferente apuntada en el juicio - como pudiera ser la entrada masiva de agua que supuso una pérdida de estabilidad del buque -, es cuestión que resulta ajena a la esta controversia civil, sin que se haya alegado extremo alguno en los escritos rectores que permita fallar lo contrario.

Expuesto todo cuanto antecede, al final del proceso, se nos plantea un tema de estricta carga de la prueba a la luz del art. 429.2 LNM. Así, partiendo de la existencia de un daño, el éxito de la acción emprendida por el demandante radica en que por parte de las codemandadas no se colmen las exigencias probatorias y no aporten elementos de prueba que permitan identificar una causa excluyente de cobertura. En el presente caso, ninguno de los factores consignados en los escritos de contestación como determinante de la innavegabilidad del buque Villa de Pitánxo ha quedado acreditado en autos sobre la base de la prueba practicada. La exposición de los peritos Sr. Carlos Alberto y Sr. Sabino resultaron carentes de claridad y firmeza argumentativa, evitando profundizar en aspectos clave del análisis pericial y dejando dudas más que razonables sobre el rigor metodológico aplicado, debilitando así el valor probatorio de sus informes. Muy al contrario, destacar la contundencia de la prueba pericial aportada por la parte actora, en tanto que sus informes son lo suficientemente exhaustivos, detallados y pormenorizados para contrarrestar los informes aportados de contrario, todo ello siendo reforzado por las oportunas y concluyentes aclaraciones realizadas en el acto de la vista por los testigos y peritos de la actora. La prueba practicada a instancia de la armadora puso de manifiesto de manera destacable que las alegaciones en torno a las condiciones de innavegabilidad técnica - defendidas por la parte demandada como causa determinante de la producción del fatídico desenlace y, a la sumo, como motivo de resistencia frente al pago indemnizatorio reclamado - no se sostienen.

En definitiva, a la aseguradora es a la que corresponde probar la concurrencia de alguna causa de las excluidas por la póliza. Sin embargo, tanto si se cuestiona la navegabilidad del buque (art. 444 LNM), como si se cuestiona la existencia de vicio propio de aquél (art. 420 LNM), el resultado es el mismo. La conclusión, tras la actividad probatoria desarrollada y su valoración conforme a las reglas de la sana crítica - sin necesidad de entrar a valorar las múltiples cuestiones planteadas en tanto en cuanto no se acredita que guarden relación con el presente proceso civil -, es que no ha quedado acreditada la concurrencia de hecho alguno que pueda justificar una exclusión legal o contractual para quedar exoneradas de la obligación de indemnizar. Por el contrario, para gozar de la presunción de cobertura avalada por el principio de universalidad del riesgo del art. 417 LNM, al asegurado le basta con demostrar que el daño - la pérdida total del buque por naufragio - se ha producido con ocasión de la navegación marítima, sin tener que demostrar la causa exacta, como en el presente caso ha acontecido.

QUINTO.- Quantum indemnizatorio Como dejábamos señalado, en caso de siniestro corresponderá al asegurado la prueba de la existencia y del alcance del daño.

La armadora plantea como reclamación las siguientes cantidades: 4.900.000,00 euros, como valor del buque asegurado en la póliza de casco-máquina; 274.014 euros, como valor de la pesca a bordo, asegurada en la póliza de transportes.

La demandada no aporta argumentos, como tampoco prueba de ningún tipo que venga a contradecir la legitimidad de tal reclamación.

Así las cosas, en cuanto al importe exigido de 4.900.00 euros como valor del buque Villa de Pitánxo, decir que en la póliza de seguro suscrita se pactó un valor asegurado del buque por el citado importe. Por tanto, los contratos son obligatorios, tienen fuerza de ley entre las partes contratantes, y deben cumplirse al tenor de los mismos (art. 1091 CC).

Por lo que respecta a las capturas y valor de mercado, la demandante ha colmado también las exigencias probatorias. Apunta la demandante en su escrito rector que el armador, pese a la importante reducción de su reclamación inicial por causa del método de valoración seguido por el perito de MAPFRE, aceptó dicha valoración y así se lo trasladó al perito y a ARTAI, sin que dicha afirmación resultase desmentida.

En efecto, el perito D. Julio de la firma Fulgencio, designada de forma inicial por la aseguradora MAPFRE, analizados los datos del DEA y del observador del Instituto Español de Oceanografía (IEO), recoge con detalle

las especies de pescado capturadas y kilogramos brutos por especie (Tabla 8 del informe de Fulgencio). Según el DEA las capturas reportadas de especies comerciales hasta el día 14 de febrero fueron de 182.008 kilos (documento nº 27 de la demanda). Las capturas de los dos últimos días (14 y 15 de febrero), debido al hundimiento, no habían sido reportadas, por lo que fueron determinadas en 19.026,41 kilos brutos en base al promedio de la pesca capturada, que sumadas a los 182.008 kilos existentes, hacen un total de 201.034,41 kilos. Una vez obtenidos los kilogramos brutos, es decir de pescado vivo, a bordo del buque en el momento previo al siniestro, por el perito se procedió a su conversión. Su peso medio, teniendo en cuenta los desperdicios de su procesado, fue de 115.250,87 kilos, y su valor total 274.014,79 euros (Tabla 15 del informe). En suma, cabe dar el daño como hecho probado, por consentido y no impugnado de adverso mediante prueba en contra.

Dispone el art. 416 LNM que: referentes al mismo interés, riesgo y tiempo, se produce un reparto de cuotas determinadas entre varios aseguradores, previo acuerdo entre ellos y el tomador, cada asegurador está obligado al pa En estas circunstancias, el contenido de las pólizas suscritas por el asegurado establecen un coaseguro con una lista de participación de las aseguradoras demandadas. Así, en virtud de las Condiciones Particulares Adicionales de la póliza de Casco-Máquina, las indemnizaciones de riesgos asegurados deben ser indemnizados por las demandadas conforme a los siguientes porcentajes y cuantías: MAPFRE 60% ; SEGUROS MUTUOS DE VIGO 20% y MUTUAPESCA 20%.

Por su parte, en el apartado 17º de las Condiciones Particulares Adicionales de la póliza de mercancías se hace constar que la cobertura se da en las mismas condiciones de coaseguro que se establecieron en la de casco-máquina.

Por consiguiente, procede estimar íntegramente la demanda interpuesta por PESQUERÍAS NORES MARÍN S.L. y condenar a las aseguradoras demandadas al pago en favor de la demandante de las siguientes cantidades:

- MAPFRE ESPAÑA COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S. la suma de TRES MILLONES CIENTO CUATRO MIL CUATROCIENTOS OCHO EUROS
- SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS MARÍTIMOS DE VIGO la suma de UN MILLÓN TREINTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS DOS EUROS CON OCHENTA
- MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA EN ESPAÑA la suma de UN MILLÓN TREINTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS DOS

SEXTO.- Intereses En lo que respecta a los intereses, la citada cantidad devengará, de conformidad con lo solicitado en la demanda y dispuesto en los arts. 1.100, 1.101 y 1.108 CC, el interés legal desde la fecha de interposición de la demanda.

Señala el art. 1.100 CC que alguna cosa desde que el acreedor les exija judicial o extrajudicialmente el cumplimiento de , y el art. 1108 que "si la obligación consistiere en el pago de una cantidad de dinero, y el deudor incurriere en mora, la indemnización de daños y perjuicios, no habiendo pacto en contrario, consistirá en el pago de los intereses convenidos, y a falta de convenio, en el interés legal".

Asimismo, de acuerdo con el art. 576 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, desde que fuera dictada en primera instancia, toda sentencia o resolución que condene al pago de una cantidad de dinero líquida determinará, a favor del acreedor, el devengo de un interés anual igual al del interés legal del dinero incrementado en dos puntos o el que corresponda por pacto de las partes o por disposición especial de la ley.

SÉPTIMO.- Solicitud de diligencia final Una última cuestión a la que debe darse oportuna respuesta es la relativa a la solicitud formulada por las codemandadas en trámite de conclusiones de que se practique como diligencia final la prueba consistente en la aportación del informe de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) que pende de la causa penal que se sigue ante Juzgado Central de Instrucción nº 2 de Madrid; solicitud que, a posteriori, ha sido nuevamente reiterada.

El presente pleito tiene por objeto la cobertura o no del accidente marítimo ocurrido el 15 de febrero de 2022 sobre la base de las pólizas suscritas y, ciertamente, en contra de lo argumentado, no se advierte que aquel informe puede llegar a resultar determinante sobre la base de todo cuanto se ha dejado expuesto en la presente resolución y la actividad probatoria desarrollada ante esta sede.

Como se dejaba señalado en el Auto de fecha 28 de noviembre de 2023 dictado por este Juzgado y por el que se desestimaba la suspensión por prejudicialidad penal interesada por las codemandadas, queda fuera de toda duda la trascendencia de la investigación penal de un accidente como el acaecido en el que trágicamente fallecieron veintiún tripulantes. Ahora bien, la decisión del Tribunal penal no afecta ni determina la resolución de este proceso, toda vez que el objeto del presente procedimiento civil es determinar, bajo el prisma de la

actividad probatoria desarrollada en él, si bajo las pólizas de seguros suscritas por la demandante y su régimen legal, tanto la pérdida del buque, como la de las capturas, tiene o no cobertura legal.

Los esfuerzos se despliegan con toda vehemencia por las demandadas a la hora de incidir, nuevamente, en la innegable conexión entre la causa penal y la causa civil, pero lo cierto es que la parte demandada vuelve a partir de un plano generalista y abstracto, sin explicitar, ni concretar, la incidencia práctica sobre el papel; en concreto, la incidencia sobre el plano contractual y legal.

Nadie duda ni pone en cuestión la trascendencia penal de la causa que se encuentra abierta con motivo del fatídico naufragio. Ahora bien, a nadie se le escapa que la sentencia penal que pueda llegar a dictarse, en su caso, podrá ser absolutoria o condenatoria, en función de la prueba y de los requisitos propios de los tipos penales, pero ello no significa que la decisión del juez penal - sobre la base de los hechos investigados - vaya a tener trascendencia en el pleito objeto de autos de acuerdo con la pretensión esgrimida en materia de seguros y la actividad probatoria que aquí se ha desplegado.

En suma, el análisis de los hechos que se realiza en cada orden jurisdiccional parte de perspectivas diferentes y se basa en normas distintas y de muy diferente sentido y finalidad (Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de mayo de 2003).

OCTAVO.- Costas En materia de costas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 394.1 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, s costas de la primera instancia se impondrán a la parte que haya visto rechazadas sus pretensiones, salvo que el tribunal En el presente caso, habiéndose estimado íntegramente la demanda, las costas han de imponerse a la demandada conforme al principio del vencimiento.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación

FALLO

Que ESTIMANDO LA DEMANDA interpuesta por la Procuradora de los Tribunales D^a. Elena García Calvo, en nombre y representación de PESQUERÍAS NORES MARÍN, S.L.:

I.- DEBO CONDENAR Y CONDENO a MAPFRE ESPAÑA COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A a pagar a PESQUERÍAS NORES MARÍN, S.L. la suma de TRES MILLONES CIENTO CUATRO MIL CUATROCIENTOS OCHO intereses legales y moratorios (arts. 1.100, 1.101 y 1.108 del Código Civil).

II.- DEBO CONDENAR Y CONDENO a SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS MARÍTIMOS DE VIGO a pagar a PESQUERÍAS NORES MARÍN, S.L. la suma de UN MILLÓN TREINTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS DOS EUROS CON OCHENTA moratorios (arts. 1.100, 1.101 y 1.108 del Código Civil).

III.- DEBO CONDENAR Y CONDENO a MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA EN ESPAÑA a pagar a PESQUERÍAS NORES MARÍN, S.L. la suma de UN MILLÓN TREINTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS DOS EUROS CON OCHENTA CÉNTIMOS más intereses legales y moratorios (arts. 1.100, 1.101 y 1.108 del Código Civil).

IV.- Se hace expresa imposición de las costas procesales a la parte demandada.

Notifíquese a las partes la presente resolución.

MODO DE IMPUGNACIÓN.- Contra la presente Sentencia cabe interponer RECURSO DE APELACIÓN ante la Ilma. Audiencia Provincial de Pontevedra (arts. 457 y ss de la LEC).

Así, por esta mi Sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.

PUBLICACIÓN.- La anterior Sentencia ha sido leída y publicada por la Magistrada-Juez que la dictó en el día de su fecha y en audiencia pública. Doy fe.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutelar o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.