

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ066669

TRIBUNAL SUPREMO

Sentencia 945/2023, de 13 de junio de 2023

Sala de lo Civil

Rec. n.º 6278/2019

SUMARIO:

Seguro de buque anterior a la Ley de Navegación Marítima. Exclusión legal de cobertura por falta de navegabilidad. Riesgo. Relación de causalidad. En el presente caso, la armadora de un buque pesquero interpuso una demanda contra su aseguradora, en la que solicitaba que se la condenara al pago de una indemnización de 1.200.000 €, más los intereses del art. 20 LCS, a causa del hundimiento del buque y que fue desestimada en ambas instancias. Habida cuenta la fecha en que se produjo el siniestro, no resulta aplicable al caso la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, sino la regulación del seguro marítimo contenida en el Código de Comercio. La cuestión primordial reside en determinar si el incumplimiento de las condiciones especificadas en el certificado de navegación, y sobre todo la navegación en alta mar y no cerca del litoral tuvo relevancia causal en el hundimiento del buque. Al respecto, la Audiencia Provincial argumentó mediante una presunción: "si los riesgos aumentan de forma evidente en la navegación de gran altura con respecto a la navegación de litoral, está en la lógica de las cosas presumir que, si el naufragio se hubiera producido dentro de la zona de navegación autorizada, las posibilidades de rescate del buque hubieran aumentado de manera considerable". Esta presunción, no desvirtuada por la parte recurrente, tiene pleno sentido. La asistencia y salvamento de un buque que navega por el litoral es mucho más sencilla y factible que las mismas tareas respecto de un buque que navega a más trescientas millas de la costa. Lo que conlleva no sólo un incremento de costes en cuanto a la construcción y preparación del buque, sino también en la prima de seguro, que aquí no se ha abonado pese al aumento unilateral del riesgo. En este caso sí cabe atribuir una incidencia causal al incumplimiento de la demandante, puesto que no se trataba de un problema de índole burocrática, sino de un incremento exponencial del riesgo asumido. La falta de navegabilidad es trascendente, en cuanto que afecta al diseño de buque para la navegación en un determinado tipo de aguas. Es decir, va más allá de la comprobación de que el buque disponga o no de un concreto documento administrativo, y afecta a que para navegar donde se produjo el naufragio se deben reunir determinadas condiciones que no tenía el buque pesquero. Como recuerda la sentencia recurrida, el incumplimiento de los límites geográficos de navegación para los que el buque se encontraba despachado y certificado, supone una infracción del convenio SEVIMAR (Convenio SOLAS, versión 1974, enmendado), cuya finalidad es la de asegurar estándares mínimos de seguridad en materia de construcción, equipamiento y utilización de los buques, así como de su normativa interna de trasposición. Por ello, la Audiencia Provincial concluye con acierto que: "si con conocimiento de que se infringen las condiciones del despacho y del certificado de conformidad, el armador asume el riesgo de navegar por zonas para las que no se encuentra autorizado, en las que las probabilidades del acaecimiento del siniestro se incrementan, incurre en una conducta antijurídica que, si afecta a la navegabilidad del buque, determina la pérdida del derecho a la indemnización". Y desde un punto de vista causal, hubiera correspondido al armador probar que el evidente incremento de los riesgos que supuso navegar a gran altura, en contradicción flagrante con las autorizaciones de las que disponía, no tuvo influencia en el siniestro.

PRECEPTOS:

Código de Comercio de 1885, arts. 50, 738, 755 y 756.

Código civil, art. 1.255.

Ley 50/1980 (LCS), art. 20.

RD 543/2007, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L), art. 4.

PONENTE:*Don Pedro Jose Vela Torres.*

Magistrados:

Don IGNACIO SANCHO GARGALLO

Don RAFAEL SARAZA JIMENA

Don PEDRO JOSE VELA TORRES

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 945/2023

Fecha de sentencia: 13/06/2023

Tipo de procedimiento: CASACIÓN

Número del procedimiento: 6278/2019

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 07/06/2023

Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres

Procedencia: AUD.PROVINCIAL DE PONTEVEDRA SECCION N. 1

Letrado de la Administración de Justicia: Sección 002

Transcrito por: MAJ

Nota:

CASACIÓN núm.: 6278/2019

Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres

Letrado de la Administración de Justicia: Sección 002

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 945/2023

Excmos. Sres.

D. Ignacio Sancho Gargallo

D. Rafael Sarazá Jimena

D. Pedro José Vela Torres

En Madrid, a 13 de junio de 2023.

Esta Sala ha visto el recurso de casación interpuesto por Brisas da Guarda S.L., representada por la procuradora D.ª María José Giménez Campos bajo la dirección letrada de D. Andrés Fernández Vázquez, contra la sentencia núm. 510/2019, de 1 de octubre, dictada por la Sección 1.ª de la Audiencia Provincial de Pontevedra, en el recurso de apelación núm. 225/2019, dimanante de las actuaciones de juicio ordinario núm. 249/2017 del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Pontevedra, sobre seguro marítimo (conurrencia de causa de exclusión). Ha sido parte recurrida Mapfre España S.A., representada por el procurador D. Federico Ruipérez Palomino y bajo la dirección letrada de D. Roberto Sanz Abascal.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres.

ANTECEDENTES DE HECHO**Primero.**

Tramitación en primera instancia

1.- La procuradora D.^a María José Giménez Campos, en nombre y representación de Brisas da Guarda S.L., interpuso demanda de juicio ordinario contra Mapfre Seguros de Empresas, Compañía de Seguros y Reaseguros S.A., en la que solicitaba se dictara sentencia:

"por la que estimando la demanda se declare que la demandada debe abonar a mi principal la cantidad de 1.200.000 euros y en consecuencia se le condene a pago de la citada cantidad más los intereses moratorios del art. 20 Ley Contrato de Seguro y supletoriamente los legales desde la fecha del siniestro, y todo ello con expresa imposición de costas"

2.- La demanda fue presentada el 20 de septiembre de 2017 y repartida al Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Pontevedra, se registró con el núm. 249/2017. Una vez admitida a trámite, se emplazó a la parte demandada.

3.- El procurador D. Pedro Sanjuán Fernández, en representación de Mapfre Seguros de Empresas Compañía de Seguros y Reaseguros S.A., contestó a la demanda mediante escrito en el que solicitaba:

"[...] dictar sentencia absolutoria con expresa imposición de costas a la Demandante. Para el caso de que no desestime la Demanda, se solicita que se tenga como suma asegurada la valoración del perito, DOC. 2 de la Contestación a la Demanda".

4.- Tras seguirse los trámites correspondientes, la magistrada-juez del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Pontevedra dictó sentencia n.º 9/2019, de 21 de enero, con la siguiente parte dispositiva:

"DESESTIMO la demanda interpuesta por BRISAS DA GUARDA S.L., asistida por el Letrado Sr. Fernández Vázquez y representada por la Procuradora Sra. Giménez Campos, contra la demandada, MAPFRE SEGUROS DE EMPRESAS COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A., asistida por el Letrado Sr. Sanz Abascal y representada por el Procurador Sr. Sanjuán Fernández.

Todo ello sin expresa imposición de costas a ninguna de las partes".

Segundo.

Tramitación en segunda instancia

1.- La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de Brisas da Guarda S.L.

2.- La resolución de este recurso correspondió a la sección 1.^a de la Audiencia Provincial de Pontevedra, que lo tramitó con el número de rollo 225/2019 y tras seguir los correspondientes trámites dictó sentencia en fecha 1 de octubre de 2019, cuya parte dispositiva establece:

"Que desestimamos el recurso de apelación formulado por la representación procesal de BRISAS DA GUARDA SL, contra la sentencia dictada por el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Pontevedra, recaída en autos de juicio ordinario nº 249/2017, resolución que confirmamos sin pronunciamiento condenatorio respecto de las costas procesales devengadas. Decretamos la pérdida del depósito constituido".

Tercero.

Interposición y tramitación del recurso de casación

1.- La procuradora D.^a María José Giménez Campos, en representación de Brisas da Guarda S.L., interpuso recurso de casación.

Los motivos del recurso de casación fueron:

"Primero.- Infracción del artículo 755 del Código de Comercio, en relación con el artículo 738 del mismo cuerpo legal, el artículo 1255 del Código Civil y el artículo 2 de la Ley de Contrato de Seguro, relativo a las coberturas pactadas en la póliza como principal fuente de las obligaciones de las partes, aplicable para resolver la cuestión objeto del litigio, al amparo del art. 477.2.2.º LEC.

"Segundo.- Vulneración del art. 756 del Código de Comercio, aplicable para resolver la cuestión objeto del litigio, del que se desprende la necesidad de relación de causalidad entre el siniestro y la supuesta infracción cometida, al amparo del art. 477.2.2.º LEC, vulnerando, asimismo, la doctrina jurisprudencial del tribunal supremo

que interpreta dicho artículo (STS 262/2018 de 3/05/2018, 622/1998, de 29/06/1998 y sts 1136/1996 de fecha 31/12/1996."

2.- Las actuaciones fueron remitidas por la Audiencia Provincial a la Sala, y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en la Sala y personadas las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se dictó auto de fecha 19 de enero de 2022, cuya parte dispositiva es como sigue:

"Admitir el recurso de casación interpuesto por la representación procesal de Brisas da Guarda S.L. contra la sentencia n.º 510/2019, de 1 de octubre, dictada por la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección 1.ª, en el rollo de apelación n.º 225/2019, dimanante de los autos de procedimiento ordinario n.º 249/2017, seguidos ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Pontevedra"

3.- Se dio traslado a la parte recurrida para que formalizara su oposición, lo que hizo mediante la presentación del correspondiente

4.- Al no solicitarse por las partes la celebración de vista pública se señaló para votación y fallo el 7 de junio de 2023, en que tuvo lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.

Resumen de antecedentes

1.- La empresa Brisas da Guarda S.L. (en lo sucesivo, Brisas) era armadora del buque pesquero Dadimar Dos, sobre el que tenía concertado una póliza de seguro marítimo con la compañía Mapfre Seguros de Empresas, compañía de seguros y reaseguros S.A. (en adelante, Mapfre).

2.- El 20 de noviembre de 2013, a las 11:30 HRB, el mencionado buque se hundió en un punto entre las Islas Canarias y Cabo Verde (I 21º44'N, L 22º00'W), cuando navegaba desde Vigo hacia un caladero de pesca. Aunque la causa del hundimiento resulta incierta, es un hecho indiscutido que en el casco se abrió una vía de agua en la zona de máquinas, coetáneamente a una explosión, producida cuando se realizaban tareas de soldadura en un compresor.

En el buque viajaban diez tripulantes, que fueron rescatados sin sufrir lesiones de importancia, por el buque Tania María, y posteriormente fueron transbordados al buque Marismar, que los condujo al puerto de Mindelo (Cabo Verde).

3.- El certificado de navegabilidad del buque lo clasificaba como de pesca litoral.

4.- Brisas interpuso una demanda contra Mapfre, en la que solicitaba que se la condenara al pago de una indemnización de 1.200.000 €, más los intereses del art. 20 LCS.

5.- Mapfre se opuso a la demanda alegando que el hundimiento había sido causado dolosamente, así como la falta de requisitos de navegabilidad del buque: (i) el buque había sido despachado para pesca de litoral; y (ii) falta de titulación adecuada del segundo patrón.

6.- La sentencia de primera instancia desestimó íntegramente la demanda, sin costas. En lo que ahora importa, tras descartar que el hundimiento se produjera dolosamente, consideró que el buque contaba con un certificado de conformidad para pesca litoral, mientras que el hundimiento se produjo fuera de la zona de navegación permitida (60 millas de la costa, mientras que el hundimiento tuvo lugar a 309 millas de ese límite, en zona de gran altura), lo que incluso dio lugar a la imposición de una sanción al armador por resolución firme de la Dirección General de la Marina Mercante. Por lo que concluyó que estas infracciones infringían el art. 756 CC y las condiciones particulares de la póliza.

7.- El recurso de apelación de la demandante fue desestimado por la Audiencia Provincial. Si bien descartó que la falta de titulación adecuada del segundo patrón tuviera relevancia, consideró, resumidamente, que:

(i) El problema litigioso no se circunscribe al supuesto del art. 756 CCom, que excluye la cobertura ante ciertos tipos de riesgo, como la baratería del patrón, o la ausencia de documentos en contravención de disposiciones administrativas, en que resulta fundamental la vinculación causal entre la infracción documental y el siniestro. Tampoco se trata de analizar si la navegación se produce dentro de los límites geográficos de las Institute warranties, a las que se remitía la póliza.

(ii) El análisis debe ser anterior, en el sentido de que no se trata de verificar si el buque portaba o no un determinado documento administrativo, exigido por las normas de navegación con vinculación causal con el siniestro; ni tampoco se trata de comprobar las concretas coordenadas geográficas previstas en las condiciones de la póliza, porque todas ellas parten del presupuesto de que el buque se encuentra en condiciones de navegabilidad. Se trata de comprobar si la falta de autorización para navegar en la zona en la que se produjo el siniestro afectaba a la navegabilidad del buque, al haberse incumplido disposiciones administrativas que condicionaban la aptitud del buque para la navegación.

(iii) El incumplimiento de los límites geográficos de navegación para los que el buque se encontraba despachado y certificado, supone una infracción del convenio SEVIMAR (Convenio SOLAS, versión 1974, enmendado), cuya finalidad es la de asegurar estándares mínimos de seguridad en materia de construcción, equipamiento y utilización de los buques, así como de la normativa nacional de transposición: la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM), el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, y en especial el art. 4 del Real Decreto 543/2007, de 27 de abril (clasificación de las embarcaciones de pesca de eslora de menos de 24 metros). De la misma forma, suponía un incumplimiento de la Orden Ministerial de 18 de enero de 2000, al vulnerar claramente las exigencias del despacho por la autoridad marítima.

(iv) Los requerimientos de elementos de seguridad son claramente diferentes entre un buque de pesca litoral y un buque de pesca en gran altura, como demuestra la imposición de una sanción grave por la autoridad marítima por la comisión de una infracción grave contra la ordenación del tráfico marítimo (arts. 307.3, g) del Real Decreto Legislativo 2/2011, 5.9 LPEMM y concordantes). Y su incumplimiento es plenamente imputable al armador demandante, dado que la administración requirió expresamente el cambio de clasificación SEVIMAR de litoral a altura (oficio de 10 de diciembre de 2010, del capitán marítimo de Vigo).

(v) A efectos de la relación de aseguramiento, no era indiferente que el buque estuviera autorizado para navegar dentro de las 60 millas de la costa que en aguas de gran altura, puesto que la navegación a más de 300 millas de la costa constituye una circunstancia que incrementa el riesgo, como demuestra tanto la legislación en la materia como el despliegue de medios que fueron necesarios para atender el naufragio. El incremento del riesgo no puede ser, por tanto, ajeno al contrato de seguro, y el asegurador no puede controlar que el buque cumple en cada momento con las exigencias de la navegación, en las aguas o en las condiciones autorizadas por el despacho.

8.- La demandante formuló un recurso de casación.

Segundo.

Primer motivo de casación. Planteamiento

1.- El primer motivo de casación denuncia la infracción del art. 755 CCom, en relación con los arts. 738 CCom, 1255 CC y 2 de la Ley de Contrato de Seguro (LCS).

2.- En el desarrollo del motivo, la parte recurrente alega, resumidamente, que las coberturas pactadas en la póliza deben ser la fuente principal de las que derivan las obligaciones de las partes, por lo que la Audiencia Provincial infringe los mencionados preceptos al desestimar la demanda por falta de navegabilidad del buque por infracción de la zona de navegación establecida en la documentación administrativa, cuando dicha causa de exclusión de la cobertura no estaba recogida en la póliza.

Tercero.

Requisitos legales de navegabilidad. Aseguramiento. Coberturas pactadas en la póliza

1.- Habida cuenta la fecha en que se produjo el siniestro, no resulta aplicable al caso la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, sino la regulación del seguro marítimo contenida en el Código de Comercio (CCom), en concreto sus arts. 755 y 756. Y solamente de forma supletoria sería aplicable la Ley de Contrato de Seguro de 1980 (LCS), según constante jurisprudencia de esta sala (sentencias 692/1999, de 30 de julio; 688/2003, de 3 de julio; 225/2007, de 7 de marzo; 1224/2008, de 12 de enero; 160/2020, de 10 de marzo; o 516/2022, de 28 de junio; entre otras).

También debe tenerse en cuenta lo previsto en el art. 738 CCom, cuando establecía que la póliza del contrato de seguro [marítimo] contendría, además de las condiciones que libremente consignaran los interesados, las reseñadas en el propio precepto. Lo que, como regla general, conllevaba que, en el marco general de autonomía de la voluntad diseñado en los arts. 1255 y 50 CCom, en el seguro marítimo adquiriría gran relevancia lo pactado en la póliza.

2.- Conforme a esta normativa, resultaban de aplicación preferente las especialidades del seguro marítimo recogidas en el CCom, que partían del principio de libre autonomía de la voluntad, como se desprendía de su art. 738, en relación con los arts. 1255 CC y 50 CCom. No obstante, no cabe obviar que el art 756 CCom (precepto al que se refiere reiteradamente la sentencia recurrida) establecía que "no responderán los aseguradores de los daños y perjuicios que sobrevengan a las cosas aseguradas por cualquiera de las causas siguientes, aunque no se hayan excluido en la póliza"; y dentro de tales salvedades se encontraba, en el apartado 7º, la "falta de los documentos prescritos en este Código, en las ordenanzas y reglamentos de marina o de navegación 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".

De tal manera que la causa de exclusión de cobertura del art. 756.7º CCom se aplicaba con independencia del contenido de la póliza (sentencias 754/1998, de 23 de julio, y 160/2020, de 10 de marzo). Como declaró esta última sentencia, "[no] se discute la vigencia del principio de autonomía de la voluntad, sino la concurrencia y eficacia

de una causa de exclusión legal de cobertura del seguro pactado, al señalar el art. 756 de dicha disposición general que las previstas en tal norma operarán "aunque no se hayan excluido en la póliza".

3.- Como consecuencia de lo cual, el primer motivo de casación debe ser desestimado.

Cuarto.

Segundo motivo de casación. Planteamiento

1.- El segundo motivo de casación denuncia la infracción del art. 756 CCom, en cuanto a la causalidad del siniestro.

2.- Al desarrollar el motivo, la parte recurrente argumenta, resumidamente, que la sentencia recurrida infringe dicho precepto y la jurisprudencia que lo interpreta, al no tener en cuenta que el siniestro no se produjo porque el buque se encontrara en una determinada zona de navegación, sino por el acaecimiento de una explosión que produjo su hundimiento, que hubiera tenido lugar igual si se hubiera producido a sesenta o a trescientas millas de la costa.

Quinto.

Decisión de la Sala. Relación de causalidad entre el incumplimiento de los requisitos de navegabilidad y el siniestro

1.- La sentencia recurrida fundamenta básicamente su argumentación en la sentencia de la misma Audiencia Provincial 825/2017, de 20 de abril, que fue confirmada por la sentencia de esta sala 160/2020, de 10 de marzo, si bien con indicación expresa de que, a efectos de la aplicación del art. 756.7 CCom "es necesario que se determine la relación de causa y efecto entre la infracción cometida y el naufragio del buque" (lo que en la sentencia de la Audiencia Provincial no se había explicitado).

2.- 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:

"[e]l 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".

2.- Tal y como se ha planteado el debate en la instancia y se reproduce en este motivo de casación, la cuestión primordial reside en determinar si el incumplimiento de las condiciones especificadas en el certificado de navegación, y sobre todo la navegación en alta mar (a más de 300 millas de la costa, concretamente 309) y no cerca del litoral (a menos de 60 millas) tuvo relevancia causal en el hundimiento del buque. Sobre lo que la Audiencia Provincial argumentó mediante una presunción:

"si los riesgos aumentan (de forma evidente) en la navegación de gran altura con respecto a la navegación de litoral, está en la lógica de las cosas presumir que si el naufragio se hubiera producido dentro de la zona de navegación autorizada, las posibilidades de rescate del buque hubieran aumentado de manera considerable".

3.- Esta presunción, no desvirtuada por la parte recurrente, tiene pleno sentido. La asistencia y salvamento de un buque que navega por el litoral es mucho más sencilla y factible que las mismas tareas respecto de un buque que navega a más trescientas millas de la costa. Lo que conlleva no sólo un incremento de costes en cuanto a la construcción y preparación del buque, sino también en la prima de seguro, que aquí no se ha abonado pese al aumento unilateral del riesgo.

A diferencia de otros casos, en que la falta de los requisitos de navegabilidad era meramente documental o formal (vide, la sentencia 516/2022, de 28 de junio), pero sin que constara que influyeran realmente en la producción del daño, en este caso sí cabe atribuir una incidencia causal al incumplimiento de la demandante, puesto que no se trataba de un problema de índole burocrática, sino de un incremento exponencial del riesgo asumido, en cuanto que es un dato objetivo que la navegación muy alejada de la costa, con un despacho administrativo que indica una preparación del buque para una singladura a distancia mucho menor, puede tener una relevancia determinante en

la imposibilidad o agravamiento de las tareas de asistencia, salvamento y rescate; con el consiguiente incremento de la gravedad del siniestro.

4.- En el caso enjuiciado, la falta de navegabilidad es trascendente, en cuanto que afecta al diseño de buque para la navegación en un determinado tipo de aguas. Es decir, va más allá de la comprobación de que el buque disponga o no de un concreto documento administrativo, y afecta a que para navegar donde se produjo el naufragio se deben reunir determinadas condiciones que no tenía el Dadimar Dos. Como recuerda la sentencia recurrida, el incumplimiento de los límites geográficos de navegación para los que el buque se encontraba despachado y certificado, supone una infracción del convenio SEVIMAR (Convenio SOLAS, versión 1974, enmendado), cuya finalidad es la de asegurar estándares mínimos de seguridad en materia de construcción, equipamiento y utilización de los buques, así como de su normativa interna de trasposición (la LPEMM, el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril y la Orden Ministerial de 18 de enero de 2000).

Tan claro es que los requerimientos de seguridad influyen según se navegue en el litoral o en alta mar, que la autoridad marítima impuso al armador una sanción por la comisión de una infracción grave contra la ordenación del tráfico marítimo, y previamente lo había requerido para que realizara el cambio de clasificación SEVIMAR del buque de navegación litoral a navegación en altura.

5.- Por ello, la Audiencia Provincial concluye, con acierto, que:

"Si con conocimiento de que se infringen las condiciones del despacho y del certificado de conformidad, el armador asume el riesgo de navegar por zonas para las que no se encuentra autorizado, en las que las probabilidades del acaecimiento del siniestro se incrementan, incurre en una conducta antijurídica que, si afecta a la navegabilidad del buque, determina la pérdida del derecho a la indemnización".

Y desde un punto de vista causal, hubiera correspondido al armador probar que el evidente incremento de los riesgos que supuso navegar a gran altura, en contradicción flagrante con las autorizaciones de las que disponía, no tuvo influencia en el siniestro. Lo que, como también afirmó la Audiencia Provincial, no había logrado.

6.- Como consecuencia de lo cual, el segundo motivo de casación también debe ser desestimado.

Sexto.

- Costas y depósitos

1.- Al haberse desestimado el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación, deben imponerse a la recurrente las costas causadas por ellos, según establece el art. 398.1 LEC.

2.- Asimismo, debe ordenarse la pérdida de los depósitos constituidos para su formulación, de conformidad con la disposición adicional 15ª, apartado 9, LOPJ.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido:

1.º- Desestimar el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación interpuestos por Brisas da Guarda S.L. contra la sentencia núm. 510/2019, de 1 de octubre, dictada por la Audiencia Provincial de Pontevedra (Sección 1ª), en el recurso de apelación núm. 225/2019.

2.- Imponer a Brisas de Guarda S.L. las costas de tales recursos y ordenar la pérdida de los depósitos constituidos para su formulación.

Líbrense al mencionado tribunal la certificación correspondiente, con devolución de los autos y del rollo de Sala.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.

El contenido de la presente resolución respeta fielmente el suministrado de forma oficial por el Centro de Documentación Judicial (CENDOJ). La Editorial CEF, respetando lo anterior, introduce sus propios marcadores, traza vínculos a otros documentos y hace agregaciones análogas percibiéndose con claridad que estos elementos no forman parte de la información original remitida por el CENDOJ.