

Eliseo Sierra Noguero

*Profesor Agregado de Derecho Mercantil,
acreditado a Catedrático Contratado
Universidad Autónoma de Barcelona*

Arbitraje v. jurisdicción en riesgos de aseguramiento de R.C. por contaminación marítima de hidrocarburos: caso “Prestige”



RESUMEN:

El artículo analiza el caso “Prestige”, último capítulo judicial entre los intereses británicos en proteger a la industria naviera y aseguradora que confía en el arbitraje londinense en sus contratos y los intereses de los afectados por reclamar judicialmente en el lugar del daño. Se trata especialmente la sentencia de 6 de octubre de 2023 de la High Court inglesa, que niega la ejecución en el Reino Unido, domicilio del club P&I del “Prestige” del auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 1 de marzo de 2019, de condena al asegurador al pago de 855 millones de euros. Esta negativa es contraria a la respuesta dada a la cuestión prejudicial que la misma High Court presentó ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Si el Reino Unido siguiese en la Unión Europea, las aseguradoras británicas no podrían oponer la cláusula arbitral a los terceros perjudicados. Se propone elevar los límites de indemnización del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

ABSTRACT:

The article analyzes the “Prestige” case, the latest judicial chapter between the British interests in protecting the shipping and insurance industry that relies on London arbitration in its contracts and the interests of those affected in being able to claim judicially at the site of the damage. The High Court ruling of October 6, 2023 denies the execution in the United Kingdom, domicile of the “Prestige” P&I club, of the order of the Provincial Court of A Coruña of March 1, 2019, condemning the insurer to payment of 855 million euros. This refusal is contrary to the answer given to the preliminary question that the High Court itself presented to the Court of Justice of the European Union. The United Kingdom’s permanence in the European Union would have forced British insurers not to be able to enforce the arbitration clause against injured third parties. It is proposed to raise the compensation limits of the 1992 Civil Liability Convention.

PALABRAS CLAVE:

Contaminación por hidrocarburos, Responsabilidad civil, Seguro marítimo, Club P&I, FIDAC

KEY WORDS:

Oil pollution, Civil Liability, Marine Insurance, P&I club, IOPC Funds

SUMARIO

1. INTRODUCCIÓN.
2. HECHOS, PROCEDIMIENTOS JUDICIALES Y CUESTIÓN PREJUDICIAL.
3. ANÁLISIS CRÍTICO.
4. ¿NUNCA MÁIS?

1.- INTRODUCCIÓN

Desde la catástrofe medioambiental del buque petrolero “Prestige” en noviembre de 2002 hasta la actualidad, se han sucedido los fallos judiciales españoles, ingleses y comunitarios, así como laudos arbitrales, sobre la responsabilidad legal derivada del siniestro. El último es la sentencia de la High Court inglesa de 6 de octubre de 2023, que niega la ejecución forzosa en el Reino Unido del auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 1 de marzo de 2019. Este auto ejecuta la condena impuesta por la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016, al asegurador del buque, el club P&I

The London, y cuantifica el importe pendiente de pago a cargo en 855 millones de euros.

El Estado español, sin haber sido declarado responsable civil por el alejamiento del buque “Prestige” de la costa, ha asumido una buena parte de las indemnizaciones directas, con fondos públicos, y subrogándose en los derechos de los afectados. Gracias a ello, se ha satisfecho una parte de la indemnización a los perjudicados. No obstante, el coste para el erario ha sido, entre daños y perjuicios directos y adelantos a afectados, de 2.355 millones de euros. El club P&I es la única entidad que, por solvencia, podía pagar un importe mayor de indemnización¹, frente al capitán o a la sociedad propietaria del buque.

La finalidad del presente artículo es analizar estos procesos judiciales españoles, ingleses y comunitarios ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, así como los procesos arbitrales en Londres; analizar críticamente su contenido y determinar qué efectos legales tendría un siniestro similar si ocurriese actualmente.

2.- HECHOS, PROCEDIMIENTOS JUDICIALES Y CUESTIÓN PREJUDICIAL

2.1.- PROCESO ESPAÑOL: CONDENA AL ASEGURADOR AL PAGO DE 855 MILLONES DE EUROS

En noviembre de 2002, el buque, monocasco, con bandera de Bahamas y asegurado en condiciones P&I² por The London P&I Club, navega desde San Peters-

1 La demanda contra la sociedad de clasificación del buque “Prestige”, American Bureau Shipping, ABS, también resultó infructuosa. La Corte de Apelación de los Estados Unidos de Norteamérica, segundo circuito, de Nueva York, mediante sentencia de 29 de agosto de 2012, desestimó el recurso de apelación presentado por el Reino de España contra ABS. La reclamación consistía en más de 1.000 millones de dólares por daños causados a raíz del hundimiento del buque petrolero. La Corte de Apelación consideró que, a la vista de las pruebas presentadas, el Reino de España no había acreditado suficientemente el incumplimiento de ninguna obligación que ABS pudiese asumir frente a España. La Corte de Apelación confirma así la sentencia recaída por el Tribunal de Distrito en el mismo sentido.

2 La bibliografía española sobre clubs P&I cuenta con las monografías de HILL PRADOS, M. C. (1992), Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo, Barcelona: Bosch y CLAVERO TERNERO, M. F. (1993) Clubs de P&I, Madrid: Instituto Europeo de Estudios Marítimos, con algunos artículos sobre temas específicos, como la acción directa, y el tratamiento en los manuales de derecho marítimo. En la bibliografía extranjera, la obra de referencia es HAZELWOOD, S. J. y SEMARK, D. (2010), Clubs P&I. Law and Practice, 4ª ed., Londres: Lloyd List. Entre la doctrina española, sin ánimo exhaustivo, puede consultarse GABALDÓN GARCÍA, J. L. (2012), Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Madrid-Barcelona-Buenos Aires: Marcial Pons, 2012, págs. 869-879; GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L. (2009), Riesgos e intereses del naviero y cobertura asegurativa. Del Código de Comercio, a la reforma del Derecho de la navegación marítima, Cizur Menor: Aranzadi-Thomson Reuters, págs. 249-266; RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L. (2003), Derecho de la navegación. Los seguros marítimos y aéreos, Madrid-Barcelona: Marcial Pons, págs. 463-500; ARROYO MARTÍNEZ, I. (2015), Curso de Derecho Marítimo, 3ª ed., Madrid: Civitas, págs. 843-851; PULIDO BEGINES, J. L. (2015), Curso de Derecho de la navegación marítima, Madrid: Tecnos, págs. 498-500, y; SALINAS ADELANTADO, C. (2021), Manual de Derecho Marítimo, Valencia: Tirant lo Blanch, págs. 789-809. También nuestra obra SIERRA NOGUERO, E. (2016),

burgo hacia Gibraltar, donde habría de seguir viaje hacia Singapur u otro destino asiático. Lleva a bordo unas 76.000 toneladas métricas de fueloil. Cerca del Cabo Fisterra (Galicia) sufre daños y solicita refugio. La decisión de las autoridades es la de alejar el buque averiado de la costa española. Quedará luego judicialmente probado que el capitán desobedece la orden. La situación empeora y los intentos de salvamento son infructuosos. El buque se parte en dos, se hunde y produce un derrame de unas 63.000 toneladas de hidrocarburos en el litoral cantábrico español y francés. El Juzgado de Concurbiión de A Coruña inicia la instrucción del procedimiento penal.

En 2010, terminada la instrucción ante el Juzgado de Concurbiión, se inicia el proceso declarativo penal ante la Audiencia Provincial de A Coruña. Se plantea la responsabilidad criminal del capitán, del primer oficial del buque y del Director de la Marina Mercante por delitos contra el medio ambiente, daños en espacios naturales protegidos. En caso del capitán y el primer oficial, también por desobediencia grave a la autoridad.

Conjuntamente en el mismo proceso penal se formulan las acciones civiles. Principalmente contra el capitán del buque "Prestige", su armador, la sociedad propietaria del buque, el club P&I y el Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC). El club P&I es emplazado a

juicio como demandado de responsabilidad civil, pero no se persona. No obstante, con arreglo al seguro P&I suscrito con su asegurado, lleva la defensa jurídica del capitán del buque. El principal reclamante de responsabilidad civil es el Estado español. Una parte de su reclamación corresponde a las indemnizaciones adelantadas a los afectados³.

El juicio concluye con la sentencia de la Audiencia Provincial A Coruña de 13 de noviembre de 2013⁴. Absuelve al capitán, al primer oficial y al Director General de la Marina Mercante de los delitos contra el medio ambiente y daños en espacios naturales y, además, al primer oficial, del delito de desobediencia. En cambio, condena al capitán como autor criminalmente responsable de un delito de desobediencia grave a la autoridad.

La sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña de 13 de noviembre de 2013 no contiene pronunciamientos de condena de responsabilidad civil del club P&I. Tras el siniestro, este asegurador depositó un fondo de indemnización de 22.777.986 euros ante el Juzgado de Concurbiión. Para garantizar que el propietario de un buque esté en condiciones de cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (en adelante, Convenio de Responsabilidad Civil de 1992)⁵, el pro-

El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buque, Madrid: Fundación Mapfre, págs. 41-86.

3 De acuerdo con el Real Decreto-Ley 4/2003, de 20 de junio, sobre actuaciones para el abono de indemnizaciones en relación con los daños ocasionados por el accidente del buque "Prestige", el Estado español anticipó a través del Instituto de Crédito Oficial (ICO) una indemnización a particulares y Administraciones Públicas, subrogándose el Estado en los derechos de los perjudicados por esta cuantía mediante la firma de acuerdos transaccionales. Este Real Decreto-Ley 2/2003 limitaba el importe global a 160 millones de euros (art. 1) y se condicionaba a recibir fondos del FIDAC u otros mecanismos de protección (art. 2). Luego, el Real Decreto-Ley 4/2004, de 2 de julio, suprimió tanto el límite de 160 millones de euros por ser notoriamente insuficiente, como la condición de que el ICO recibiese antes los fondos del FIDAC. De este modo, el Estado atendió por su cuenta los anticipos derivados de acuerdos y convenios transaccionales con los afectados que optaron por suscribirlos (art. 1). Además, el Estado español llegó a acuerdos transaccionales con las Comunidades Autónomas de Galicia, de Asturias, de Cantabria y del País Vasco para financiar los daños, así como con los Ayuntamientos de municipios de Galicia. Se han de sumar las subvenciones directas al sector pesquero. Todos estos importes y otros daños y perjuicios fueron reclamados por el Estado español a los demandados de responsabilidad civil en el proceso seguido ante la Audiencia Provincial de A Coruña.

4 En Cendoj 15030370012013100477.

5 Protocolo de 1992 al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, que enmienda el Protocolo. El art. 11.2 Protocolo señala que los artículos I al XII ter, incluido el modelo de certificado, del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo, tendrán la designación de Convenio de Responsabilidad Civil, 1992. Es más conocido por su acrónimo en inglés CLC PROT 1992 (Civil Liability Convention Protocol 1992, o directamente CLC 1992). En vigor desde el 3 de mayo de 1996, cuenta con 146 Estados parte, cuyos buques mercantes representan el 97,55% del tonelaje mundial, de acuerdo con la Organización Marítima Internacional, una agencia especial de las Naciones Unidas. Al respecto, véase su página web como organismo depositario de los Convenios en <https://rb.gy/egzqi>, consultada el 13 de octubre de 2023. También sigue en vigor todavía el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, en 32 Estados, pero ha sido progresivamente sustituido como norma internacional de referencia por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. España es parte del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 mediante instrumento de adhesión al Protocolo (Boletín Oficial del Estado, núm. 225, de 20 de septiembre de 1995).



pietario del buque está obligado a contratar un seguro que cubra al menos el límite de indemnización resultante de la aplicación de los criterios del propio Convenio⁶. Depende del arqueo del buque siniestrado y se calculan en “unidades de cuenta”. Se corresponden con los Derechos Especiales de Giro, DEG (o SDR, por Special Drawing Rights) del Fondo Monetario Internacional. En este caso eran 18.884.400 DEG. Es necesario convertir los Derechos Especiales de Giro a la moneda nacional en la fecha en que se constituye el fondo de indemnización (art. V.9.a). De su conversión, surgen los 22.777.986 euros (en adelante, 22,7 millones de euros). El art. VII 8 del Convenio admite la acción directa contra el asegurador, pero sólo hasta el límite de la indemnización.

El Magistrado ponente se muestra consciente del carácter muy bajo de los límites del Convenio de Res-

ponsabilidad Civil de 1992 y su aplicación a un supuesto de daños catastróficos. Sin embargo, los aplica, pues: “aun cuando muchos no acepten sus implicaciones restrictivas que son evidentes y vinculantes, desde la mera perspectiva del principio de legalidad, pues una norma internacional incorporada al Derecho español es de aplicación inmediata y estricta”⁷. Los demandantes, entre ellos el Estado español, plantean recurso de casación.

La sentencia del Tribunal Supremo, Sala 2ª, de lo Penal, de 14 de enero de 2016⁸, casa y anula parcialmente la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña de 13 de noviembre de 2013. En cuanto a la responsabilidad penal, declara al capitán del buque como autor responsable sin concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, de un delito imprudente contra el medio ambiente en la modali-

6 En particular, el art. V.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 dispone que el propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente: a) Tres millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5.000 unidades de arqueo. b) Para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 420 unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a) si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de 59,7 millones de unidades de cuenta.

7 Pág. 56 de la versión en Cendoj de la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña.

8 En Cendoj 28079120012016100001. Sobre esta sentencia, vid ALBA, M. y GABALDÓN, J. L. (2016), “Affaire du Prestige: Le capitaine est condamné pour délit d'imprudence contre l'environnement et ne peut bénéficier, tout comme l'armateur et en présence d'un “soupçon de dol”, de la limitation de responsabilité”. *Le Droit Maritime Français*, núm. 779, págs. 338-351; BETANCOR RODRIGUEZ, A. (2018), Responsabilidad y aseguramiento por daños ambientales. El caso Prestige, Madrid: BOE; GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L. (2016), “Las sentencias “Prestige” último acto (¿una gloriosa primavera, un breve estío o el invierno de nuestro descontento?)”, *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 17, 2016, págs. 11-57; y, SIERRA NOGUERO, E. (2016), *El seguro...*, op. cit., págs. 233-236.

dad agravada de deterioro catastrófico. Con relación a la responsabilidad civil, decide que:

1) El capitán responde ilimitadamente de los daños y perjuicios causados. No consta si el capitán ha podido abonar alguna indemnización.

2) La sociedad propietaria del buque es responsable civil subsidiaria. Tampoco nos consta que esta sociedad haya abonado indemnización alguna.

3) El club P&I es responsable civil directo “hasta el límite de la póliza suscrita”. El artículo legal en que se basa para condenar al club P&I por encima de los límites de responsabilidad previstos en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y hasta la suma asegurada en la póliza, es el art. 117 Código Penal: “Además no podemos olvidar que nos encontramos ante una responsabilidad civil, que a su vez procede de otra penal, en relación a unos daños producidos en espacios sometidos a la jurisdicción de los Tribunales españoles, y que el artículo 117 del CP declara expresamente la responsabilidad de la aseguradora que hubiera asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación del bien o actividad cuando a consecuencia de un hecho previsto en el Código se produzca el evento que determine el riesgo. Y en este caso así ha ocurrido”.

La decisión del Tribunal Supremo contrasta con el art. VII.8 Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Éste dispone que, en caso de reclamar en acción directa contra el asegurador: “En tal caso el demandado podrá, aun cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el artículo V, párrafo 2, valerse de los límites de responsabilidad que prescribe el artículo V, párrafo 1”.

En nuestra opinión, los arts. 117 Código Penal y el art. VII.8 Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 sí podrían haberse conciliado y evitar soluciones contradictorias. El Tribunal Supremo, a diferencia de la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, que anula, aplica el art. 117 Código Penal en detrimento del Convenio de Responsabilidad civil de 1992, que protege al asegurador de buques petroleros. El Tribunal Supremo podía haber optado por la “indemnización legalmente establecida” del art. 117 Código Penal, que el club P&I ya ha desembolsado en forma de fondo de indemnización de 22,7 millones de euros. Sin embargo, el Tribunal Supremo rompe los límites del Convenio

de Responsabilidad Civil de 1992 y condena, en base al art. 117 Código Penal al club P&I como responsable civil hasta la “(indemnización) convencionalmente pactada” en la póliza de seguros.

El Tribunal Supremo también trae a colación su jurisprudencia en materia de acción directa contra el club P&I, principalmente de su sentencia de 3 de julio de 2003 (“Seabank”)⁹. En su virtud, el perjudicado no tiene acción directa en España contra el asegurador por estar el contrato de seguro P&I sometido a Derecho inglés y a arbitraje si se persona en el proceso español y formula una declinatoria de jurisdicción. Ciertamente, esta jurisprudencia no es aplicable, pues “la aseguradora, en su actitud de ausencia voluntaria en el proceso, no ha alegado ni esa ni ninguna otra causa de oposición a su obligación de indemnizar que pudiera excusar la misma, por lo que a ella incumbe soportar las consecuencias de su comportamiento procesal, máxime cuando de pronunciamientos relativos a la responsabilidad civil se trata”. No obstante, la jurisdicción española para resolver el litigio, en el fondo del asunto, con arreglo al Derecho español, estaban vigentes los límites de indemnización del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, incorporado a nuestro ordenamiento jurídico. Tal y como afirmaba la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, que el Tribunal Supremo casa y anula.

Finalmente, el Tribunal Supremo añade que, “Además su actuación al constituir el fondo de garantía previsto en el CLC92 (sic Convenio de Responsabilidad Civil de 1992) en principio desborda los perfiles tradicionales de los seguros P&I, en cuanto que no se ha limitado a restituir a la asegurada el pago que ella hubiera hecho (pay to be paid), sino que ha efectuado el desembolso para hacer frente a las acciones directas de los perjudicados”. En realidad, el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 reconoce que el perjudicado tiene acción directa contra el asegurador hasta el límite de la indemnización. Ninguna regla de pago previo por el asegurado es oponible hasta el límite de la indemnización. El Convenio crea una obligación legal de pago a cargo del asegurador del propietario del buque petrolero, precisamente para garantizar que al menos el perjudicado/s cobra hasta los límites legales que fija dicho Convenio. Es verdad que su art. V identifica al propietario del buque como la persona obligada a depositar

9 Vid SSTS 6 de febrero de 2003 (Cendoj 28079110012003102108) y de 3 de julio de 2003, caso “Seabank” (La Ley 2609/2003).

el fondo de indemnización y no prevé que lo deposite directamente su asegurador. Sin embargo, el asegurador tiene responsabilidad legal y directa frente al perjudicado. En contrario, si el asegurador no hubiese hecho el pago inmediato hasta los límites de la indemnización, el perjudicado tiene siempre acción directa. El adelanto de la indemnización hasta el límite fijado en el Convenio ("CLC-claims") hizo innecesaria la acción directa.

Sin embargo, aquí no se discutía judicialmente el pago hasta los límites de indemnización del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (los 22,7 millones de euros citados y ya abonados), sino la posibilidad de que el asegurador pagase por encima de dicha cuantía y hasta el límite de la suma asegurada en el contrato de seguro P&I. Para este exceso, el club P&I no renuncia a la regla del pago previo prevista en el contrato de seguro P&I. Para cualquier reclamación por encima de los límites de indemnizaciones sancionados en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 ("non-CLC claims"), que el asegurado no haya pagado previamente la indemnización al perjudicado es una línea de defensa a la cual el club P&I no ha renunciado ni expresa ni tácitamente en ningún momento.

4) El Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC, o International Oil Pollution Compensation Funds o el acrónimo IOPC Funds) es responsable hasta el límite establecido en el Convenio del Fondo de 1992. Él ha abonado, en complemento al fondo de indemnización del club P&I, y de forma escalada en el tiempo, la cuantía de 147,9 millones de euros¹⁰. La cuantía total de la indemnización pagadera por el FIDAC está limitada también, en relación con un suceso cualquiera. La suma total de dicha cuantía y la cuantía de indemnización efectivamente pagada en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, respec-

to de los daños ocasionados por contaminación que queden comprendidos en el ámbito del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (en adelante, Convenio del Fondo de 1992)¹¹, no puede exceder de 203 millones unidades de cuenta (art. 4.4.a). Los límites indemnizatorios del Convenio del Fondo de 1992 también se calculan con arreglo a las unidades de cuenta, que se corresponde con los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional (art. 1.4). El Convenio del Fondo de 1992 nace de la voluntad de garantizar una indemnización adicional, de segundo tramo, a la previa del propietario del buque y su asegurador o garante cuando ésta no garantiza la reparación íntegra de los daños causados por contaminación marítima por hidrocarburos. Al efecto, varios Estados han creado una entidad con personalidad jurídica propia, el FIDAC. Se sufraga con las aportaciones de las empresas petroleras ubicada en cada Estado miembro y en proporción a la importación de hidrocarburos por vía marítima en su territorio.

La sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 no establece qué debe cobrar a cada perjudicado a cargo de cada demandado, ni cómo se distribuye el depósito de 22,7 millones de euros. Sólo fija los criterios de cálculo de las indemnizaciones debidas en concepto de responsabilidad civil. La cuantificación exacta para abonar por cada responsable y la indemnización debida a cada perjudicado es el objeto del proceso ejecutivo seguido ante la Audiencia Provincial de A Coruña¹². Ha habido varias resoluciones en este proceso ejecutivo. El auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 15 de noviembre de 2017 (rectificado por auto de 11 de enero de 2018) fija los términos de la indemnización de cada afectado¹³. Luego, el Tri-

10 Véase la web del FIDAC, <https://rb.gy/pcccm>, consultada el 13 de octubre de 2023.

11 Conforme al art. 27.2 Protocolo de 1992 al Convenio del Fondo de 1971, éste es el nombre oficial del Convenio. El Convenio del Fondo de 1992 surge del Protocolo de 1992 al Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971. También en vigor desde el 30 de mayo de 1995, el Convenio del Fondo de 1992 dispone de 121 Estados parte, representativos del 94,45% del tonelaje mercante mundial. Véase la web de la Organización Marítima Internacional (OMI, o International Maritime Organization, IMO, en inglés) en <https://rb.gy/egzqi>, consultada el 13 de octubre de 2023.

12 Sobre el proceso ejecutivo, en mayor detalle, vid SIERRA NOGUERO, E. (2021), "Proceso de ejecución de la sentencia del tribunal supremo frente al club P&I del buque <Prestige> en el Reino Unido". En GIRGADO PERANDONES, P. y GONZÁLES BUSTOS, J. P. (coords.), *Transparencia y competitividad en el mercado asegurador. Insurtech, distribución, protección del cliente, seguro marítimo y pandemia*, Granada: Comares, 2021, págs. 457-480 y SIERRA NOGUERO, E. (2019), "Valorisation judiciaire du montant des dommages et intérêts résultant du naufrage du Prestige". *Le Droit Maritime Français*, núm. 816, págs. 687-696.

13 Cendoj 15030370012017200818.

bunal Supremo, mediante sentencia de 19 de diciembre de 2018¹⁴, anula parcialmente dicho auto, con pronunciamientos que sustituyen lo dispuesto en el mismo. Sin embargo, la resolución principal en el proceso ejecutivo español es el auto de la Audiencia Provincial A Coruña de 1 de marzo de 2019¹⁵. Cuantifica las indemnizaciones debidas a los afectados por la contaminación ocasionada por el siniestro del buque “Prestige”: Estado español: 2.355 millones de euros; Estado francés, 61 millones de euros; Gobierno de Galicia, 1,8 millones de euros; numerosas indemnizaciones de menor cuantía a favor de empresas de pesca, de turismo, así como a municipios y consejos provinciales franceses.

El auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 1 de marzo de 2019 también cuantifica el importe de la condena dineraria al club P&I y que está pendiente de pago: 855.493.575,65 euros. Corresponde a la conversión en euros del “one billion dollars” (1.000 millones de dólares). Se resta el fondo de indemnización depositado ya por el club P&I conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (22,7 millones de euros).

2.2.- PROCESOS ARBITRAL Y JUDICIAL INGLESES: EXONERACIÓN DEL ASEGURADOR DE PAGO ALGUNO POR ENCIMA DE LOS LÍMITES INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN Y REGLA DE PAGO PREVIO DE LA INDEMNIZACIÓN A CARGO DEL ASEGURADO

Mientras el proceso declarativo de la responsabilidad civil y penal está en marcha ante la Audiencia Provincial de A Coruña desde 2010, con el club P&I en rebeldía,

éste dispone una estrategia procesal de defensa encaminada a obstaculizar la futura posible condena en su contra que recayese en el proceso judicial español¹⁶. Tiene dos fases, una arbitral y otra judicial.

1ª. Fase arbitral. En enero de 2012, el club P&I solicita al tribunal inglés competente y con arreglo a la Ley inglesa de arbitraje de 1996, el nombramiento de un árbitro en dos procedimientos arbitrales en Londres, uno contra el Estado español y otro contra el Estado francés¹⁷. Son los dos principales reclamantes de responsabilidad civil en el procedimiento en marcha ante la Audiencia Provincial de A Coruña. El fundamento de la petición del club P&I es la cláusula de arbitraje en Londres incluida en las reglas de seguro P&I contratado con el asegurado. El club P&I considera que ambos Estados han incumplido su obligación de someter su reclamación dineraria contra el asegurador a arbitraje en Londres. Considera que estos Estados, terceros al contrato de seguro P&I, están obligados por la cláusula arbitral del contrato de seguro celebrado entre el asegurador y la sociedad propietaria del buque “Prestige”¹⁸.

El tribunal inglés competente accede a la petición del club P&I y nombra un árbitro único, para ambos procedimientos arbitrales contra los Estados español y francés, respectivamente. Ambos rehúsan participar en el respectivo proceso arbitral. Los arbitrajes en Londres terminan con laudos muy similares, contra el Estado español (13 febrero de 2013) y contra el Estado francés (3 de julio de 2013). El árbitro único acoge íntegramente los términos solicitados por el club P&I:

La reclamación de los Estados español y francés contra el club P&I debe someterse a arbitraje con arreglo al convenio arbitral del seguro P&I.

El club P&I no debe responder por encima del límite

14 Cendoj 28079120012018100627.

15 Cendoj 15030370012019200616.

16 También advierte esta estrategia, GÓMEZ JENE, M., “Prestige y arbitraje europeo: a propósito de la sentencia London Steam-ship del TJUE (asunto C-700/20), en Cuadernos de Derecho Transnacional, octubre 2022, vol. 14, nº 2, pág. 1090.

17 En cambio, el club P&I no reclama en arbitraje contra los demás reclamantes en el proceso español. Esto es importante, pues todo el procedimiento inglés no les vincula.

18 Las cláusulas de ley aplicable y sumisión a arbitraje son cláusulas de estilo siempre incluidas en las reglas del seguro P&I de los clubs P&I del International Group of P&I Clubs (IGP&I) Los aseguradores quieren tener certeza jurídica de la ley aplicable a su contrato de seguro y de la sumisión de controversias a arbitraje y no a jurisdicción de los juzgados y tribunales. El arbitraje, en el organismo de su elección que imponen en las reglas del seguro P&I, les garantiza confidencialidad, especialidad y rapidez en la resolución de controversias. Los laudos tampoco generan jurisprudencia. Al efecto, el club P&I imponen a sus armadores y fletadores asegurados las cláusulas de arbitraje y ley aplicable, normalmente vinculadas y que dependen de su propia nacionalidad. Por ejemplo, el mayor club P&I del mundo es el noruego Gard y en sus reglas de seguro P&I, edición 2023, impone la ley noruega como Derecho rector del contrato (regla 90) y el arbitraje en Oslo (regla 91). Igualmente, el club P&I The Swedish incluye la sumisión a la ley sueca y el arbitraje en Goteborg en sus reglas de seguro, edición 2023-2024 (regla 18). Lo mismo ocurre naturalmente con los clubs P&I ingleses: sumisión de controversias derivadas del contrato de seguro a Derecho inglés y arbitraje en Londres.

indemnizatorio del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Subsidiariamente, su responsabilidad no puede ser superior al límite de la suma asegurada en las reglas del seguro P&I para daños por contaminación por hidrocarburos: 1.000 millones de dólares.

Es aplicable a la reclamación por encima de los límites del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (“non-CLC claims”), la cláusula de pago previo (“pay to be paid”) de las reglas del seguro. El seguro P&I se configura como un seguro de indemnización efectiva. Según la cláusula de pago previo, “pay to be paid”, “pay first”, “right of recovery” u otra fórmula, el club P&I como asegurador sólo debe pagar la indemnización al asegurado responsable y a condición de que acredite haber pagado previamente al tercero perjudicado¹⁹. No obstante, esta regla general de pago previo e indemnización efectiva no es absoluta en los contratos de seguro P&I. Las reglas del seguro incluyen excepciones contractuales, donde el club P&I se obliga a pagar directamente al tercero perjudicado, aunque su armador asegurado no haya desembolsado la indemnización antes. Esta excepción contractual surge normalmente de la necesidad de cumplir con normas imperativas de los convenios internacionales marítimos. Éstas obligan al propietario o al armador del buque a contar con un seguro obligatorio que, además, reconozca acción directa al tercero perjudicado frente al asegurador. Precisamente, es el caso de la responsabilidad civil derivada de daños nacidos por contaminación de hidrocarburos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El club P&I, cumpliendo la norma internacional y el contrato de seguro P&I se obliga al pago directo al tercero perjudicado hasta el límite de la indemnización (“CLC claims”). El árbitro señala que, por encima de dicho límite, la cláusula de pago previo es oponible al tercero perjudicado que intente cobrar la indemnización directamente del club P&I.

2ª. Fase judicial. Una vez dictados los laudos arbitrales favorables al club P&I, en marzo de 2013, el club P&I solicita a la High Court competente, que ambos laudos arbitrales dictados respectivamente, sean reconocidos como sentencias con arreglo al art. 66 de la Ley de arbitraje inglesa de 1996. Con permiso del tri-

bunal, el laudo puede ser ejecutado en la misma forma que una resolución judicial. El tribunal competente puede emitir una resolución en los mismos términos del laudo. Los Estados español y francés sí se personan ante la High Court, oponiéndose a la pretensión del club P&I.

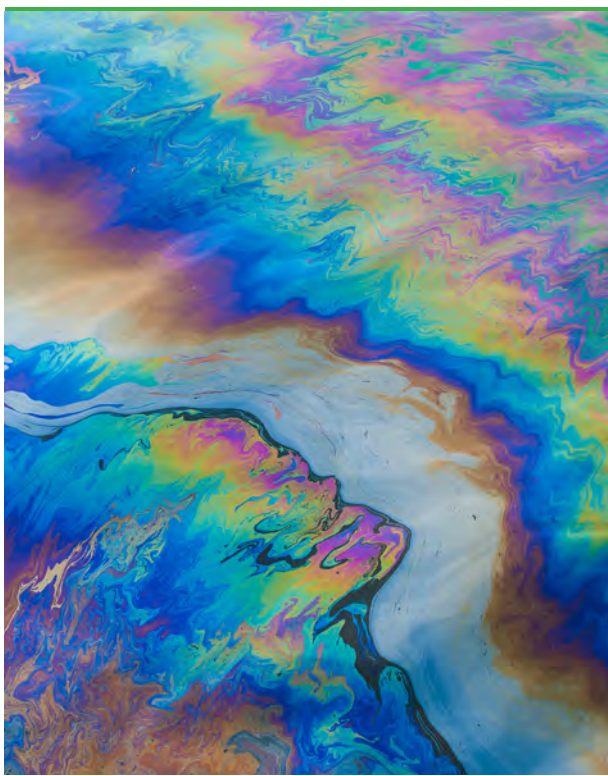
El Juez en su sentencia de la High Court de 22 de octubre de 2013²⁰ acepta la petición del club P&I. Concede el permiso del art. 66 de la Ley de arbitraje inglesa y los laudos favorables al club P&I son reconocidos conjuntamente en su sentencia judicial²¹. La motivación judicial es la siguiente.

España y Francia han perdido la inmunidad estatal al haberse personado en el procedimiento inglés para oponerse a la ejecución forzosa de los laudos arbitrales.

La naturaleza de la acción directa de los perjudicados es “contractual”²², pues los reclamantes ejercen un derecho a hacer cumplir un contrato. No es un derecho independiente de reembolso. Cuando un tercero al contrato de seguro formula una reclamación en base al mismo y que contiene una cláusula de arbitraje, y tal reclamación es contradicha por el asegurador, el demandante deviene obligado a remitir la disputa a arbitraje de acuerdo con la cláusula compromisoria del contrato cuyo cumplimiento pretende. Aunque no es la parte originaria de la cláusula compromisoria, el reclamante deviene parte por novación o por transmisión legal de los derechos y obligaciones del acuerdo. No es una parte en todos los sentidos, pero sí queda obligado por el convenio arbitral a los efectos de la ley, concluye.

Las reglas de litispendencia del Reglamento (CE) 44/2001, a favor de la Audiencia Provincial de A Coruña, como primer tribunal que ha conocido de la reclamación de responsabilidad civil, no le imponen suspender el juicio iniciado ni negar la ejecución forzosa de los laudos arbitrales con arreglo al art. 66 de la Ley inglesa de arbitraje. La ejecución judicial de un laudo arbitral no es un procedimiento judicial incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 44/2001. La materia “arbitraje” está excluida en su art. 1.2.d de su ámbito de aplicación. Por ello, “la naturaleza no reglamentaria de los procedimientos del art. 66 le permite a la

19 Por ejemplo, la regla 3.1 de las Reglas de seguro P&I, edición 2023-2024 del club P&I The London.
20 The London Steam-Ship Owners’ Mutual Insurance Association Ltd v. The Kingdom of Spain and The French State [2013] EWHC 3188 (Comm). Disponible en <https://rb.gy/su6hx>, consultada el 13 de octubre de 2023.
21 ALBA, M. y GABALDÓN, J. L., “Affaire...”, op. cit., págs. 349-351.
22 Esta es también la posición mayoritaria de la jurisprudencia española en cuando a la acción directa.



Corte ignorar la suspensión obligatoria impuesta por el Reglamento” (apartado 192).

La ejecución forzosa de los laudos en el Reino Unido contra España y Francia obedece a un criterio de utilidad para el club P&I: obstaculizar la futura sentencia del tribunal español que primero ha conocido del litigio de la responsabilidad civil derivada del siniestro del buque “Prestige”. Al considerar que la resolución judicial de ejecución de laudos es inconciliable con la futura resolución judicial española. Expresamente “afirmaría de haber dictado una sentencia reglamentaria para triunfar sobre la sentencia de la Corte ante la que se interpuso la primera reclamación” (apartado 192); “existe una clara utilidad en dictar sentencia y el régimen del Reglamento no es razón buena ni suficiente para impedir que el Club busque materializar el pleno beneficio de sus laudos” (apartado 194).

Los Estados español y francés plantearon recurso de apelación contra la sentencia de la High Court de 22 de octubre de 2013. Sin embargo, el 1 de abril de 2015, la Court of Appeal²³ confirma dicha resolución. Además, mantiene expresamente que los Estados español y francés han perdido la inmunidad estatal al someterse a los tribunales ingleses para oponerse a la ejecución forzosa de los laudos arbitrales dictado.

2.3.- CUESTIÓN PREJUDICIAL ANTE EL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA: OBLIGACIÓN DE EJECUTAR LA RESOLUCIÓN ESPAÑOLA EN EL REINO UNIDO

A pesar de la firmeza de las resoluciones españolas de condena, el club P&I persiste en la rebeldía y no cumple su obligación de pago de 855 millones de euros, que le impone el auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 1 de marzo de 2019. En consecuencia, el Estado español inicia la ejecución forzosa en el Reino Unido, pues la aseguradora tiene allí su domicilio social. El fundamento legal de la ejecución forzosa de una sentencia de un Estado de la Unión Europea en otro es el hoy citado Reglamento (CE) 44/2001 (Bruselas I). Hoy derogado²⁴, es aplicable por ser la norma vigente en el momento de la interposición de las acciones judiciales (art. 66.1)²⁵. En concreto, el art. 38 Reglamento (CE) 44/2001 dispone que “las resoluciones dictadas en un Estado miembro que allí fueren ejecutorias se ejecutarán en otro Estado miembro cuando, a instancia de cualquier parte interesada, se hubiere otorgado su ejecución en este último. No obstante, en el Reino Unido, esas resoluciones se ejecutarán en Inglaterra y el País de Gales, en Escocia o en Irlanda del Norte, previo registro con fines de ejecución, a instancia de la parte interesada, en una u otra de esas partes del Reino Unido, según el caso”.

El Estado español solicita la ejecución del auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 1 de marzo de 2019 ante la High Court competente. El Juez emite una orden de registro²⁶. El club P&I se opone a su eje-

23 The London Steamship Owners’ Mutual Insurance Association Ltd and (1) The Kingdom of Spain (2) The French State, The “Prestige” [2015] EWCA Civ 333, disponible en <https://bit.ly/3cTxvO>, consultada el 13 de octubre de 2023.

24 Diario Oficial de las Comunidades Europeas, L 12/1, de 16 de enero de 2001.

25 Actualmente está derogado y sustituido por el nuevo Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (versión refundida) (Bruselas I bis), pero el Reglamento (CE) 44/2001.

26 The London Steam-Ship Mutual Insurance Association Limited and The Kingdom of Spain, M/T ‘Prestige’ [2021] EWHC 1247 (Comm), introducción, párrafos 32 y 33.

cución en el Reino Unido, según el art. 34(3) Reglamento (CE) 44/2001, “Las decisiones no se reconocerán: (...) 3) si la resolución fuere inconciliable con una resolución dictada entre las mismas partes en el Estado miembro requerido”. El auto de la Audiencia Provincial de A Coruña es inconciliable con la citada sentencia de la High Court de 22 de octubre de 2013. También opone el art. 34(1) Reglamento (CE) 44/2001: “Las decisiones no se reconocerán: 1) si el reconocimiento fuere manifiestamente contrario al orden público del Estado miembro requerido”. En concreto, la ejecución del auto de la Audiencia Provincial de A Coruña en el Reino Unido supone una vulneración del orden público inglés, en particular de la regla de la cosa juzgada (res judicata)²⁷.

El Estado Español responde y pide a la High Court que presente una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que, como máximo intérprete, determine cómo ha de interpretarse el Reglamento (CE) 44/2001. El Juez, tras deliberar con ambas partes, accede y plantea el 20 de diciembre de 2020 una cuestión prejudicial con arreglo al art. 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Es necesario remarcar la fecha del planteamiento de la cuestión prejudicial: 20 de diciembre de 2020, once días antes de la consumación del Brexit o retirada del Reino Unido de la Unión Europea. De acuerdo con el art. 86 del acuerdo de retirada del Reino Unido de la Unión Europea, del Brexit, de 19 de octubre de 2019, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea mantendría transitoriamente su jurisdicción para “asuntos planteados hasta el 1 de enero de 2021”. Por consiguiente, la cuestión prejudicial fue formulada en plazo y, a pesar del Brexit, el Reino Unido está vinculado por la decisión del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

En esencia, el Juez pregunta al Tribunal de Justicia de la Unión Europea si la resolución judicial de ejecución forzosa de un laudo, al amparo del art. 66 de la Ley de arbitraje inglesa es una “resolución” a los efectos del art. 34.3 Reglamento (CE) 44/2001 y que pue-

da impedir la ejecución de la resolución de otro Estado de la Unión en el Estado requerido para tal ejecución (primera y segunda preguntas). Y si cabe oponer el orden público del Estado requerido para el reconocimiento y ejecución de una sentencia de otro país de la Unión Europea, con arreglo al art. 34.1 Reglamento (CE) 44/2001, en base a razones de res judicata y/o inconciliable de resoluciones (tercera pregunta).

El 5 de mayo de 2022, el Abogado General presenta sus Conclusiones a la Petición de decisión prejudicial planteada por la High Court²⁸. Propone considerar que una resolución judicial dictada en los términos de un laudo arbitral con arreglo al art. 66 Ley inglesa de arbitraje de 1996 Sí puede constituir una “resolución” pertinente del Estado miembro requerido, a los efectos del artículo 34.3 Reglamento (CE) 44/2001, pese a no estar comprendida en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento conforme a su art. 1.2.d). No es óbice para considerarla una resolución a los efectos del Reglamento (CE) 44/2001 que la sentencia sea de ejecución de un laudo y el arbitraje esté excluido de su ámbito de aplicación.

La sentencia de 20 de junio de 2022 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea no comparte el parecer del Abogado General²⁹. Acepta que una sentencia dictada en un Estado miembro de ejecución de un laudo arbitral Sí puede ser una resolución a los efectos del Reglamento (CE) 44/2001 por la definición amplia del concepto de “resolución” que se da en su art. 32 del Reglamento (CE) 44/2001 (apartados 48 y 49). La exclusión de una materia del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 44/2001 no impide que una resolución relativa a tal materia pueda estar comprendida en el art. 34.3 Reglamento (CE) 44/2001. Además, la resolución judicial de ejecución de un laudo puede impedir el reconocimiento de una resolución dictada en otro Estado miembro que sea inconciliable con ella (apartados 51 a 53).

No obstante, los apartados 54 a 73 de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea constituyen una desautorización plena de la sentencia de la

27 También alegaba la vulneración de los derechos humanos del club P&I. Argumento que es posteriormente rechazado por la Court of Appeal, al estimar que no ha habido vulneración de dichos derechos en The London Steam-Ship Mutual Insurance Association Limited and the Kingdom of Spain, M/T ‘Prestige’ [2021] EWHC 1247 (Comm), en <https://bitly.ws/XJqp>, consultada el 13 de octubre de 2023.

28 Asunto C-700/20, disponibles en <https://rb.gy/os88d>, consultadas el 20 de junio de 2023.

29 Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 20 de junio de 2022. London Steam-Ship Owners’ Mutual Insurance Association Limited contra Kingdom of Spain. Petición de decisión prejudicial planteada por la High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division. Asunto C-700/20, disponible en <https://rb.gy/53yzu>, consultada el 13 de octubre de 2023.

High Court de 22 de octubre de 2013, con los siguientes argumentos:

Una sentencia de ejecución de un laudo puede ser una resolución a los efectos del Reglamento (CE) 44/2001, pero “Cosa distinta sucede cuando el laudo arbitral en cuyos términos se ha dictado esa sentencia se emitió en unas circunstancias en las que no habría sido posible dictar, con observancia de las disposiciones y de los objetivos fundamentales de este Reglamento, una resolución judicial comprendida en su ámbito de aplicación” (apartado 54).

Advierte de la vulneración de los principios de “libre circulación de las resoluciones judiciales”, de la “previsibilidad de los órganos jurisdiccionales competentes”, de la “seguridad jurídica para los justiciables”, de “buena administración de justicia”, de la “reducción al máximo del riesgo de procedimientos paralelos” y de la “confianza recíproca en la justicia” (apartado 56). También trae a colación el “derecho a la tutela judicial efectiva” reconocido en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (apartado 58).

La ejecución forzosa de un laudo no habría podido ser objeto de una resolución judicial comprendida en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 44/2001 “sin infringir dos reglas fundamentales de este Reglamento concernientes, por un lado, al efecto relativo de la cláusula compromisoria insertada en un contrato de seguro y, por otro, a la litispendencia” (apartado 59). Con relación a la litispendencia, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea afirma que, cuando se entabla el procedimiento arbitral en el Reino Unido, a saber, el 16 de enero de 2012, “ya se encontraba pendiente ante los tribunales españoles un procedimiento entre, en particular, el Estado español y el London P&I Club” (apartado 64). Pues bien, habida cuenta de que el art. 27.1 Reglamento (CE) 44/2001 se refiere a las “demandas [...] entre las mismas partes”, sin exigir una participación efectiva en los procedimientos de que se trate, procede considerar que las mismas partes estaban implicadas en los procedimientos mencionados (apartado 66). Ambos tenían el mismo objeto y la misma causa (apartado 67).

Por lo que respecta al efecto relativo de la cláusula compromisoria insertada en un contrato de seguro, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea afirma que

un acuerdo atributivo de competencia celebrado entre un asegurador y un tomador del seguro no puede vincular a la persona perjudicada por el daño asegurado. Allí donde el Derecho nacional lo permita, el perjudicado puede entablar una acción directa por responsabilidad delictual o cuasi delictual contra el asegurador ante el tribunal del lugar en que se produjo el hecho dañoso o ante el tribunal del lugar de su domicilio (apartado 60)³⁰. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea añade que, so pena de vulnerar este derecho del perjudicado, un tribunal distinto de aquel que ya conoce de la acción directa no debe declararse competente sobre la base de tal cláusula compromisoria, a fin de garantizar el objetivo perseguido por el Reglamento 44/2001: proteger a los perjudicados por un daño frente al asegurador de que se trate (apartado 61).

Finalmente, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea concluye que admitir que esta sentencia pueda impedir el reconocimiento de una resolución recaída en otro Estado miembro a raíz de una acción directa de responsabilidad que ha ejercitado el perjudicado, privaría a éste de la reparación efectiva del daño sufrido (apartado 63).

2.4.- NEGATIVA DE LA JUSTICIA BRITÁNICA A EJECUTAR EN EL REINO UNIDO LA CONDENNA DE 855 MILLONES DE EUROS CONTRA EL ASEGURADOR. RECLAMACIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL ESTADO ESPAÑOL Y FRANCÉS POR VULNERAR EL CONVENIO ARBITRAL

La presentación de la citada cuestión prejudicial por la High Court encargada de dar ejecución forzosa en el Reino Unido al auto de la Audiencia Provincial de A Coruña, constituyó, en nuestra opinión, un obstáculo en la estrategia procesal de defensa del club P&I. Precisamente en el momento transicional del cese del Reino Unido como miembro de la Unión Europea, la High Court presenta una cuestión prejudicial que afecta a la línea de flotación del proteccionismo del arbitraje londinense. Así lo entendió el club P&I, que presentó recurso de apelación contra la propia presentación de la cuestión prejudicial.

La sentencia de 1 de marzo de 2022 de la Court of Appeal acepta la petición del club P&I y obliga a la High

Court a retirar la cuestión prejudicial³¹. Justifica que la decisión de plantear una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea no es una cuestión puramente discrecional, ya que primero el juez debe satisfacerse una prueba legal de su “necesidad”. Se trata de una condición suspensiva, que surge antes del ejercicio de la discreción para formular o no la cuestión prejudicial. Además, puede ser revisado por la Court of Appeal. La discrecionalidad del juez de hacer una remisión sólo surge una vez satisfecha la prueba de necesidad. Considera que la High Court aplicó la prueba equivocada al considerar la cuestión de la necesidad.

El Estado Español solicita permiso para plantear un recurso de casación ante la Supreme Court. La finalidad es defender que la Court of Appeal ha errado al imponer la renuncia a la cuestión prejudicial. Sin embargo, el 28 de octubre de 2022, la Supreme Court comunicó que se rechazaba el permiso al Estado Español para plantear recurso de casación, porque “la solicitud no plantea una cuestión de derecho que sea discutible”³². No entra en el fondo del asunto, simplemente se inadmite el recurso de casación.

Una vez devuelto el asunto a la High Court, mediante sentencia de 6 de octubre de 2023, el Juez, el mismo encargado de registrar la ejecución forzosa del auto español en el Reino Unido y que planteó en su momento la cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Admite el recurso del Club P&I contra la ejecución forzosa del auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 1 de marzo de 2019 basándose en que:

No se considera vinculado por la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea a la cuestión prejudicial que el propio Juez había planteado (apartado 89). Considera que en sus apartados 54 a 73 se ha pronunciado sobre temas que no habían sido objeto de la cuestión prejudicial (apartados 205, 209, 214, 224). Indica que no preguntó sobre el carácter inconciliable de las resoluciones inglesa y española. Señala que rechazó la invitación del Estado Español a incluir en la cuestión prejudicial el tema del carácter inconciliable de ambas resoluciones (apartado 36). Además, el Juez se siente respaldado en este sentido por el Abogado General, que señaló que el tema de la inconcilia-

bilidad de las resoluciones inglesa y española no se incluyó en la cuestión prejudicial (apartado 103).

Considera que, de acuerdo con el art. 34.3 Reglamento (CE) 44/2001, el auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 1 de marzo de 2019 es inconciliable con la sentencia inglesa de 22 de octubre de 2013 dictada al amparo del art. 66 de la Ley de arbitraje inglés (apartado 102).

La resolución inglesa aplica la regla de pago previo a la demanda de ambos países contra el asegurador. A cualquier reclamación por encima de los límites de indemnización previstos en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (“non CLC-claims”) es de aplicación la regla del pago previo. En este caso, la sociedad propietaria del buque y asegurada no ha hecho pago alguno a los perjudicados, por lo que tampoco hay obligación alguna de pago directo a cargo del asegurador. Esto contrasta con la resolución española que obliga al asegurador al pago de 855 millones de euros. El Juez concluye que estas dos resoluciones no pueden coexistir en el ordenamiento inglés y son inconciliables (apartados 96 y 97).

La ejecución de la resolución española sería contraria a los principios del orden público inglés sobre la cosa juzgada creada por los laudos arbitrales.

Además, la sentencia de la High Court contiene información y pronunciamientos sobre otra estrategia de defensa abierta por el club P&I una vez dictado el auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 1 de marzo de 2019. En previsión de que se intentase la ejecución forzosa contra bienes del club en el Reino Unido, España u otro lugar, inició dos procesos arbitrales contra España y Francia en base a la cláusula de arbitraje del seguro P&I y a la pérdida de inmunidad estatal. En resumen, en dos arbitrajes distintos, el club P&I solicita declaraciones de que el Estado español y francés han incumplido sus obligaciones de no formular las reclamaciones distintas de los límites del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, más que a través del arbitraje de Londres. El asegurador también pide medidas cautelares y una orden de que el Estado español y francés pagarán al club P&I las sumas que se le ordene pagar al Estado español francés en cualquier jurisdicción en la que se reconozca o ejecute el auto de la Audien-

31 The London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd and The Kingdom of Spain, M/T “Prestige” (No. 5) [2022] EWCA Civ 238, disponible en <https://rb.gy/o71p4>, consultada el 13 de octubre de 2023.

32 Información extraída del apartado 36 de la sentencia de la High Court of Justice Business and Property Courts of England and Wales Commercial Court (KBD), de 6 de octubre de 2023, [2023] EWHC 2473 (Comm), disponible en <https://bitly.ws/X8WK>, consultada el 13 de octubre de 2023.



cia Provincia de A Coruña de 1 de marzo de 2019, así como la compensación por sus gastos de defensa de las reclamaciones no relacionadas con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 en España. Hasta ahora, sólo el Estado español ha intentado la ejecución forzosa del auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 1 de marzo de 2019 en el Reino Unido, no así el Estado francés³³.

Los árbitros han reconocido el derecho del club P&I a una compensación económica a cargo de España por intentar ejecutar la resolución española en el Reino Unido en violación del convenio arbitral del seguro P&I. También a recuperar del Estado español o francés cualquier cantidad que obtengan de la ejecución de la resolución española en cualquier lugar, así como el reembolso de los gastos y costas del proceso seguido en España. La High Court ha concedido el derecho de los

Estados a apelar estas decisiones arbitrales, con arreglo al art. 69 de la Ley de arbitraje inglés. Por tanto, la responsabilidad civil de los Estados español y francés está sub iudice. E

En cambio, la High Court rechaza ya que los árbitros tengan competencia para dictar una orden anti-proceso (antisuit injunction) contra los Estados español y francés, pero en el ejercicio de su discreción no lo había hecho, pero había decidido que era apropiado que se otorgara una indemnización por daños y perjuicios en su lugar. La High Court considera que el árbitro no había tenido poder para dictar una medida cautelar contra España, porque el tribunal no podía haberlo hecho en virtud del art. 13(2) Ley de inmunidad estatal, y s. 48(5) de la Ley de Arbitraje no confería un poder más amplio al árbitro. Por lo tanto, no se puede conceder una indemnización en su lugar.

3.- ANÁLISIS CRÍTICO

3.1.- INSUFICIENCIA DE LOS LÍMITES INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN POR CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 debería actualizar sus límites de indemnización a cargo del propietario del buque y del asegurador obligatorio de responsabilidad civil por contaminación marítima de hidrocarburos. Son insuficientes para hacer realidad, siquiera en una parte relevante, la exigencia del art. 235.3 Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: “asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización”.

El desastre medioambiental causado por la masiva contaminación por hidrocarburos se ha cuantificado judicialmente los pagos pendientes en unos 2.500 millones de euros. La mayor parte de los perjudicados han visto total o parcialmente insatisfecha la reparación de los daños y recuperación de los gastos y pérdidas económicas. El club P&I, como asegurador de responsabilidad civil del buque, ha cumplido con prontitud la obligación de pago de los límites de indemniza-

33 Según se informa en el apartado 4(8) de la sentencia de la High Court *The French State and The London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd* [2023] EWHC 2474 (Comm), de 8-9 de agosto de 2023, disponible en <https://bitly.ws/XL8M>, consultada el 19 de octubre de 2023.

En **MUÑOZ ARRIBAS ABOGADOS** contamos con más de 40 años de historia en Derecho de Seguros. Asesoramos a nuestros clientes en la gestión del riesgo y la responsabilidad legal, gracias a una mirada experta que combina calidad, conocimiento e innovación.

Servicios especializados en seguros:

Seguros y reaseguros

Responsabilidad civil

Accidentes laborales y Seguridad Social

Regulatorio

Corporativo

Laboral

Externalización de servicios

Insurtech y Ciberriesgos

Mediación y Arbitraje



MUÑOZ ARRIBAS
A B O G A D O S



c/ Orense 34, Planta 1,
Edificio Norte Iberia Mart, 28020 Madrid

+34 91 556 91 08

general@munoz-arribas.com

ción del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992: 22,7 millones de euros, resultantes del cálculo del arqueo del buque siniestrado. También el FIDAC ha cumplido las obligaciones resultantes del Convenio del Fondo de 1992 y ha abonado los 147,9 millones de euros, correspondientes a la limitación de la indemnización de dicho Convenio. La suma de ambas indemnizaciones es de unos 170 millones de euros, que representan apenas un 6,8% de los 2.500 millones de euros de daños y perjuicios reclamados judicialmente. En definitiva, los límites de indemnización que instaura a favor de la industria naviera y aseguradora el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y a favor de la industria petrolera el Convenio del Fondo de 1992 son el obstáculo principal a la reparación íntegra de los perjudicados.

La última actualización de los límites de indemnización del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 fue aprobada por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) el 18 de octubre de 2000. Han pasado así 23 años desde que los Estados en el seno de la OMI adoptaron la decisión de mejorar las coberturas indemnizatorias. Ni siquiera el siniestro del buque “Prestige”, en 2002, ha motivado la actualización de los límites de indemnización asumidos por la industria naviera y aseguradora de los riesgos marítimos de contaminación por hidrocarburos.

La falta de actualización de los límites de indemnización del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 obedece a la falta de decisión de los Estados en el seno de la Organización Marítima Internacional, en concreto, en su Comité Jurídico. Al igual que hizo en la última actualización de 2000, según el art. 15.4 Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Comité Jurídico ha de aprobar las enmiendas a las cuantías de limitación. Con arreglo al art. 15.7, estas enmiendas se consideran aceptadas en un plazo de dieciocho meses desde su notificación, a menos que, antes de esa fecha, no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Contratantes en la fecha de la aprobación de la enmienda por el Comité Jurídico, hayan comunicado a la Organización que no las aceptan. Una enmienda considerada aceptada entrará en vigor dieciocho me-

ses después de su aceptación (art. 15.8).

El art. 15.5 Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 señala que: “En su decisión relativa a propuestas destinadas a enmendar los límites, el Comité Jurídico tendrá en cuenta la experiencia que se tenga de los sucesos y especialmente la cuantía de los daños que de ellos se deriven, la fluctuación registrada en el valor de la moneda y el efecto que tenga la enmienda propuesta en el costo del seguro”.

Con relación al “costo del seguro”, la Organización Marítima Internacional cuenta con la información que puede ofrecer directamente la International Group of P&I Clubs (IGP&I)³⁴. Se trata de una Organización no Gubernamental de carácter consultivo de la propia OMI³⁵. IGP&I opera como representación y grupo de influencia del sector en defensa de los intereses de sus clubs P&I miembros. Las estadísticas de Equasis revelan que alguno de los trece clubs P&I que integran el IGP&I aseguran la mayor parte de los buques petroleros y quimiqueros con un arqueo bruto superior a 500 toneladas, que son los dedicados al transporte internacional. En los buques de menor tamaño, hay mayor reparto de mercado con aseguradoras fuera del IGP&I³⁶, mientras que los buques extragrandes están casi siempre asegurados por algún club P&I del IGP&I³⁷. De los trece, ocho clubs P&I tienen su base de operaciones en el Reino Unido, dos son noruegos, uno norteamericano, uno japonés y otro sueco. The London P&I Club, que aseguraba el “Prestige”, es miembro del IGP&I. Ninguno es español y, salvo The Swedish P&I club, ningún asegurador tiene su domicilio en la Unión Europea.

Cada club P&I miembro del IGP&I es un asegurador independiente. Sin embargo, tienen prácticas comunes en las condiciones de riesgos cubiertos y excluidos. Basta comparar las rules de cada club P&I para ver las similitudes de coberturas. Además, a través de esta asociación de aseguradoras, los clubs P&I miembros también actúan conjuntamente en ciertos aspectos, en virtud de contratos de los cuales son firmantes. Así, consorcian ciertos riesgos, de modo que en caso de indemnizaciones importantes a cargo de alguno de los clubs P&I miembros, éste puede reclamar una cuo-

34 Véase <https://www.igpandi.org/>, consultada el 13 de octubre de 2023.

35 Véase la web de la OMI, en <https://bit.ly/3HWkGnr>, consultada el 13 de octubre de 2023.

36 Hay un mercado alternativo al de los clubs P&I del IGP&I, pero sus aseguradores no tienen tanta capacidad de cobertura y solvencia.

37 EQUASIS, The 2021 world merchant fleet. Statistics from Equasis, disponible en <https://bitly.ws/XMEP>, consultado el 18 de octubre de 2023.



Aportar soluciones,
nuestra **RaZón de Ser**

RZS Abogados ofrece al **sector asegurador**
una provisión de servicios jurídicos altamente
especializada, comprometida y orientada al **mejor**
resultado de nuestros clientes.



Responsabilidad
Civil
Sanitaria



Responsabilidad
Civil Profesional
y General



Seguro de
daños.
RC Material



Seguros de
personas

Por nuestra **experiencia** de más de **25 años** en el sector de los seguros,
por nuestra **capacidad de adaptación al cliente** y por el
equipo profesional de expertos que formamos, podemos ser
tu **despacho de confianza**.

MADRID

C/ Mártires de Alcalá, 4 2º 28015
info@rzs.es
915 433 123

SEVILLA

Avda. San Francisco Javier, 24, 4ºB.
Edificio Sevilla 1. 41018
info@rzs.es
954 295 080

ta de solidaridad a los demás. Además, el IGP&I facilita la contratación de reaseguros de forma colectiva para todos los clubs P&I miembros. Las Autoridades de Competencia europea analizaron al IGP&I³⁸ y su adecuación con el Derecho de defensa de la competencia europeo. Tras varias exenciones, consideraron esta asociación compatible con el Derecho comunitario. Además, la Unión Europea estimó que se trata de una entidad de interés público, pues gracias a esta cooperación, los clubs P&I miembros pueden ofrecer al mercado asegurador unos seguros de amplias coberturas y sumas aseguradas.

En conclusión, entre los límites de indemnización del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, según el arqueo del buque siniestrado (22,7 millones en el caso del "Prestige") y los 1.000 millones de dólares de suma asegurada que ofrecen en sus reglas de seguro P&I para los buques petroleros, hay un amplio espacio para conciliar los intereses aseguradores y de terceros perjudicados. Los clubs P&I del IGP&I exhiben una capacidad financiera en el contrato de seguro que es mucho mayor que la que prevista en los límites de indemnización.

No obstante, se plantea qué asegurador estaría dispuesto a pagar más por el mismo siniestro si los aseguradores principales, en asociación, han pactado entre competidores las bases del negocio. Y si tampoco los Estados promueven normas para actualizar los límites de indemnización, que se han quedado desactualizados después de 23 años sin ser modificados. Por ello, la labor proactiva de los Estados en el seno de la Organización Marítima Internacional va a ser esencial en este cambio normativo que se propone.

3.2.- LA EXTENSIÓN AL TERCERO PERJUDICADO DEL CONVENIO ARBITRAL DEL SEGURO MARÍTIMO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

La regla 43 de las Reglas de seguro P&I 2023-2024 del club P&I The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited, que opera con el nombre comercial de The London P&I Club, dispone lo siguiente (la traducción del inglés es nuestra)³⁹:

"Estas Reglas y cualquier contrato de seguro celebrado por la asociación (sic el club asegurador) se registrarán y serán interpretadas de acuerdo con la ley inglesa".

"Si surgiera alguna diferencia o disputa entre el asegurado (o cualquier otra persona) y la asociación por o en conexión con estas Reglas, o por cualquier contrato entre el asegurado y la asociación, o en cuanto a los derechos u obligaciones de la asociación o el asegurado en virtud del mismo, o en relación con el mismo, o con respecto a cualquier otro asunto, tal diferencia o disputa se remitirá a arbitraje en Londres de conformidad con la Ley de Arbitraje de 1996 y cualquier modificación legal o nueva promulgación de la misma salvo en la medida necesaria para dar efecto a las disposiciones de esta Regla. El arbitraje se llevará a cabo de conformidad con el Londres Asociación de Árbitros Marítimos (LMAA)".

Se trata precisamente del club P&I que aseguraba la responsabilidad civil del buque "Prestige". La cláusula del seguro P&I del club P&I The London tenía entonces un redactado ligeramente distinto, pero la misma finalidad: sumisión a arbitraje en Londres y selección del Derecho inglés para solventar los litigios entre el asegurado y el club P&I como asegurador. La cuestión delicada y litigiosa es la extensión subjetiva del convenio arbitral del seguro P&I al tercero que ejerce la acción directa contra el club P&I para reclamarle la indemnización económica por responsabilidad civil del armador o fletador asegurado.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea niega la extensión subjetiva del convenio arbitral, usual en los seguros P&I, al tercero perjudicado que reclama directamente la indemnización al club P&I. Según su jurisprudencia consolidada en los asuntos *Assens Havn* (2017)⁴⁰ y *Prestige* (2022), para el Reglamento (CE) 44/2001 establece que el tercero perjudicado no está vinculado por la cláusula compromisoria del contrato de seguro marítimo entre el asegurador y el asegurado responsable civil del daño. Esta regla de no vinculación a otros tribunales distintos de los que resulten de la aplicación del derogado Reglamento (CE) 44/2001 rige tanto si se trata de tribunales judiciales (caso *Assens Havn*), como de tribunales arbitrales (caso *Presti-*

38 Véase SIERRA NOGUERO, E. (2013), "El grupo internacional de clubes de protección e indemnización". En PETIT LAVALL, M. V. y MARTÍNEZ SANZ, F. (dirs.) y PUETZ, A. (coord.), *La nueva ordenación del mercado de transporte*, Barcelona-Madrid: Marcial Pons, págs. 789-807.

39 Disponibles en <https://bitly.ws/XMMf>, consultada el 18 de octubre de 2023.

40 Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 13 de julio de 2017. *Assens Havn* contra *Navigators Management (UK) Limited*. Asunto C-368/16, disponible en <https://bitly.ws/XN4J>, consultada el 18 de octubre de 2023.



PEOPLE HELPING PEOPLE

ACHIEVE THEIR DREAMS

La manera en la que nos relacionamos con nuestros clientes, sus desafíos, preocupaciones, y la forma de operar en los negocios en un futuro inminente e incierto ha cambiado.

Prestamos servicios de asesoramiento para organizaciones en todo el mundo. Nuestro compromiso con el cliente se apoya en el profundo conocimiento de las cuestiones inherentes a su negocio y a cada industria, y nuestra respuesta a los requerimientos más exigentes de cada mercado. Por eso el 94% (*) de nuestros clientes recomienda los servicios que ofrecemos con un nivel de satisfacción excepcional, destacando la calidad, proximidad y alta capacitación técnica de nuestros profesionales.

(*) Estudio de satisfacción de clientes de BDO en España. 2021.

111.305 personas 1.803 oficinas 164 países
Auditoría & Assurance | Advisory | Fiscal y Legal | Outsourcing

BDO Auditores, S.L.P. y BDO Audiberia Abogados y Asesores Tributarios, S.L.P. son sociedades limitadas españolas independientes y miembros de la red internacional de BDO, constituida por empresas independientes asociadas de todo el mundo, y creada por BDO International Limited, una compañía limitada por garantía del Reino Unido. BDO es la marca comercial utilizada por toda la red BDO y para todas sus firmas miembro.



ge). Estas mismas conclusiones han de extraerse del vigente Reglamento (UE) 1215/2012. El TJUE mantiene que son preferentes en beneficio del tercero perjudicado y frente a la cláusula arbitral del seguro, las normas de distribución de competencia judicial del sistema Bruselas. Ello conduce a la progresiva reducción del ámbito arbitral en beneficio de los criterios de competencia de los Reglamentos Bruselas I y Bruselas I bis⁴⁵. Es uno de los efectos de la exclusión del arbitraje del ámbito de aplicación de estos Reglamentos comunitarios, según el vigente art. 1.2.d) Reglamento (UE) 1215/2012 excluye de su ámbito de aplicación el arbitraje, como antes lo hacía en el mismo sentido el Convenio de Bruselas de 1968 y el Reglamento (CE) 44/2001.

Según el art. 11 Reglamento (UE) 1215/2012, el asegurador domiciliado en la Unión Europea puede ser demandado en su propio domicilio. El art. 12 prevé que “El asegurador podrá, además, ser demandado ante el órgano jurisdiccional del lugar en que se haya producido el hecho dañoso cuando se trate de seguros de responsabilidad civil (...)”. El art. 13.1 añade que “En materia de seguros de responsabilidad civil, el asegurador podrá ser demandado, en el marco de acciones acumuladas, igualmente ante el órgano jurisdiccional que conozca de la acción de la persona perjudicada contra el asegurado, cuando la ley de este órgano jurisdiccional lo permita (la cursiva es nuestra)”.

Esta posición del TJUE contrasta con el Derecho inglés, que comprende varios precedentes que ofrecen una respuesta positiva a la cuestión planteada sobre la eficacia frente a terceros del convenio arbitral del seguro P&I. Sus tribunales entienden que el tercero, al reclamar directamente al asegurador en base a una ley extranjera que se lo permite, ejercita un derecho contractual en base al seguro P&I. Todas las cláusulas del contrato le son aplicables, incluido el convenio arbitral. Los tribunales ingleses consideran que cuando se entabla acción directa para exigir el cumplimiento del contrato de seguro P&I, el tercero perjudicado está dando su consentimiento al arbitraje.

Asimismo, en aplicación del art. 66 de la Ley inglesa de arbitraje de 1996, el laudo dictado en base a un proceso arbitral seguido frente a un tercero al contrato

de seguro P&I puede ser ejecutado judicialmente con los mismos efectos de una sentencia en el Reino Unido. Esta resolución judicial constituye un escudo británico frente a la ejecución forzosa de sentencias extranjeras sobre el mismo litigio contra el club P&I domiciliado en el Reino Unido, como ha ocurrido en el caso “Prestige”. El Reino Unido tiene un interés estratégico en garantizar la eficacia de las cláusulas arbitrales a favor de la sede londinense. Los aseguradores británicos de riesgos marítimos centralizan aquí sus reclamaciones, aunque sus armadores y fletadores asegurados naveguen por todo el mundo. La competencia por captar arbitrajes marítimos es potente y el Reino Unido acredita no escatimar medios para que los armadores y aseguradores sigan confiando en que las cláusulas de arbitraje londinense en los contratos marítimos y de seguros serán respetados. Los contratos-tipo marítimos aprobados por la entidad patronal llamada Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (Baltic and International Maritime Council, BIMCO) incluyen la Cláusula de Derecho y Arbitraje de 2020, que reemplaza la Cláusula de Resolución de Disputas de 2017. Hay versiones disponibles para cuatro lugares de arbitraje designados: Londres, Nueva York, Singapur y Hong Kong⁴¹. Sin embargo, Londres es la sede principal de los arbitrajes marítimos, principalmente, a través de London Maritime Arbitrators Association (LMAA).

La jurisprudencia inglesa atesora una colección de casos judiciales de proteccionismo de la industria naviera y aseguradora, así como de eficacia de las cláusulas compromisorias arbitrales incluidas en contratos marítimos a favor de Londres como sede arbitral. El caso “Prestige” es la última expresión de esta política judicial británica de arbitration friendly. Hay dos precedentes que se refieren a temas tratados en el asunto del “Prestige”. Los casos “The Fanti” y “Padre Island n. 2”⁴², sobre la cláusula de pago previo del seguro P&I; y el caso “West Tankers v. Allianz”⁴³, sobre la ejecución forzosa de laudos arbitrales que sirvan como escudo británico frente a la ejecución de resoluciones extranjeras en el Reino Unido. El último capítulo judicial es el caso “Prestige”.

Por lo que respecta al Derecho español y la oponibilidad o no al tercero perjudicado de las usuales

41 Véase la página web de BIMCO, en <https://bitly.ws/XiCU>, consultada el 13 de octubre de 2023.

42 The Fanti and the Padre Island [1991] 2 AC 1.

43 West Tankers v Allianz [2012] EWCA Civ 27, disponible en <https://bitly.ws/XiFo>, consultada el 13 de octubre de 2023.

ESPECIALISTAS EN EL SECTOR ASEGURADOR

El equipo de abogados de Ges40 está formado por profesionales con dilatada y acreditada experiencia en el mundo del seguro.

Seguros de vida y accidentes

Responsabilidad Profesional

Responsabilidad civil general

Grandes lesionados

Defensa de asegurador y asegurado | Tramitación de siniestros | Análisis de cobertura | Redacción de condicionados

www.ges40.com



cláusulas arbitrales y de ley aplicable del seguro P&I, el Tribunal Supremo las considera oponibles, cuando el club P&I interpone una declinatoria de jurisdicción ante el tribunal español que conoce del asunto. El precedente judicial español es el caso “Seabank” resuelto por el Tribunal Supremo el 3 de julio de 2003. Ante una acción directa, declaró su falta de jurisdicción para conocer de la misma contra el club P&I en base a una cláusula arbitral incluida en el contrato de fletamento y en el contrato de seguro P&I. La jurisprudencia menor española cita el caso “Seabank” como precedente de forma constante para admitir la incompetencia de jurisdicción y la sumisión a arbitraje, incluso tras la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM).

El fundamento de la sentencia del caso “Seabank” es la inaplicación del Derecho español a la acción directa entablada contra el club P&I por el tercero perjudicado. El Alto Tribunal aplica el fuero de las obligaciones contractuales del art. 10.5 CC para remitir a la ley del contrato (que incluye sumisión a la ley nacional inglesa) y excluir la aplicación de la legislación española. La sumisión a la ley inglesa y en caso de litigio, la aplicación de ésta con arbitraje en Londres determina tanto que los tribunales españoles no son competentes, como que tampoco es de aplicación el Derecho español. La cuestión de la ley nacional aplicable y la sumisión a arbitraje en el seguro P&I explica el escaso efecto judicial del reconocimiento de la acción directa del art. 465 LNM y la nulidad de las cláusulas de arbitraje en contratos marítimos si no se han negociado individual y separadamente del art. 469 LNM. Simplemente, los tribunales españoles no consideran aplicable el Derecho español a la acción directa contra el club P&I, si éste discute la jurisdicción.

Por otro lado, la jurisprudencia española afirma la naturaleza contractual de la acción directa, de modo

que el tercero que quiere reclamar el pago de la indemnización con arreglo al seguro P&I, está sometido a la cláusula de ley aplicable. Esto supone que el Derecho español no rige la acción directa contra el club P&I cuyo contrato con su asegurado se somete a un Derecho extranjero. La acción directa, si existe y sus términos, queda sometido a este Derecho porque así lo han acordado las partes originarias y que se extiende al tercero que pretende beneficiarse del contrato y cobrar la indemnización de seguro.

En cambio, en otros casos en que el club P&I no discute la jurisdicción, ni alega el convenio arbitral, el Tribunal Supremo ha declarado su competencia para resolver el asunto, como en una sentencia de 14 de abril de 2009 y en la sentencia del 14 de enero de 2016 en el caso “Prestige”. El Tribunal Supremo no cambia el precedente “Seabank”, simplemente no lo considera aplicable, pues el club P&I no se ha personado en el juicio y ha declinado la jurisdicción por sumisión a arbitraje. El juez no puede apreciar de oficio el convenio arbitral, pero puede alegarlo a quien interese su aplicación (art. 11.1 Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de arbitraje y art. II.3 Convenio de Nueva York sobre reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras de 1958).

A la vista de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, la norma a seguir en Derecho español ha de ser considerar inoponibles a terceros los convenios arbitrales predispuestos por aseguradoras domiciliadas en la Unión Europea. En cambio, esta doctrina no es aplicable en principio a aseguradoras ubicadas en Estados terceros.

4.- ¿NUNCA MÁIS?

El siniestro del buque “Prestige” ha favorecido dos cambios legales relevantes en la legislación comunitaria e internacional.

En primer lugar, en diciembre de 2003, como consecuencia del accidente, la Organización Marítima Internacional adopta nuevas enmiendas a la regla 13G del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) para acelerar el cronograma de eliminación de los buques petroleros monocasco, como era el "Prestige". Estas enmiendas entran en vigor el 5 de abril de 2005. Un nuevo reglamento sobre la prevención de la contaminación por hidrocarburos de los petroleros que transportan petróleo pesado prohíbe su transporte en petroleros de casco único de 5.000 toneladas de peso muerto o más después de la fecha de entrada en vigor del Reglamento (5 de abril de 2005), y en los petroleros de casco único de 600 toneladas o más pero menos de 5.000 toneladas, a más tardar en el aniversario de su fecha de entrega en 2008⁴⁴.

En segundo lugar, vista la inadaptación del sistema legal de limitación de responsabilidad compuesto por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 para catástrofes de buques petroleros, algunos Estados adoptan el Protocolo de 2003 relativo al Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, hecho en Londres el 16 de mayo de 2003, del cual es parte España⁴⁵. Este Protocolo relativo al Fondo Complementario brinda un tercer nivel de indemnización estableciendo un Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondo Complementario). La afiliación al Fondo Complementario es optativa y está abierta a todo Estado que sea Miembro del Fondo de 1992. La cuantía máxima pagadera por cualquier siniestro es 750 millones de Derechos Especiales de Giro, incluida la cuantía pagadera en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. El Fondo Complementario se financia de modo similar al Fondo de 1992, con las contribuciones de los Estados parte en función de la importación de hidrocarburos en su territorio. El Protocolo entró en vigor el 3 de marzo de 2005 y se aplica a siniestros que ocurran en esa fecha o posteriormente. Desde su constitución, no se ha utilizado.

Las estadísticas publicadas por el FIDAC revelan que, desde el siniestro del buque "Prestige", no ha habido un vertido de similar índole catastrófica. En los incidentes que ha participado este organismo, los incidentes han supuesto vertidos de menos de 1.000 toneladas de hidrocarburos, en comparación con las 63.000 toneladas vertidas por el "Prestige"⁴⁶. Si ocurriera de nuevo otro siniestro similar al "Prestige", el asegurador de responsabilidad civil gozaría de los mismos límites de indemnización del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Igual ocurriría con el FIDAC. La diferencia es la vigencia del citado Fondo Complementario de 2003, que aún no ha debido ser utilizado, al no haber habido una catástrofe marítima en los Estados parte.

Sin embargo, si hubiera estado vigente este Fondo Complementario en el momento del siniestro del "Prestige", tampoco hubiera hecho realidad la restitución *in integrum*, por ser insuficiente. El Fondo Complementario cubre hasta 750 millones de unidades de cuenta que, al cambio actual de los Derechos Especiales de Giro, son unos 915 millones de euros. Compárese con los daños superiores a 2500 millones de euros acreditados en el siniestro del buque "Prestige" y se podrá comprobar que el sistema jurídico internacional NO ofrece forma alguna para la reparación íntegra.

En situación peor se encuentran los afectados en Estados que no son parte del Fondo Complementario de 2003. El importe de la indemnización a cargo del FIDAC será más amplia si un desastre marítimo afecta a las aguas de un Estado signatario del Fondo Complementario. En caso de que el Estado no sea parte del Fondo Complementario, pero si del Fondo de 1992, por el mismo desastre marítimo en sus aguas, la compensación a cargo del FIDAC será notoriamente menor, como ocurrió con el caso "Prestige" cuando el Fondo Complementario no estaba en vigor.

La responsabilidad ilimitada del capitán del buque o de sociedades propietarias de petroleros (muchas tienen como único patrimonio el buque y operan con banderas de conveniencia, de modo que se disuelven ocurrido el siniestro) hace ilusorio que las indemnizaciones sean abonadas, por más que haya condenas judiciales en este sentido.

44 En la web de la Organización Marítima Internacional, véase <http://bitly.ws/J3rUm>, consultada el 15 de octubre de 2023. Más ampliamente sobre esta medida legislativa, también GARCÍA PÉREZ, M. y SANZ LARRUGA, J. (Coords.), Seguridad marítima y medio ambiente. A Coruña: Netbiblo, 2016, pág. 19.

45 Boletín Oficial del Estado, núm. 28, de 2 de febrero de 2005.

46 Disponible en <https://bitly.ws/XMWQ>, consultada el 13 de octubre de 2023.