**ARBITRAMAIL Cedric Barclay**

**Num.35**

**Abril-Mayo-Junio 2022**

**José Maria Alcántara**

**Arbitro y Consultor Marítimo**

***“Modern continental lawyers are fond of regarding the Common Law of England as THE LAW NOBODY KNOWS but it is in fact a european survival of the middle ages, a broad belt comprising Nordic law with some Romanisation.English law has greater flexibility but has a lack of symmetry”* (Notes in international arbitration meetings, 1979).**

**Manfred Arnold**

Un recuerdo muy sentido en estas páginas para el que fue mi amigo y gran árbitro marítimo de la SMA, New York. Manfred falleció el pasado 18 Mayo, a la edad de 83 años. Natural de Wilhemshaven, Alemania, en 1963 tomó un barco para New York, donde trabajó para el armador de la flota. En 1980 emprendió su dedicación al arbitraje marítimo a través de su gabinete Westmarine. Fue Presidente de la Society of Maritime Arbitrators (SMA) durante cinco mandatos. Dictó centenares de laudos durante sus años en la SMA y en otras cámaras arbitrales. Sus huellas profesionales y humanas quedarán imborrables en la cronología de una generación de árbitros marítimos internacionales que acompañó y desarrollo la idea de Cedric Barclay con los ICMA (International Congress of Maritime Arbitrators).

**Michael Baker-Harber**

Muy notable árbitro marítimo inglés, miembro full-time de la LMAA, de Londres. Falleció el pasado 25 Junio, a la edad de 76 años. Fue famoso regatista, que representó a su país en la Olimpiada de Verano, de Kingston (Ontario) en 1976.Fue hasta 1978 socio de la conocida firma de abogados INCE&Co., de Londres, donde le conocí. De una larga práctica arbitral en la LMAA, fue su Presidente de 2003-2006.Tenía un destacado perfil internacional y hablaba varias lenguas, el español entre ella.

***I. El Derecho Marítimo en tiempos de guerra.***

La guerra actual, que se desarrolla en territorio de Ukrania desde hace cuatro meses puede llamarse “ruso-ucraniana” aunque en ella participan, de forma más o menos directa, no menos de quince países y muchos la consideran “guerra mundial”. Es una guerra, no declarada, en la que concurren campañas militares, económico-financieras y de comunicaciones. El Derecho Internacional, destinado a preservar buenas relaciones en paz entre los Estados, y entre los nacionales de Estados diferentes ha sido una vez más ignorado. Las violaciones e infracciones contra el Derecho Internacional, Público y Privado, fueron muchas ya en tan corto tiempo.

El 24 Febrero pasado las tropas rusas invadieron el territorio ucraniano, sin previa declaración de guerra, aunque con anterior advertencia no justificada o no entendida. Rusia, de tal modo, violó la prohibición del uso de la fuerza contra otro Estado soberano, principio recogido en el art.2(4) de la Carta de las Naciones Unidas. La invasión del ejército ruso constituye una agresión según los términos de la Resolución 3314(XXIX), de la Asamblea General de las Naciones Unidas. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas intentó aprobar una resolución de condena de tal agresión rusa el 25 Febrero, que fue vetada por Rusia en ejercicio de su derecho de veto como miembro del Consejo de Seguridad; volvió a reunirse el 27 Febrero para convocar un período extraordinario de sesiones de emergencia de la Asamblea General. Finalmente, la Asamblea General adoptó una Resolución, por 141 votos a favor y 5 en contra, deplorando enérgicamente la agresión rusa contra Ucrania y exigiendo la retirada inmediata de las tropas rusas. Pero tal Resolución de la Asamblea General no tiene carácter vinculante ni obliga a Rusia.

La existencia, real y fáctica, de un “conflicto armado internacional” no suspende la vigencia del Derecho Internacional, sino que activa la aplicación del Derecho Internacional sobre las limitaciones del uso de la fuerza bélica, la del Derecho Internacional Humanitario de forma complementaria, el Derecho Internacional de derechos humanos, en su mayor amplitud, y en fin, el Derecho Penal Internacional. A destacar, los Convenios de Ginebra de 1949 y el Protocolo Adicional I de 1977, y sus normas relativas a la protección de personas que no participan en las hostilidades, es decir, a la protección que debe ser otorgada a los civiles, al personal sanitario, a las organizaciones humanitarias, así como a los combatientes heridos, enfermos, náufragos y prisioneros de guerra. También se destacarán las Convecciones de La Haya 1899 y 1907, y otros tratados especiales, en lo relativo a los medios y métodos de combate permitidos y prohibidos, desarrollados en el Derecho Consuetudinario. La comisión de determinados crímenes en el curso de la guerra, definidos como tales por el Derecho Penal Internacional (p.ej., el genocidio, crímenes contra la Humanidad, crímenes de guerra y el crimen de agresión).

En relación con tales normas y las violaciones de las mismas, Ucrania acudió al Tribunal Europeo de Derechos Humanos (TEDH) el 28 Febrero invocando que Rusia había cometido vulneraciones masivas de los derechos humanos en el marco de su agresión militar; el TEDH adoptó medidas cautelares y emplazó a Rusia a abstenerse de cualquier ataque militar contra los civiles y a garantizar la seguridad de las acciones medicales (pero el Consejo de Europa excluyó a Rusia de esta organización, por lo que no pudieron plantearse más casos contra Rusia a partir del 16 Marzo).Ucrania, asimismo, planteó un caso ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) para pedir el cese de las actividades militares, con fundamento en la Convención sobre el Genocidio, ratificada por ambos países; el 16 Marzo la Corte adoptó las siguientes medidas cautelares : la suspensión inmediata de las actividades militares, el deber por parte de Rusia de garantizar que ninguna de sus unidades o grupos armados militares promueva actividades bélicas relacionadas con la guerra en Ucrania (alusión clara a las milicias prorrusas que combaten en el Donbàs) y el deber de Rusia y Ucrania de abstenerse de cualquier acción que pueda agravar o dificultar la disputa. El 2 de Marzo, el Fiscal de la Corte Penal Internacional (CIP), decidió abrir una investigación estimando que existían indicios razonables para pensar que se habían cometido crímenes de guerra y crímenes contra la Humanidad en Ucrania. Pero ni Rusia ni Ucrania pueden acudir a la CIP puesto que no han ratificado el Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional. Ucrania puede, desde luego, acudir en denuncia ante los tribunales nacionales que reconozcan el principio de la “jurisdicción universal”, con independencia del lugar del delito y de la nacionalidad de sus autores, y de hecho en Alemania ya se ha abierto una investigación.

Sin embargo, la historia se repite y los recursos del Derecho Internacional no han servido aún para detener las hostilidades ni para proteger a las personas civiles ni para impedir las violaciones de los derechos humanos. Las guerras, emprendidas con razones, con pocas razones o sin razón alguna, suponen una iniciativa de agresión injusta que suele quedar impune, ya sea la de EE.UU. en Iraq y Afganistán, la de Rusia en Ucrania u otras muchas que se han visto en los siglos de la Humanidad y, desde luego, a partir y a pesar de la existencia de la Sociedad de Naciones, primero, y luego de las Naciones Unidas.

Contra la agresión rusa en Ucrania reaccionaron de forma hostil e inmediata los EE.UU., la OTAN, el Reino Unido, la UE y destacados países de la misma (Polonia, Francia, Alemania, Italia, España, República Checa, Rumania y Holanda, no exclusivos), llamados “la comunidad internacional” , tomando acciones beligerantes contra Rusia y ciudadanos del Estado ruso consistentes en sanciones económicas, boicots bancarios y financieros, cierre de mercados, suspensiones de contratos, incautaciones de bienes, bloqueos de pagos, etc., y en suministro a Ucrania de toda clase de bienes de equipos y de material militar de combate incluyendo armas de destrucción sofisticadas. Tal respuesta masiva está destinada a debilitar a Rusia y a sostener la resistencia y capacidad de combate de Ucrania. Por parte rusa, se produjo una contra respuesta, dirigida contra todos los Estados de Occidente mencionados, concretada en cortes y reducciones de los suministros de petróleo y gas ruso previamente contratados .Esa guerra mundial económica se inició, y tiene lugar, por parte occidental en base al criterio de que la Carta de la OTAN, aunque el art.5 no permitiría la intervención ya que Ucrania no es miembro, autorizaría recurrir a la fuerza para otorgar a cualquier país el “derecho a defenderse”, sin mediar declaración alguna de guerra ni motivo alguno directo para emplear la fuerza; por lo que Rusia estima que puede ejercitar el mismo derecho de defensa propia frente a las armas, p.ej. británicas o estadounidenses, utilizadas por el ejército ucranio en su conflicto, interpretación que ya ha asumido Bielorrusia y que puede ser acogida por todo aliado o “amigo” de Rusia. El marco jurídico de la conflagración mundial económica en el contexto de la guerra ruso-ucrania resulta, así, muy discutible si no inexistente, aunque predomine un general convencimiento de su validez y oportunidad (no habiendo intervenido los Parlamentos de los Estados beligerantes con carácter previo a fin de autorizar o aprobar las sanciones contra un país con el que se mantienen relaciones diplomáticas – no interrumpidas – y relaciones comerciales que resultan seriamente violentadas y perjudicadas).

**¿Cómo afecta el conflicto bélico al Derecho Marítimo Internacional**?. Aunque con diferente alcance, lo hace en varios frentes o planos, como los siguientes:

- le denegación rusa del tránsito de buques ucranianos del Mar Negro al Mar de Azov (estrecho de Kerch). Rusia y Ucrania firmaron un acuerdo sobre aguas territoriales compartidas en 2003, que aseguró el uso libre del mar de Azov y el estrecho de Kerch para los buques de ambos países. Después de la anexión rusa de Crimea en 2014, el acuerdo permaneció vigente. Ucrania y Rusia son ambos partes de la CONVEMAR 1982, por cuyas reglas se considera al paso de Kerch “estrecho internacional”; Ucrania tiene derecho de tránsito libre por el estrecho.

-la violación de las aguas territoriales ucranianas por la armada rusa con fines ofensivos, desde 2014, es decir, de los espacios acuáticos (y aéreos) de un país independiente y soberano. Grave infracción de los derechos de soberanía de los Estados ribereños y justificada suspensión del “paso inocente” por parte de las autoridades ucranianas. Contrario a la CONVEMAR 1982, arts.2.3 y 17-32, Rusia como parte de la CONVEMAR infringe los derechos de soberanía de Ucrania.

-la agresión y destrucción del tonelaje militar y mercante de Ucrania en sus aguas y puertos (Mariupol, Kherson, Berdyansk, Nicolayev y otros). Actos hostiles deliberados prohibidos por los arts.2-16 CONVEMAR 1982 (inviolabilidad del mar territorial de un Estado.

-el bloqueo militar a la navegación, acceso y tránsito de buques terceros a y desde los puertos ucranianos, y el bloqueo a las exportaciones de cereales y otras mercancías. Operaciones hostiles contrarias a los derechos de Ucrania, como Estado ribereño, en todo lo relativo a al ejercicio de sus funciones como Estado Rector del Puerto, la organización de los tráficos y su capacidad para dictar leyes y reglamentos de control de las operaciones portuarias, conforme a la CONVEMAR 1982 (art.21) y el capítulo V del SOLAS.

- el boicot a las exportaciones rusas mediante la prohibición de entrada y escala de buques mercantes, petroleros y gaseros de bandera rusa o de propiedad/gestión rusa en puertos europeos sin causa de infracción, de deuda o de confiscación. Actos hostiles contra el tráfico marítimo cometidos con amparo en las legislaciones nacionales, objetos de excepción para situaciones de conflicto bélico. Se oponen a lo previsto en el art.2 y ss. del Convenio para Facilitación del Tráfico Marítimo (FAL 1965), a sus enmiendas de 1983, de hecho, suponen una suspensión del Convenio FAL “casus belli” frente a Rusia, estado parte, así como lo son todos los de la UE.

- el bloqueo parcial del tránsito de mercancías al enclave ruso de Kaliningrado por parte de Polonia y Lituania, ambos Estados miembros de la UE. Constituye una violación unilateral de las obligaciones jurídicas y políticas de la UE frente a las actuales fronteras compartidas con Polonia y Lituania. Esta última ha restringido, también, el tránsito ferroviario a través de su territorio hacia y desde Kaliningrado. Lituania infringe, así, el Acuerdo de Colaboración y Cooperación de 1994, y la Declaración Conjunta de 2002 sobre el tránsito entre Kaliningrado y el resto del territorio de la Federación Rusa. Obedece a la puesta en práctica de las sanciones de la UE, por lo que de hecho la actitud hostil de Lituania corresponde a la Unión Europea en su conjunto.

- la detención, embargo e incautación de yates y embarcaciones de recreo de bandera y/o propiedad de ciudadanos rusos en puertos occidentales, entre ellos europeos, sin otro motivo que la estrategia económica y sancionadora contra Rusia y Bielorrusia. Estas iniciativas son ajenas al ámbito regulador contemplado por el Derecho Marítimo Internacional, y al consistir en decisiones de autoridades enmarcadas en su derecho administrativo y constitucional interno no hacen referencia a las reclamaciones de particulares cuyo aseguramiento podría llevarse a cabo por medio del régimen internacional de embargo preventivo de buques. A efectos mercantiles, las consecuencias de las mismas sobre los contratos estarían normalmente comprendidas dentro de la excepción de “fuerza mayor” o “acto de autoridades”, en cuanto a las obligaciones frente a terceros (no en lo que concierne a los derechos de propiedad y uso).

-la inmovilización de buques mercantes rusos fletados, con carga a bordo, en puertos de escala occidentales y europeos, provocando la activación de cláusulas “off-hire” en perjuicio del beneficio naviero; y viceversa, la obstrucción operativa de buques fletados por intereses rusos, con daños y deterioro a los cargamentos transportados. Los riesgos y las consecuencias que desarrollan estarían amparadas, a efectos de las relaciones jurídico-privadas, en las exoneraciones de “fuerza mayor” o “acto de autoridad”, dando posiblemente lugar -según su duración obstativa- a frustración contractual por causa de “ilegalidad sobrevenida” (supervening ilegality).

-la suspensión de los servicios portuarios a buques mercantes rusos, u operados por intereses rusos, en servicio de líneas regulares y de tránsito de escala. Contrario al Convenio FAL 65, pero amparado en exoneración de “acto de autoridad” en cuanto a las obligaciones frente a terceros.

- las sanciones restrictivas de pagos en dólares americanos y rublos en conceptos de pagos de fletes y fondos de aprovisionamiento por intereses rusos para sus buques mercantes y de pesca. No obstante su importancia marítima concreta, este aspecto pertenece al ámbito del Derecho Cambiario y Regulaciones nacionales, y regionales, sobre Control de Cambios.

- los altos extra costes de primas de seguro de guerra, y similares, causados a las navieras rusas y ucranianas. Es una incidencia normalizada de mercado, que dependerá de la capacidad de suscripción de las coberturas de seguro en épocas de guerra y conflicto, que llevan aparejadas normalmente “trading warranties” o “prohibiciones de navegación a zonas de guerra”.

El comercio marítimo mundial siempre resulta seriamente afectado con motivo de guerras. En el presente caso estamos ante un conflicto militar localizado, pero en el que se ha desencadenado una auténtica guerra mundial económica propiciada por la OTAN y la UE, y desde tal prisma sus efectos se harán sentir sobre las economías marítimas de los países en guerra ,sobre los tráficos marítimos internacionales y sobre todo para el abastecimiento a los países en desarrollo y más pobres, que sufrirán una hambruna dramática.

***II. El proyecto de Convenio de las NN.UU. sobre los efectos internacionales de la venta judicial de buques.***

Este proyecto de Convenio Internacional, ya popularmente conocido como “el borrador de Beijing” fue objeto de nuestro estudio en Enero del pasado año 2021.Publicado por Thomson Reuters ARANZADI en la compilación titulada “El Derecho Maritimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso” (pags.419-438), reproducimos a continuación su contenido íntegro a los efectos de actualizar nuestros comentarios en fecha inmediata a la importante sesión 55 de la UNCITRAL, que tendrá lugar en New York del 27 Junio al 15 Julio.

***Consideraciones en torno al Proyecto del Comité Maritime International sobre Venta Judicial de Buques***

 ***Jose M. Alcántara Gonzalez***

**I. Introducción y génesis.**

En sus casi 125 años de existencia el Comité Maritime International (CMI) no había puesto nunca su atención en la venta forzosa de buques con una preocupación de uniformidad internacional como asunto autónomo, sino en el contexto del régimen jurídico de los Privilegios Marítimos y las Hipotecas Navales a través de los Convenios de 1926, 1967 y con las Naciones Unidas en 1993. La venta de buques en pública subasta por ejecución de un crédito habitaba dentro de los dominios del derecho interno de los Estados, salvo la normativa emanante de los Convenios de 1926 y 1993 para los Estados parte, cuyas legislaciones mantenían peculiaridades y vías procesales diversas, en las que siempre destacaba el procedimiento de ejecución hipotecaria. La legalidad de una venta forzosa realizada por un tribunal de jurisdicción competente no era cuestionada por lo general, sin perjuicio de las incidencias de tercerías de mejor derecho y de notificaciones a los demás acreedores del buque que solían plantearse.

En Mayo 2007, en el curso de una sesión del Comité Ejecutivo del CMI, tenida en Dubrovnik, mientras se discutían los temas para la Conferencia de Atenas de 2008, la delegación china propuso un estudio preliminar sobre “la venta judicial de buques” para dicha Conferencia. La sugerencia fue aprobada y el capítulo de “venta judicial de buques” fue seleccionado para el programa de Atenas, encargándose un documento para debate a Henry Hai Li (China) y Benoit Goemans (Bélgica).En Octubre 2008, durante la celebración de la Conferencia de Atenas, se dedicó una hora a este tema mediante la presentación de una comunicación titulada “Una breve discusión sobre la Venta Judicial de Buques”, de la autoría de Henry Hai Li, que suscitó interés entre los presentes e incluso deseo de que el CMI investigase el tema más profundamente. Después de la Conferencia de Atenas, el Comité Ejecutivo acordó crear un Grupo Internacional de Trabajo (IWG) sobre la venta judicial de buques con el fin de estudiar problemas que la misma suscita, particularmente (a) aquellos que afectan al reconocimiento internacional de las ventas de buques realizadas por órgano judicial extranjero, y (b) la necesidad y viabilidad de generar un instrumento legal internacional sobre la materia. El Grupo Internacional de Trabajo quedó presidido por Henry Hai Li. En Mayo 2009 se comenzó el trabajo con el estudio de la legislación comparada mediante el recurso habitual del CMI que son los “cuestionarios”. En Septiembre 2009, con motivo de la ceremonia de firma de las Reglas de Rotterdam, el IWG se reunió en dicha localidad y preparó un nuevo cuestionario, que fue circulado en Mayo 2010 entre las Asociaciones Nacionales con el título de “Cuestionario respecto al Reconocimiento de las Ventas Judiciales extranjeras de buques”, recibiéndose 23 respuestas. En Octubre 2010 se celebró un Coloquio en Buenos Aires, dedicándose medio día para tratar las cuestiones planteadas a través de las respuestas hechas al Cuestionario. Tras el Coloquio de Buenos Aires el IWG fue encargado oficialmente de preparar un borrador de instrumento internacional que fijase las condiciones básicas para el Reconocimiento de las Ventas Judiciales extranjeras, tomado como modelo el Convenio de New York de 1958 sobre el reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales extranjeros. El primer borrador fue circulado entre las Asociaciones Nacionales el 8 Agosto 2011. Un mes más tarde, el borrador fue examinado en Oslo por un Subcomité Internacional (ISC), que hizo añadidos y aportaciones al primer borrador. De allí salió un segundo borrador en Mayo 2012, que circulado de nuevo, dio lugar a la preparación del trabajo destinado a la Conferencia de Beijing en Octubre 2012.El “Borrador de Beijing” precisó nueva oportunidad de examen y observaciones por parte de las Asociaciones Nacionales, lo que fue llevado a cabo en Marzo 2013.En Dublín ,28-29 Septiembre 2013, el ISC tuvo ocasión de estudiar 12 observaciones recibidas de las Asociaciones Nacionales, acordándose la configuración de un Informe Final sobre el proyecto, que incluiría una propuesta de borrador de Convenio Internacional ,con comentarios, a los efectos de discutirla y votarla en la Conferencia de Hamburgo en 2014.La Asamblea del CMI en Junio 2014 dio su aprobación al “borrador de Beijing”. El Grupo Internacional de Trabajo (IWG), en Enero 2015, recibió el encargo de preparar una documentación comprensiva en forma de “information paper” para someter el tema a la OMI, concretamente a la Sesión de su Comité Jurídico, LEG102, que habría de celebrarse del 14-16 Abril 2015, que fue admitida e incluida en la Sesión como Documento LEG 102/11/2. Representantes del CMI asistieron las jornadas de la Sesión y tuvieron ocasión de presentar, con gran éxito, el proyecto legislativo del CMI y de responder a preguntas de algunos de los 126 delegados presentes. El LG de la OMI estimó que, aunque no había objeciones sobre el documento del CMI, era necesario llevar a cabo un trabajo ulterior para poder demostrar la necesidad imperiosa de un nuevo Convenio Internacional, en cuyo caso si el LG había de ser el foro apropiado para actuaciones futuras. El CMI fue invitado a presentar nuevos y mejores argumentos en la siguiente sesión del LG. En el seno del CMI cobró sentido explorar las posibilidades del proyecto con otra Agencia de las NN.UU., como la UNCTAD, más preparada que la OMI en asuntos de ventas judiciales de buques y cuya familiaridad con el tema podría evitar el requisito de “necesidad imperiosa” exigido por la OMI. Finalmente, el CMI tuvo éxito con la UNCITRAL, que constituyó un Working Group VI (Grupo de Trabajo VI), y en Noviembre 2019 fue considerado y estudiado el “borrador de Beijing” en su segunda sesión anual de Viena (18- 22 Noviembre), resolviéndose añadirlo a la agenda de la UNCITRAL. La Delegación del CMI estuvo compuesta por los dos co-ponentes del IWG del CMI, Ann Fenech y Henry Hai Li. A continuación, el Secretariado del Grupo de Trabajo VI emitió un “documento anotado” sobre el borrador de Beijing, que a corto plazo previo había sido también tratado durante el Coloquio del CMI de Ciudad de México (29 Septiembre-2 Octubre 2019). El proyecto, ya de **Convenio Internacional**, recibió nueva atención en la sesión virtual de Diciembre 2020 del Grupo de Trabajo VI, de la UNCITRAL.

**II. Antecedentes en la legislación internacional.**

El **Convenio de 1926, “Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a** **los Privilegios e Hipotecas”, Bruselas, 10 Abril 1926**, constituye el primer antecedente sobre la materia a nivel internacional. En su Art.9 hacía especial referencia a la venta judicial con remisión plena a las leyes nacionales(lex fori), señalando de manera relevante que la venta judicial producirá la extinción de los créditos marítimos privilegiados solamente cuando se haya cumplido con las formalidades de publicidad y avisos establecidos por la ley nacional; tales incluyen una notificación, en forma y plazo fijados por la ley nacional, a la autoridad registral (un registro público localizado en el puerto de matrícula del buque o un registro central, según el Art.1).El Convenio contempla el sistema de “purga” de créditos anteriores y preferentes al del ejecutante, pero somete sus requisitos formales y procesales a la ley nacional. Y es la ley interna del Estado parte al que pertenece el buque la que resolverá si tal purga ha de tener lugar y eficacia y si el buque es vendido, por tanto, libre de cargas y gravámenes. De tal remisión al derecho interno se deduce que el Convenio de 1926 únicamente otorgó uniformidad internacional al sistema de purga de créditos marítimos privilegiados cuando existiera publicidad adecuada y aviso previo al registro, en las condiciones previstas por la ley nacional aplicable. Este Convenio entró en vigor el 2 Junio 1931.

Por impulso también del CMI se aprobó en Bruselas, el 27 Mayo 1967, un nuevo Convenio revisor titulado de la misma forma **“Convenio Internacional para la Unificación de ciertas** **Reglas relativas a Privilegios e Hipotecas”, 1967**.En este segundo Convenio, que no llegó a entrar en vigor, la venta forzosa de buques recibe un tratamiento mucho más completo y moderno en el Art.11.Hay que destacar, en primer lugar, que el sistema de purga por efecto de la venta del buque en pública subasta admite la excepción de la subsistencia de las cargas asumidas voluntariamente por el comprador mediante acuerdo con sus titulares(11.1), cuyo caso dominante y más frecuente se producirá con la ejecución hipotecaria favorecida por una venta rápida del buque. Fuera de ese supuesto, el Convenio expresamente establece el principio de “venta libre de cargas y gravámenes”, pero no de forma automática sino condicionada a dos requisitos: a) que el buque se encuentre físicamente dentro de la jurisdicción de un Estado parte en el momento de practicarse la subasta; y b) que la venta judicial se lleve a cabo de conformidad con la ley de dicho Estado parte (formalidades, procedimiento, publicidad y notificaciones) y “con las disposiciones de este Convenio”, cuya condición remite ,entre otras pero destacadamente, al aptdo.3 del mismo Art.11, en donde se consagra la regla uniforme entre Estados parte del Convenio de la venta del buque libre de cargas y gravámenes salvo, y según sea el caso, la aceptación y subrogación en la hipoteca(s) por el comprador. Si se cumplen los requisitos formales señalados antes, el Tribunal competente que realiza la venta judicial emitirá un Certificado, a solicitud del comprador, de “libre de cargas”. El comprador podrá, así, presentarlo ante el Registrador del buque (en un Estado contratante), en cuyo instante éste estará obligado a cancelar todas las hipotecas inscritas, excepto las subsistentes por asumirlas el comprador, y a inscribir el nuevo título de propiedad del buque o, en el supuesto de cambio de matrícula y registro, a dar de baja el buque emitiendo un Certificado de Baja para el nuevo Registrador. Sin embargo, el Convenio prohíbe la baja registral del buque sin haberse obtenido el consentimiento escrito de todos los titulares de cargas hipotecarias inscritas ni tampoco permitirá el alta nueva del buque en otro registro a menos que el Estado parte anterior no haya emitido un Certificado de Baja o de compromiso a darlo de baja en la fecha en que tenga lugar el alta el nuevo registro. Finalmente, en virtud del Art.13, el Convenio faculta a las autoridades competentes judiciales y registrales (de Estados parte) a establecer correspondencia y auxilio directo entre ellas para los efectos de la venta forzosa y de sus consecuencias. El sistema es minuciosamente diseñado para que funcione sin problemas entre Estados parte y, sobre todo, para permitir la venta del buque con subsistencia de cargas hipotecarias por acuerdo con el comprador, con lo que garantiza tanto las ventas “libres de cargas y gravámenes” como las que conllevan una subrogación hipotecaria por el tercero adquirente. Fue un Convenio favorable para las instituciones financieras, pero no del todo ya que la Hipoteca permaneció con un rango de preferencia posterior al de once créditos marítimos.

La verdadera reforma del Convenio de 1926, que estaba pendiente al no adquirir vigencia internacional el de 1967, tuvo lugar por mano de las Naciones Unidas y bajo proyecto del CMI con el **Convenio Internacional sobre Privilegios e Hipotecas Navales, Ginebra, 6 Mayo 1993,** de cuyo amplio articulado hay que destacar los Arts. 11 y 12 en relación con la materia que nos interesa. El nuevo y último, por ahora, Convenio mantiene el principio de favorecer a la hipoteca naval. El viejo Convenio de 1926 remitía a las leyes nacionales para todos los aspectos de formalidad de documentos y de trámites para la venta judicial del buque. El Convenio de 1967 incorporó disposiciones muy útiles relativas a notificaciones y efectos de la venta del buque en pública subasta (Arts.10 y 11). El de 1993 ha concedido plena atención a los requisitos formales de la venta forzosa regulando aspectos que antes no lo fueron a nivel internacional vinculante. En su Art. 11 establece obligaciones muy precisas para las Autoridades que deben conocer de la venta forzosa en un Estado parte en materia de notificación de dicha venta, que habrá de hacerse dentro de un plazo mínimo de 30 días antes de la subasta del buque indicando la fecha y lugar, señalados o previstos, y todas las demás circunstancias concurrentes en el buque (descripción, identidad del ejecutante, naturaleza y datos sobre el crédito que causa la ejecución, etc.) que deban interesar a los afectados por la venta. Deberán recibir notificación: a) el Registrador del buque en el Estado de matrícula ( y el Registrador del Estado otro cuyo pabellón enarbole el buque por razón de abanderamiento provisional);b) los titulares o beneficiarios de hipotecas y gravámenes inscritos; c) los titulares y beneficiarios de cédulas hipotecarias al portador y de créditos marítimos privilegiados, pero como éstos están ocultos normalmente, la notificación deberá hacerse siempre que la Autoridad judicial tenga aviso previo de la existencia de los mismos,; y d) al propietario del buque. La notificación y sus detalles (obligatoria para todos los Estados parte) se hará siempre por escrito, bien sea por correo certificado o por cualquier medio de comunicación electrónica que garantice acuse de recibo; y también, por edictos en los periódicos del Estado en el que se realice la venta. Estos requisitos de publicidad son positivos y aportan unas ventajas de seguridad informativa para los acreedores de indudable importancia.

En su Art.12 trata de los efectos de la venta forzosa, que conllevan mayor interés, si cabe. Así, las reglas relativas a actuaciones posteriores a la venta forzosa del buque (Art.12.5 y 6), al exigir que a instancia del comprador la Autoridad judicial o la competente expedirá un Certificado de venta libre de cargas , gravámenes y privilegios que será presentado al Registrador y cuya sola presentación obligará a éste a cancelar todas las inscripciones de cargas, salvo las que el comprador del buque haya tomado voluntariamente a su cargo; y a librar un mandamiento de baja del buque para que pueda ser matriculado a nombre del nuevo comprador. Tal mecanismo, sencillo y práctico, es una de las mejores aportaciones del Convenio de 1993 (aunque ya las hacía el de 1967) porque partiendo de que la venta pública conlleva la extinción o purga de todos los privilegios, hipotecas y gravámenes si se lleva a cabo con el buque situado dentro de la jurisdicción del Tribunal y de conformidad con la ley nacional y con los requisitos sobre notificaciones del Convenio (Art.11), resulta uniformador que los Estados parte se doten de una legalidad procesal operativa común. Por la arquitectura del Convenio de 1993 el sistema de venta pública queda muy perfeccionado, y se consolida el orden registral operativo. Su fuerza regulatoria alcanza a problemas habituales del mercado marítimo moderno, tales como son las ventas privadas de buques gravados (Art.3) y el cambio temporal de pabellón del buque en casos de situaciones de “dual registration” (Art.16). El Convenio de 1993, a diferencia de los otros dos precedentes, establece obligaciones taxativas en los Estados parte a fin de no permitir la baja registral del buque, en ventas por exportación, sin cancelar todas las hipotecas y gravámenes inscritos o haber obtenido el consentimiento de los acreedores respectivos, y en consecuencia no autorizar el alta inscrita del buque en otro Estado parte, país de importación, sin haberse recibido el Certificado de Baja del país de procedencia o acreditada la simultaneidad de ambos trámites alta-baja. Para la exportación temporal, que no implica la venta sino el arrendamiento del buque, el Convenio se ha cuidado de impedir fraudes a acreedores hipotecarios determinando la predominancia legal y registral plena del Estado de matrícula del buque frente al de registro provisional o temporal. A tal fin, no podrá autorizarse la exportación temporal del buque sin cancelación previa de todas las hipotecas y gravámenes inscritos o sin consentimiento expreso de sus titulares o beneficiarios. La notificación de venta forzosa habrá de efectuarse, asimismo, al Registrador del país de abanderamiento temporal.

 **III. Justificación para una regulación autónoma.**

El actual proyecto del CMI se fundamenta en los siguientes objetivos: II.” La plena confianza de un instrumento internacional, en el que su línea de fondo es la certidumbre en el tráfico internacional, debe consistir en que una venta judicial de un buque en un país determinado sea, realmente, libre de cargas y gravámenes”, y III.” El instrumento internacional debe proteger al comprador inocente, quien paga buen dinero, sin lo cual los buques vendidos en pública subasta nunca serían vendidos por su verdadero valor sino por uno muy inferior que daría lugar a que más acreedores se quedasen sin cobrar sus créditos” (informe de Ann Fenech, copresidenta del Grupo Internacional de Trabajo sobre Reconocimiento de Ventas Judiciales, de fecha 29 Octubre 2019).Ambos objetivos son ciertamente admitidos y compartidos con carácter general, aunque no creemos que aporten mucho de nuevo a la realidad existente sobre las ventas forzosas de buques.

**FRANCESCO BERLINGIERI**, en su estudio sobre el Convenio de 1993, analiza los Arts.11 y 12 del mismo con un autorizado y minucioso ojo crítico (INTERNATIONAL MARITIME CONVENTIONS, Volume 2, Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction, Informa law from Routledge, 2015, a pags.184-190).Respecto a la notificación de la venta pública(art.11.1) la persona que debe cursar la invitación es la “autoridad competente” del Estado parte en el que tiene lugar la venta judicial, aunque no se identifica a tal autoridad. Debe entenderse que la “autoridad” será la encargada de la ejecución del buque y que exigirá al reclamante que ha obtenido el embargo del buque, como condición para la venta en subasta, un extracto del registro de matrícula a fin de efectuar las notificaciones a los demás interesados y afectados por la venta. El contenido de la notificación debe ser aprobado por la “autoridad” a fin de que contenga información suficiente para proteger a los que deben ser notificados. Y es una “autoridad” que, a fin de notificar a los tenedores de hipotecas al portador y créditos marítimos privilegiados, debe recibir notificación de sus créditos, nombres y direcciones. En la mayoría de los casos “la autoridad competente” será el titular del Juzgado competente para conocer de la ejecución y posterior venta del buque, pero esa autoridad judicial difícilmente podrá conocer de antemano, ni el reclamante lo va a facilitar, ni tampoco figurarán tales créditos normalmente ocultos en el registro de matrícula del buque, por lo que no se comprende bien que puedan ser notificados aquéllos cuya identidad y datos no son conocidos por el Juez de la ejecución en el Estado parte en el que se encuentra el buque. Sin embargo, el art.11.3 ,contempla que tales interesados puedan no ser conocidos y, en tal caso los avisos serán realizados mediante anuncios en la prensa local (en el Estado donde el buque va a ser venido) y en “otras publicaciones”, cuya naturaleza es desconocida, y teniendo en cuenta que tales interesados muy probablemente residan en otro Estado distinto, por lo que si no reciben las notificaciones o no llegan a tener conocimiento, dudamos de que estén debidamente protegidos a fin de ejercitar sus derechos(p.ej., tercerías de mejor derecho).

Además, el art.11(2) determina que las notificaciones deben enviarse 30 días antes de la venta forzosa, seguidas de un segundo aviso no inferior a 7 días, por lo que surgiría la duda de si las notificaciones deben ser enviadas o recibidas 30(o 7) por adelantado. No hay que olvidar que el contenido de las notificaciones debe ser completo y revelar todos los factores, entre ellos, el del plazo para incluir las reclamaciones en el procedimiento y demás pormenores sobre participación y precio de salida en la subasta.

Respecto a la condición de venta libre de cargas, el art.12(1) habla de “dejarán de afectar o gravar al buque” (shall cease to attach the vessel). Para BERLINGIERI, la expresión indica que realmente las cargas y gravámenes no quedan extinguidos, puesto que “afectan” al producto de la venta y facultarán a los acreedores a participar en la distribución del mismo según la prelación legal. La única excepción es la voluntaria asunción por el comprador de la deuda inscrita, con el consentimiento de su titular. Pero tal transacción dará lugar a una correspondiente reducción del precio de salida del buque en subasta, cuyo dato capital no podrá ser fácilmente conocido por los demás acreedores. Ello da curso a una situación complicada. Así, el citado autor, entiende que el comprador ganador de la subasta debe necesariamente pagar el precio completo, pero a la vez debe necesariamente estar seguro de que todas las cargas y gravámenes preexistentes deberán dejar de gravar al buque, pero tal cosa no será segura hasta que el comprador compruebe con seguridad que la venta pública se ha llevado a efecto de conformidad con la ley del Estado parte en donde tiene lugar la misma, ya que pueden producirse impugnaciones por otros acreedores. El autor sugiere que lo más seguro sería dejar pasar un plazo procesal improrrogable previsto para las impugnaciones, pero aun así no está garantizado y dependerá de las reglas de procedimiento que aplique el Tribunal. Por lo tanto, se plantea la necesidad de una uniformidad para las reglas que informan el procedimiento de ejecución y venta del buque en los Estados parte, ya que no importa verdaderamente la expresión “shall cease to attach” sino que lo preocupante es que la venta pública pueda ser impugnada y declarada inválida si se ha infringido la ley procesal del Estado parte, cuyo Juzgado conoce de los tales procedimientos por atribución de competencia (exigido por el art.12.1. b).

Otra dificultad ha de observarse en el art.12(5) respecto de la emisión del Certificado de libre de cargas y que tal Certificado sirva al comprador para registrar de nuevo el buque en el país de su elección. Ya que habrá de precederse, o simultanearse, de la baja registral del buque en su Estado de matrícula. P. ej., un buque matriculado e inscrito en Italia es vendido en pública subasta en Sudáfrica y su comprador desea registrarlo y darlo de alta en Panamá, con lo que debería bastar que el comprador presentase el registrador panameño un Certificado de Baja emitido por el registro italiano. Pero ello podrá estar impedido porque Italia y Sudáfrica no tienen un Tratado de reconocimiento mutuo de las declaraciones emitidas por un Estado sobre la venta libre de cargas del buque, o incluso una Tratado de reconocimiento y ejecución de sentencias. Estos problemas no se dan en las integraciones tipo Unión Europea. Pero a nivel mundial, sería necesario que los tres Estados (el de registro y matrícula, el que realiza la venta pública y el que registra de nuevo el buque) sean todos Estados parte del mismo Convenio Internacional, de 1993 hasta la fecha.

La observación comparada de estos antecedentes internacionales, y de sus logros y carencias, nos permitirá evaluar la seguridad y eficacia, además de la justificación, del proyecto CMI para un nuevo Convenio.

**IV. Partes relevantes de su contenido y cuestiones que suscitan.**

El borrador de Proyecto de un nuevo **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE VENTAS JUDICIALES** **EXTRANJERAS DE BUQUES Y SU RECONOCIMIENTO** se encuentra ya en el Grupo de Trabajo VI de la UNCITRAL con la asistencia del CMI. Su texto de trabajo no es otro que el llamado “Borrador de Beijing”, hecho el 19 Octubre 2012, modificado en Dublín 2013 y en Hamburgo 2014 por las respectivas sesiones de la Asamblea del Comité Maritime International (CMI).

Según su preámbulo, se busca conseguir que las ventas forzosas de buques sean efectivas, que se garanticen la ejecución de las reclamaciones marítimas y la homologación de las sentencias y laudos arbitrales contra los propietarios de los buques, que se proteja adecuadamente a los adquirentes de los buques vendidos en subastas públicas, que se reduzcan las oportunidades de impugnación de la validez de las ventas judiciales, que se garantice que en principio todo buque no pueda ser embargado en relación con una reclamación anterior a su venta judicial y que se adopten reglas uniformes en lo relativo a las notificaciones de la venta judicial, a sus efectos legales, y a la baja y nueva alta registral del buque. Nada nuevo que no estuviese antes contemplado por el Convenio de 1993 y, en parte, por el de 1967.

DEFINICIONES

-Art.1.3: por “clean title” se ha de entender todo título de dominio sobre el buque libre y limpio de toda hipoteca o carga, con excepción de las asumidas voluntariamente por el comprador.

-Art.1.4: por “competent authority” debe entenderse toda persona, tribunal o autoridad facultada por la ley del Estado de la Venta Judicial para vender o transferir u ordenar la venta o transferencia de un buque vendido forzosamente con título pleno. Es decir, puede ser un Juez, un Tribunal o cualquier otra autoridad prevista en la legislación del Estado donde tiene lugar la subasta. Una definición indeterminada, no obstante obligada por el Derecho comparado, que servirá de primera base para posibles impugnaciones si hubiese dudas sobre la competencia del órgano actuante.

-Art.1.7: por “interested persons” el borrador se refiere al propietario del buque en el momento inmediatamente anterior a la venta judicial o a los titulares de hipotecas o de cargas inscritas que afecten al buque en momento inmediatamente previo a la su venta judicial. Una definición imprecisa que, en su versión española, lo será aún más.

-Art.1.8: “judicial sale” incluye la venta en pública subasta y la venta privada acordada por medio de agencia especializada con el control del órgano judicial.

-Art. 1.9: “maritime lien” alude a todo crédito marítimo reconocido como privilegiado sobre un buque por la ley que resulte aplicable de acuerdo con el régimen de Derecho Internacional Privado del Estado de la venta judicial. Esta definición no es afortunada porque ignora el proceso de uniformidad alcanzado por los Convenios de 1926(art.1) y 1993(art.4) y los requisitos para la validez de los “privilegios nacionales”(art.6).Pone en evidencia la grave falla en Derecho Marítimo de no contar aún con un Convenio de unificación internacional de reglas de Derecho Internacional Privado, por lo que hay muchos Estados no parte de alguno de los dos citados Convenios, en los que, p.ej., reclamaciones derivadas de incumplimientos en los que concurran culpa o negligencia son “privilegiadas” (Panamá). Y para el comprador, así como para el precio del buque, no hay nada más perjudicial que la proliferación de los créditos marítimos privilegiados, que han sido objeto de reducción internacional uniforme en los últimos 67 años.

-Art.1.10: “mortgage/hypotheque” alude a toda prenda/hipoteca constituida sobre un buque en el Estado de su registro y matrícula y reconocida como tal por la ley aplicable obtenible según el régimen de Derecho Internacional Privado del Estado de la venta judicial. La problemática es semejante a la anterior, ya que ese reconocimiento es obligado entre los países contratantes de los Convenio de 1926 o de 1993, mientras que para terceros no parte es posible que en razón a su derecho interno sobre conflicto de leyes la hipoteca constituida en el Estado de registro no sea objeto de reconocimiento, con lo que surgirá otra base para impugnaciones de la venta pública realizada en el segundo país, o incluso peor a los efectos de vender el buque libre de la carga hipotecaria.

-Art.1.14: “recognition” quiere decir que los efectos de la venta judicial serán aceptados por todo Estado parte en iguales condiciones en que lo son en el Estado de la venta judicial. Muchos países no tienen Tratados de reconocimiento y ejecución de sentencias, por lo que será necesario que un buen número de países, destacando los llamados “registros libres” (Panamá, Liberia, Marshall Islands, Cayman Islands, etc., etc.), suscriban el futuro Convenio Internacional a fin de que el comprador tenga mayores opciones de elección de nuevo registro para su buque. Esto no es nada probable, como quedó demostrado por el fracaso del Convenio de Condiciones de Inscripción de Buques, 1986.

1.22: “unsatisfied personal obligation” alude al importe de la reclamación de un acreedor contra toda persona física o jurídica, de cualquier tipo, que resulte personalmente obligada en relación con una obligación contraída, que queda impagada después de la distribución en pago a dicho acreedor a cargo del producto de la venta del buque recibida después y por causa de dicha venta.

AMBITO DE APLICACIÓN

-Art.2: El Convenio se aplicará a las condiciones con que una venta judicial celebrada en un Estado sea suficiente para ser reconocida en otro Estado. Tal es el ámbito material, cuya aceptación u observancia puede tener efectos en Estados parte y en Estados no parte, aunque por mor de reserva un Estado parte podrá solamente aplicarlo si la venta judicial tuvo lugar en otro Estado parte. Hay un propósito claro de uniformidad internacional, cuyo éxito se medirá por el número de Estados contratantes en relación con el número de Estados que hace uso de la citada reserva.

NOTIFICACION DE VENTA JUDICIAL

El régimen previsto en esta materia de notificaciones es muy similar al del Convenio de 1993.

-Art.3.1: El Proyecto da entrada a la opción de que las notificaciones puedan ser efectuadas por las partes personadas en el procedimiento de venta judicial, no solo por la autoridad competente, lo que representa una novedad procesal ya que el orden público procesal exige que las notificaciones, por ser garantes de derechos subjetivos, sean practicadas por funcionarios del órgano judicial.

-Art.3.1.c): señala el texto del Proyecto que hay que notificar a los titulares de créditos marítimos privilegiados siempre que la autoridad competente que conoce de la ejecución haya recibido aviso de sus respectivas reclamaciones. Pero no tendrá tal constancia si tales acreedores privilegiados, que no figuran en el registro del buque, no fueron notificados debida y puntualmente (menos aún si las notificaciones las pueden hacer las partes personadas), por lo que puede darse como probable que ciertos acreedores privilegiados no hayan incluido, o lo hayan hecho tardíamente, sus créditos (lo que favorece al comprador). Este asunto dará lugar a probables impugnaciones de la venta judicial.

-Art.3.3: los plazos de 30 y 7 días mínimos para notificar la venta en subasta repiten la misma duda que surgía al Prof. Berlingieri. El texto dice “given”, por lo que hay que entender como “enviados”, no “recibidos”. No se comprende bien que si las notificaciones pueden ser efectuadas por las partes personadas no se exija una verificación de recibo por sus destinatarios. No obstante, en virtud del 3.5, un Estado parte podrá hacer uso de la regla prevista en el Convenio de 1993 u en otro, siempre que se convierta en parte de tal Convenio antes de la entrada en vigor del nuevo que en proyecto examinamos.

EFECTO DE LA VENTA JUDICIAL

-Art.4.1. b): la extinción de créditos y derechos sobre el buque será válida a condición (además de que el buque se encuentre en la jurisdicción) de que “la venta judicial haya procedido conforme a la ley del Estado de la venta **y a las reglas de este Convenio**”. Es lógico y necesario que un Estado parte cumpla con las normas del Convenio, pero el texto exige explícitamente que se cumpla con la legislación del Estado (lex fori) en relación con aspectos y trámites no tratados por el Convenio. Esta dualidad normativa es imprecisa porque el Convenio no regulará de forma completa la venta judicial de buques, y podrán surgir infracciones de la lex fori que, aunque no fueren importantes, permitirán plantear o pretextar la invalidación de la venta pública del buque, prolongando el trámite en detrimento de los intereses del comprador. El texto utiliza la misma expresión “shall cease to attach to the vessel”, que plantea la confusión antes explicada por el Prof. Berlingieri en relación con el Convenio 1993, ya que la afectación continuará durante la distribución del producto de la venta. Ello podría evitarse señalando que con el remate de adjudicación del buque al Comprador quedarán purgados y extinguidos todas las cargas y gravámenes sobre el buque, excepto los asumidos por él.

-Art.4.2: esta aclaración es innecesaria, ya que el remanente de la venta en subasta se le devolverá al propietario del buque y la purga de cargas y gravámenes sobre el buque no afecta a las deudas personales del propietario del buque.

 BAJA Y ALTA REGISTRALES DEL BUQUE

-Art.6.1: Con el Certificado de venta libre de cargas el Comprador podrá acudir al Registrador del Buque para solicitar la cancelación registral de hipotecas y/o cargas inscritas, excepto la asumida por el comprador, y bien inscribir el buque en nombre suyo o bien, en su caso dar el buque de baja del registro expidiendo un certificado de baja para efectos del alta del buque en un nuevo registro. El Registrador original estará obligado a actuar en consecuencia, lo que ya estaba previsto en el Convenio 1983. Sin embargo, en el supuesto de que el comprador asuma y se subrogue en alguna carga hipotecaria u otra, los asientos registrales no quedarán cancelados, por lo que si el comprador pretendiera mantener el buque en el mismo registro original (pero a su nombre) entonces no habrá problema porque no se producirá baja del buque, pero si por el contrario deseara acudir a un nuevo registro entonces el Certificado de Baja registral debería incorporar los datos de la hipoteca/carga pendiente en cuya amortización/pago se subroga el comprador, de donde cabe deducir que si el nuevo registro es un “registro abierto” el comprador puede no recibir la autorización o conformidad del acreedor de la deuda que asume.

-Art.6.2: en los supuestos de “Bareboat Charter Registration” resulta lógica la disposición de que cuando haya de producirse la baja del buque en el registro-madre original sea retirado el permiso de abanderamiento y registro provisional del buque emitiéndose un Certificado al efecto, lo que puede suceder antes de que expire el período de arrendamiento que hizo posible la exportación temporal a otro pabellón y registro. Sin embargo, en tal situación el proyecto no provee para el efectivo cese del abanderamiento provisional en el Estado de segundo registro que, si no es parte del Convenio (lo más probable), obligará a dar cumplimiento transfronterizo a dicha resolución del registro-madre por medio de “exequatur” o de cooperación judicial internacional.

RECONOCIMIENTO DE LA VENTA JUDICIAL

-Art.7.1: el mayor propósito del Proyecto consiste en el reconocimiento de la venta judicial del buque en los Estados parte (del posible futuro Convenio) y en otros no parte. El Certificado otorgado al Comprador tendrá los efectos de: título libre de cargas y gravámenes y que el buque sólo queda afecto a las hipotecas/cargas registrales asumidas por el Comprador.

-Art.7.2 : los casos de embargo del buque en virtud de una reclamación de fecha anterior a la venta judicial que se soliciten ante un tribunal de un Estado parte no podrán prosperar y serán desautorizados bastando la presentación por el comprador, o por un comprador sucesivo, del Certificado de Venta Judicial, salvo que el embargante sea bien el propietario anterior del buque antes de la venta forzosa o el titular de una hipoteca/carga registral constituida y afectando al buque “inmediatamente antes de su venta en subasta”, y que los interesados embargantes acrediten la existencia de tales circunstancias (establecidas en el Art. 8, al que nos referiremos seguidamente).El problema que se suscita es que el embargo ejecutorio o preventivo tiene carácter de traba física y registral, y sería necesario precisar mucho más, teniendo en cuenta los plazos de prescripción de las acciones, los supuestos en los que un anterior propietario del buque no puede embargarlo en relación con un crédito pendiente aún en tanto la venta judicial no sea firme (no puede olvidarse la hipótesis de una “tercería de dominio”) ni puede obviarse que un trámite de venta judicial puede iniciarse pero no finalizar hasta que se concluyan las impugnaciones susceptibles de plantearse.

-Art.7.3: el proyecto intenta aquí la acumulación de todas las posibles impugnaciones de la Venta Judicial en el Juzgado competente de haber conocido de la misma, ¿o ante cualquier juzgado competente dentro del Estado parte? Es asunto que pertenece al ordenamiento procesal del Estado parte y en cuyo seno debe permanecer. Lo que sí es claro es que no podrá acudirse a otras jurisdicciones de Estado no parte para impugnar la subasta.

-Art. 7.4: los acreedores referidos en el 7.2 anterior con la definición de “interested person” serán los únicos con derecho a impugnar la venta judicial según el proyecto, lo que se nos antoja una pretensión difícil ya que todos los participantes en el procedimiento de ejecución, incluidas “tercerías de mejor derecho”, de acuerdo con la legislación nacional, podrán deducir oposición e impugnación de la subasta. También, el proyecto establece la prohibición de “remedies”, sin clarificar a qué actuaciones o medidas coercitivas se refiere contra el buque subastado o contra un comprador de “buena fe”. Una situación que puede complicarse con facilidad, ya que en las subastas de buques -y en las demás- hay que buscar la buena fe con lupa dadas las negociaciones que suelen celebrarse bajo cuerda (llamadas “subastillas”) a fin de eliminar postores.

SUSPENSION DEL RECONOCIMIENTO DE UNA VENTA JUDICIAL

El proyecto admite que el reconocimiento de la Venta Judicial entre Estados parte puede ser suspendido o denegado, de forma excluyente, en cuatro circunstancias, a saber:

-Art.8.1: alguna de las “Interested persons” (“Personas interesadas”), es decir el propietario anterior del buque o los titulares de créditos anteriores a la venta del mismo, acredita que el buque no se encontraba dentro de la jurisdicción del Estado parte en el momento de su venta forzosa. Aunque tal extremo básico condicionante para la validez de la venta debería poder apreciarse de oficio o invocarlo cualquier licitador, o el mismo comprador.

-Art.8.2: podrá ser suspendido si una “Persona interesada” aporta pruebas a un Juzgado de un Estado parte que se han comenzado actuaciones impugnatorias con notificación al comprador y que el órgano judicial encargado de la venta ha suspendido sus efectos.

-Art,8.3: se producirá denegación de reconocimiento si una “Persona interesada” acredita que el propio Juzgado competente de la Venta, mediante resolución firme, ha anulado la Venta Judicial y sus efectos. Es el supuesto siguiente a la suspensión precautoria del apartado anterior.

-Art.8.4: finalmente, puede ser denegado el reconocimiento en un Estado parte si el mismo fuese “abiertamente contrario” al orden público de ese Estado. Como sucede asimismo con el Convenio de 1999 sobre Embargo Preventivo de Buques (Art.7.5. b). La expresión “abiertamente contrario” es imprecisa y permite suponer grados en la violación del orden público, que por otra parte estaría salvaguardado cuando ambos Estados (el de la venta judicial y el del reconocimiento de sus efectos) fuesen parte del mismo Convenio Internacional, dejando aún abierto el problema de que, p.ej., el segundo Estado no sea parte del Convenio de 1993, o del de 1926, y no reconociese una hipoteca naval válida en el Estado de la venta judicial, problema que no será el único por razón de la segregación de este proyecto del ámbito material de dichos Convenios vigentes.

RESERVAS

-Art.9: Los Estados parte pueden reservarse el derecho a aplicar únicamente este Convenio al reconocimiento de Ventas Judiciales efectuadas en Estados parte. Esta reserva debe ser entendida en relación con el derecho a reconocer las Ventas Judiciales en virtud de Tratados bilaterales o multilaterales (p.ej. de La UE), instrumentos o acuerdos internacionales o por principios de reciprocidad.

**REVISION DESPUES DE 2014**

- **Acreedores marítimos privilegiados.** Los Arts. 3 y 9 (4.c) han sido reformados a los efectos de proveer que sólo los acreedores marítimos privilegiados que ponen sus créditos en conocimiento del tribunal encargado de la venta tendrán derecho a recibir notificaciones de dicho órgano judicial y que únicamente tales privilegiados tendrán derecho de impugnación contra la venta judicial (de entre otros posibles titulares de créditos privilegiados).

-Con el fin de sentar motivos de impugnación de la venta judicial, no referidos en el primer borrador, se coordinaron los arts.7(3 y 4) con el 9, introduciendo un nuevo párrafo 5 (art.9.5) a los efectos de que la venta pueda ser cuestionada válidamente si: a) el buque no se encontraba dentro de la jurisdicción del Estado de la venta judicial en el momento de efectuarse la misma, o b) la Venta Judicial no se llevó a cabo de conformidad con la ley del Estado en que tiene lugar la venta (lex fori) y las notificaciones no cumplieron con los requisitos del art.3. De esta forma, se busca conseguir que solamente puedan impugnar aquellos a los que los presuntos fallos afectaron o perjudicaron directamente, o c) si la venta judicial fue promovida por fraude cometido por el comprador (extremo éste muy difícil de probar).

Las anteriores son observaciones y comentarios sobre un texto en borrador modificado que, aunque ha sido objeto ya de 11 años de trabajo (2009-2020), tiene necesariamente carácter provisional en tanto no se abra una Conferencia Diplomática y mientras se continúan los trabajos y estudios de elaboración en el GRUPO DE TRABAJO VI, de la UNCITRAL cuyas próximas sesiones tendrán están fijadas para celebrarse en los días 19-23 Abril 2021, en New York, y 22-26 Noviembre 2021, en Viena.

**V. ¿Convenio Internacional, Protocolo modificador del Convenio MLM93 o Ley Modelo?**

El tipo de instrumento internacional a elegir descartaría pronto la LEY MODELO por cuanto tiene poca fuerza uniformadora y porque su ámbito material es restringido y se reduce a unas condiciones de homologación internacional sobre la Venta Judicial de Buques, a cuyo tema las legislaciones nacionales no dedican apenas atención especial sino incluida en la general de la Ejecución de Bienes muebles en sus ordenamientos procesales civiles. Esa opción fue abandonada según confirmación del Presidente del CMI, de 27 Noviembre 2019.

Tanto el CMI como la UNCITRAL se han decantado por el CONVENIO INTERNACIONAL, otorgando al borrador de Beijing el carácter de Tratado Internacional, aunque en su primera revisión se incluyera la opción de la Ley Modelo (doc. A/CN.9/WG. V1/WP.84, del Grupo de Trabajo VI de UNCITRAL). El CMI se inclinó con decisión por un Tratado como contrapunto a una Ley Modelo, cuya adopción o guía sería voluntaria y optativa para los Estados, con lo que el objetivo de garantizar las ventas de buques libres de cargas se frustraría dada su imprevisible acogida por los Estados y, por ende, la ausencia de uniformidad internacional. Pero un instrumento internacional de carácter imperativo para los Estados que lo adoptasen sería igualmente viable mediante un PROTOCOLO al CONVENIO INTERNACIONAL DE PRIVILEGIOS E HIPOTECAS DE 1993(MLM 93). En mi opinión esta es una opción no suficientemente analizada y valorada.

El Convenio de 1993 fue hecho en Ginebra por las NN.UU., la UNCTAD de acuerdo con un borrador preparado por el propio CMI. En sus artículos 11 y 12 se ocupaba ampliamente de las Ventas Judiciales o Forzosas de Buques, y en su art.20 tiene prevista la revisión o modificación a solicitud de un tercio de los Estados parte, es decir por sólo 6 Estados de los 18 contratantes. Este Convenio fue, asimismo, incorporado a la Comunidad Andina por medio de la Decisión 487, que refundió los dos Convenios de 1993 y de 1999 (Embargo Preventivo de Buques) para su aplicación supranacional entre los países miembros de la CAN. La vía del Protocolo podría haber evitado mucha similitud, si no duplicación, existente entre el nuevo Proyecto y el Convenio 1993, actualizando su contenido, añadiendo disposiciones más precisas y útiles con carácter modificativo y reformando así los Arts.11 y 12 del mismo. El sentido más práctico debería haber aconsejado modificar y reforzar el Convenio de 1993 en razón de su alcance y contenido mucho más amplio y general relativo a los Créditos Marítimos Privilegiados y las Hipotecas Navales, a su vigencia actual desde 2004, y su ámbito de aplicación a los buques de Estados contratantes y no contratantes siempre que se encuentren en la jurisdicción de un Estado parte, lo que sería complementario con lo previsto por el Proyecto, y sería siempre más probable que un Estado aún no contratante del Convenio 1993 lo adoptase con el nuevo Protocolo que lo hiciese con un Convenio nuevo, pero especial, de Ventas Judiciales de Buques; por lo que esa separación del Convenio de 1993 no me parece oportuna ni otorga aportación alguna a uno y otro instrumento internacional.

Algunas voces, dentro del CMI, han expuesto que el Convenio de 1993 tuvo poco éxito de ratificaciones desde 2004 de una forma poco convincente. EL MLM93, que tuvo una génesis combinada con el de Embargo Preventivo 1999, fue suscrito por 29 Estados y ratificado por 18, no es un Convenio fracasado sino que su aceptación por el mercado no financiero se hizo reticente por razón de la desaparición del privilegio de los “suministradores y proveedores del buque” y por la pérdida de rango, frente a la hipoteca naval (crédito de financiadores) de varios privilegios que gozaban de prioridad en el Convenio de Bruselas 1926, dejando a un lado las condiciones impuestas por el Convenio 1993 para la validez de los “créditos privilegiados nacionales” creados por las leyes internas.

Para los inspiradores y promotores del Proyecto de nuevo Convenio Internacional era necesario concebir y lograr un instrumento semejante, si no hermanado, al Convenio de New York 1958 relativo a reconocimiento y ejecución de Laudos Arbitrales extranjeros, de forma que una venta judicial de un buque en un país fuese reconocida en otros por virtud de las condiciones establecidas. Tal enfoque no es infeliz. Pero el Convenio de New York contenía, asimismo, unas excepciones (entre ellas la del Orden Público del país donde se busca homologar y ejecutar el laudo arbitral); el Proyecto, en su art.8, también recoge excepciones de reconocimiento, incluido el Orden Público y los motivos de impugnación de una venta judicial , que dada la necesidad de exigencia de que la venta judicial se haya efectuado en cumplimiento de la ley del Estado donde se celebra no será posible excluir de antemano todas las causas de impugnación y de tercería que tienen las partes en los procesos de ejecución de bienes bajo el ordenamiento procesal de dicho Estado (lex fori).En España, los arts.634 a 699 de la Ley 1/2000 de Enjuiciamiento Civil comprende entre sus disposiciones numerosas incidencias generadoras de oposición y conflicto. Incluso el propio Convenio de Embargo Preventivo de Buques, Ginebra 1999, contenía unas condiciones para que una sentencia dictada en un país fuese reconocida y ejecutable en el país donde fue embargado el buque, incluyendo el respeto al Orden Público (art.7.5 y 7.6) y tal fórmula no sirvió para evitar el “exequatur” de la sentencia extranjera. Por lo que no podemos advertir que el Proyecto ofrezca, si llega a convertirse en un Convenio Internacional y entra en vigor, un esquema sencillo y expeditivo para que un determinado Comprador obtenga su Certificado de Libre de Cargas y quede protegido suficientemente para llevar el buque a un Registro Abierto, p.ej. Panamá.

**Conclusión.**

Sería precipitado aventurar una conclusión sobre un Proyecto que, aún fijada su estructura medular, puede sufrir modificaciones varias y cambios en las dos sesiones del Grupo de Trabajo VI que quedan y en la Conferencia Diplomática final. Su articulado ofrece aportaciones directas y centrales sobre las condiciones para el reconocimiento transfronterizo de las Ventas Judiciales libres de cargas y gravámenes, que estaban – al menos expresamente – ausentes en el Convenio de 1993.Otras tienen un indudable valor de concreción y precisión respecto a cuestiones tratadas quizás insuficientemente por los Convenios de 1967 y 1993.Con las materias en las que será necesario afinar de cara a la realidad práctica de los procedimientos de ejecución y de venta en subasta de buques, y con toda la relatividad que supone la comunicación y colaboración entre Registradores de diferentes Estados, la aspiración de una seguridad jurídica para los compradores no elimina riesgos de incidentes probables por causa de impugnaciones de subastas. En el caso del “CERRO COLORADO”, referido en un informe inicial por el valedor del Proyecto Henry Hai Li (Asociación de la RPChina, en el CMI), cuando el Juez británico J. Sheen concedió a la tripulación un plazo de 28 días para hacer valer su crédito y la prelación del mismo conforme a la ley española aplicable (al contrato de hipoteca naval) en la jurisdicción inglesa, podría haberse planteado una nulidad de una venta del buque “libre de cargas y gravámenes” que, por seguir otra estrategia, no llegó a formularse.

El Convenio de 1993, en cuya Conferencia Diplomática de Ginebra tuve el honor de representar a la Asociación Española de Derecho Marítimo, fue muy bien valorado y generó expectativas que, más tarde, el proceso de ratificaciones desmintió, aunque por las razones antes mencionadas y no por su tratamiento de las “forced sales”. No podía contentar el Convenio a países que amparan sólidamente los créditos de suministradores de buques en su derecho interno (Estados Unidos), ni a Gobiernos que vieron desaparecer el privilegio para los créditos fiscales (p. ej., Japón) y la pérdida de rango de preferencia de los créditos por derechos portuarios y de canal, así como por la eliminación del privilegio para los gastos de remoción de restos (salvo por vía de derecho interno). Pero nada de ello tiene lugar en el nuevo Proyecto ni puede corregirse con otro Convenio de interés parcial limitado a las Ventas Judiciales. El Convenio de 1993 fue ratificado por España y está plenamente incorporado a supuestos nacionales por la LEY DE NAVEGACION MARÍTIMA, de 2014 (Art.122.1).

 Una reforma del mismo con fines de actualización en la materia de Ventas Judiciales habría tenido, a mi juicio, mayor sentido por medio de un PROTOCOLO, fácilmente convocable, que un nuevo Convenio Internacional limitado que tendrá como objetivo inhabilitar los arts.11 y 12 del MLM93, con los que no está en contradicción. Estando aún en vigor el viejo Convenio de Bruselas de 1926, el buen trabajo que el Proyecto acumula hasta el momento podría haber fortalecido el Convenio de 1993 y contribuido a su mayor aceptación por países de intereses navieros. La empresa de un nuevo Convenio Internacional, de carácter parcial, que descapitaliza el Convenio en vigor de 1993 y se entrega a un reto de muchos años para alcanzar una aceptación internacional suficiente, no me parece el mejor camino elegido.

Málaga, 29 Enero 2021.

***BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA***

-BERLINGIERI, Francesco: “International Maritime Conventions: Volume 2”, Informa Law from Routledge, 2015.

-ALCANTARA GONZALEZ, José Maria: “Colección Convenios Internacionales de Derecho Marítimo – Visión práctica, Volumen II: Los Créditos Marítimos”, Instituto Marítimo Español (IME), Madrid Julio 2018.

-TETLEY, William: “International Maritime and Admiralty Law “, at pages 497-504 (Judicial Sale), Editions Yvon Blais, Quebec, Canadá, 2002.

-ZARZA ALVAREZ, Esther: “Cuestiones registrales que introducirá el Convenio de NN.UU. de Ginebra 1993 sobre privilegios e hipotecas”, Congreso Marítimo de la AEDM, Puerto de la Cruz, Tenerife, Septiembre 2002.

-GABALDON GARCIA, José Luis:” El Convenio internacional sobre privilegios marítimos e hipoteca naval”, Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Aurelio Menéndez, Volumen III, Civitas, pags.3727-3774, Madrid 1996.

**ACTUALIZACION DE LOS TRABAJOS PREPARATORIOS**

En la Sesión 40 del Grupo de Trabajo, tenida en New York del 7-11 Febrero 2022, el borrador de Convenio fue revisado artículo por artículo y fue ultimado el preámbulo y las cláusulas finales en base a una quinta revisión del “borrador de Beijing” llevada a cabo por la Secretaría. Con un planteamiento de someter el texto para ser aprobado en la Sesión 55 de la UNCITRAL. El anteproyecto ultimado contiene dos nuevos artículos, producto de las deliberaciones tenidas en la Sesión 40 del Grupo de Trabajo, a saber:

-art.20: relativo a la supresión de legalización de los Certificados de Venta Judicial. A los efectos de los Estados contratantes que sean también parte del Convenio Supresor del Requisito de Legalización de Documentos Públicos Extranjeros, de 1961(art.3); y

-art.21: que deviene del anterior a fin de facilitar una condición común sobre la forma de realizar las declaraciones diplomáticas previstas por el Convenio; según el modelo incorporado en el art.21 del Convenio de NN.UU., de 2005, sobre Uso de Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales y en el art.91 del Convenio de las NN.UU. relativo a Contratos de Transporte Internacional de Mercancías, total o parcialmente, por Mar, de 2008.

En la próxima Sesión 55 de la UNCITRAL, en New York, podrá ser finalmente aprobado el texto de anteproyecto, y quedar todo preparado para la adopción del mismo y la ceremonia de firma, a cuyo fin la delegación de China formuló una invitación oficial al Grupo de Trabajo, que podrá materializarse en el tenor final del art.17.1 del borrador.

El texto íntegro del anteproyecto puede ser consultado en el documento UN General Assembly A/CN.9/1108, de 4 Marzo 2022.

***III. Jurisprudencia extranjera.***

***-STJUE, Gran Sala, Luxemburgo, de 20 Junio 2022.Procedimiento prejudicial caso “Prestige”.***

El Tribunal de Justicia europeo concluye que el arbitraje británico no puede bloquear el reconocimiento y la ejecución de la sentencia española que condena a la aseguradora del “Prestige” a reparar los daños causados por la marea negra en las costas gallegas ,en 2002.El Tribunal de la UE ha estimado que el Reglamento Comunitario relativo a la competencia judicial ,el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil debe interpretarse en el sentido de que una sentencia dictada por un tribunal de un Estado miembro- en el caso era el Reino Unido – en los términos y forma de un laudo arbitral no puede impedir el reconocimiento en ese Estado miembro (Reino Unido) de una resolución dictada por un tribunal de otro Estado miembro (España).Así, entiende que una sentencia que confirma un laudo arbitral solamente puede impedir el reconocimiento de resoluciones judiciales de otros Estados miembros si el contenido de dicho laudo también habría podido ser objeto de una resolución judicial dictada con observancia de las disposiciones y de los objetivos fundamentales de los reglamentos comunitarios. Sostiene, en otras palabras, que no se puede impedir el reconocimiento de una resolución dictada en otro Estado miembro cuando un tribunal de ese primer Estado miembro no habría podido dictar una resolución con un resultado equivalente al de dicho laudo sin contravenir las disposiciones y los objetivos fundamentales del reglamento comunitario, en particular el efecto relativo de la cláusula compromisoria insertada en un contrato de seguro y las normas de litispendencia.

1)Habrá que recordar los siguientes **antecedentes:**

-El Estado español, como perjudicado -entre otros- de los daños causados en las costas gallegas derivados del accidente del “Prestige”, ejercitó una acción civil dentro de la penal ante los tribunales españoles. Esa acción dio lugar a que se condenase al London P&I Club, en tanto asegurador de la responsabilidad civil del buque, a reparar los daños causados hasta el límite de 1.000 millones de dólares estadounidenses (unos 900 millones de euros).

-Con posterioridad a tal acción judicial española, el London P&I Club entabló un procedimiento arbitral en Londres sobre la base de las condiciones del contrato de seguro de P&I con el naviero.

-Este procedimiento arbitral dio lugar a un laudo en el que se declaró que las pretensiones indemnizatorias de España ante los tribunales españoles deberían haberse formulado en tal procedimiento arbitral. En el laudo arbitral se concluyó, además, que conforme a otra condición del contrato de seguro (cláusula “pay to be paid”), el London P&I Club no podía incurrir en responsabilidad frente a España si los navieros propietarios del buque no habían pagado al Estado español los daños en primer lugar.

- De acuerdo con lo previsto en la Arbitration Act 1966, el London P&I Club solicitó y obtuvo una sentencia del Tribunal Superior de Justicia británicos dictada en los términos del laudo arbitral. Dicha sentencia fue confirmada a raíz del recurso de apelación que contra ella interpuso España.

- Por su parte, España solicitó a los tribunales británicos que reconocieran la resolución española que ordenaba la ejecución de la condena judicial del London P&I Club a reparar los daños causados. El Tribunal de Inglaterra y Gales accedió a esa solicitud en Mayor 2019.

- A raíz del recurso opuesto por el London P&I Club contra tal reconocimiento y ejecución, dicho Tribunal de Justicia británico decidió plantear al Tribunal de la UE en Luxemburgo determinadas cuestiones prejudiciales de interpretación del Reglamento europeo 44/2001.Esencialmente, preguntó al Tribunal de Justicia de la UE si podía denegarse el reconocimiento por existir, en el Reino Unido, una sentencia dictada en los términos del laudo arbitral que tiene efectos incompatibles e irreconciliables con los de la referida condena judicial impuesta en España.

**2) contenido y análisis del fallo**:

-El TJEU recuerda que el reglamento comunitario excluye el arbitraje de su ámbito de aplicación. Una sentencia dictada en los términos de un laudo arbitral se encuadra, por tanto, en la exclusión del arbitraje y no puede gozar del reconocimiento mutuo entre los Estados miembros. *Por tanto, la sentencia británica que recoge el laudo arbitral no podría ser reconocida y ejecutada en España.*

-tal sentencia británica, no obstante, puede tener la consideración de resolución que impide reconocer resoluciones judiciales de otros Estados miembros cuando sean irreconciliables con ella. *La sentencia española lo es a todas luces, y la conciliación entre ambas daría lugar a dos fallos incongruentes sobre el extremo de la responsabilidad del London P&I Club.*

-sin embargo, cosa distinta sucede cuando el laudo arbitral en cuyos términos se dictó la sentencia británica se emitió, como en el presente caso, 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. *Es decir, no se habría podido dictar en España un laudo arbitral reconocible en el Reino Unido como resolución amparada en el Reglamento 44/2001, ya que éste no es aplicable* *al arbitraje*.

-por lo que atañe al efecto relativo de la cláusula compromisoria insertada en un contrato de seguro, el TJUE recuerda 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 que, allí donde el Derecho nacional lo permita, desee entablar una acción directa por responsabilidad delictual o cuasidelictual contra el asegurador ante el tribunal del lugar en que se produjo el hecho dañoso o ante el tribunal del lugar de su domicilio. *No es la cláusula arbitral del contrato de seguro la que le vincula, sino es el mismo contrato y su cobertura el que le vincula y beneficia.*

-admitir que semejante sentencia dictada en los términos de un laudo, mediante el que un tribunal arbitral se declaró competente sobre la base de tal cláusula compromisoria, pueda impedir el reconocimiento de una resolución recaída en otro Estado miembro sobre una acción directa de responsabilidad que ha ejercitado el perjudicado privaría a este de la reparación efectiva del daño. *Cierto, pero el Reglamento comunitario persigue y garantiza la eficacia de las resoluciones entre los Estados miembros, no el éxito en el objetivo buscado por* *tales resoluciones. A efectos de reparación de daños, la acción directa ejercitada en España podía ser ejecutada contra bienes del asegurador situados en España, a saber -en el caso presente- el fondo de limitación de responsabilidad constituido por el London P&I Club de acuerdo con los Convenios Internacionales CLC92 y LLMC96, ambos suscritos por España.*

-En lo que respecta a la litispendencia, el Tribunal de Justicia observa que los dos procedimientos considerados, a saber, el procedimiento relativo a la acción civil en España y el procedimiento arbitral en Londres, no solo enfrentaban a las mismas partes sino que además tenían el mismo objeto y la misma causa : la eventual incursión en responsabilidad del London P&I Club frente al Estado español, en virtud del contrato de seguro suscrito entre el London P&I Club y los propietarios del Prestige, por los daños causados por el naufragio. *No eran las mismas partes, ya que los reclamantes en el proceso penal español eran el Estado y un largo número de particulares perjudicados y los imputados eran el Capitán del buque y el naviero propietario. La litispendencia retroactiva es irrelevante, ya que el procedimiento arbitral en Londres quedó concluso y la sentencia que lo recogió fue recurrida por España, adquiriendo firmeza antes de la fecha de suscitarse las cuestiones prejudiciales.*

-El Tribunal de Justicia subraya que incumbe al tribunal al que se ha solicitado que dicte una sentencia en los términos de un laudo arbitral comprobar la observancia de las disposiciones y de los objetivos fundamentales del reglamento comunitario para prevenir elusiones de estos, como la consistente en llevar a cabo un procedimiento arbitral contraviniendo el efecto relativo de la cláusula compromisoria insertada en un contrato de seguro y las normas de litispendencia establecidas en el reglamento. *La conversión de un laudo arbitral en una sentencia para el fin de ejecutar aquel corresponde a una legalidad bien asentada en el Reino Unido desde el art.26(1) de la Arbitration Act 1950, luego sustituido por el art. 66 (1 a 4) de la Arbitration Act 1996.No resulta concebible calificarla, sin decirlo, como una estrategia procesal cercana al fraude de ley que pretenda la “elusión” de objetivos del reglamento comunitario. Ciertamente el Estado español tuvo la oportunidad de oponerse a la solicitud de forma de sentencia si hubiese estimado que el juez británico carecía de competencia para elevar el laudo a sentencia (en virtud del art.66.3 , con el riesgo de renuncia a la oposición según lo previsto en el art.73 de la Arbitration Act 96).De hecho, lo hizo sin éxito (tal como describe la STJUE en sus numerales 28 y 29).No entendemos censurable que el tribunal británico se declarase competente tras haber oído a la parte española, ni deducimos de ninguna regla que de oficio tuviese que haber comprobado la observancia de las disposiciones y objetivos fundamentales del Reglamento 44/2001 (que ahora son interpretados por el TJUE) ni que debiera haberse inhibido en favor del tribunal penal español acordando litispendencia (numerales 69 y 71).*

-En cuanto a la cuestión del orden público británico, en referencia de aplicación del art.34.1 del reglamento comunitario, se indica que no es obstáculo que la ejecución de la sentencia española resulte contraria al orden público inglés en razón en que tal ejecución quebrantaría la fuerza de cosa juzgada de la sentencia británica, porque dicho artículo reglamentario debe interpretarse restrictivamente, en la medida en que constituye un obstáculo para la consecución de uno de los objetivos fundamentales de dicho reglamento, y debe aplicarse en casos excepcionales; y además el TJUE ya ha declarado que el recurso al concepto de “orden público” queda excluido cuando el problema planteado es el de la compatibilidad de una resolución extranjera con una resolución nacional. *Sin embargo, el concepto de “orden público” del Reino Unido no viene definido en el Reglamento comunitario 44/2001, sino sólo apuntado en cuanto a la contrariedad procesal de una resolución extranjera frente a una nacional que se estima (petición de principio) que infringe los objetivos del reglamento comunitario respecto a la eficacia transfronteriza entre los Estados miembros; es decir, no puede haber cosa juzgada en el Reino Unido frente a una resolución judicial procedente de otro Estado miembro que tenía que ser reconocida por razón de la prevalencia del “orden público comunitario”.*

3) **comentario:**

*Detrás de todo el escenario, late una cuestión de fondo que no es otra que la de la ACCION DIRECTA CONTRA EL ASEGURADOR, cuya existencia y viabilidad de ejercicio en un procedimiento penal, como era el caso en la jurisdicción española, no tenía una correlación legal en el Reino Unido, en donde la reiterada doctrina y jurisprudencia en torno a la validez y efecto contractual de la cláusula “pay to be paid” -reconocida, por cierto, por el Tribunal Supremo español en otros fallos- no autoriza tal acción directa por el perjudicado contra el Asegurador de responsabilidad civil (el London P& I Club), sino que exige el pago previo por parte del Asegurado. Tal es la diferencia en un marco contractual del que surgió el arbitraje; pero no lo es en cuanto a la responsabilidad extracontractual ya que el CLC92 incluye un art.7.8 que concede la acción directa de los perjudicados contra el asegurador obligatorio, y tanto España como el Reino Unido eran partes del CLC92 (el Reino Unido, desde el 30.5.96).Es entendible que el Estado español y un largo número de perjudicados intervinieran en la causa penal abierta tras el accidente del Prestige a la que se refiere la Sentencia del Tribunal Supremo español de 14 Enero 2016 para dilucidar las responsabilidades penales y civiles dimanantes del accidente. Y que el Estado español solicitase y obtuviese, a través de la condena penal del Capitán, y de la aplicación del Convenio CLC92 canalizando la responsabilidad civil hacia el Naviero y la responsabilidad civil directa de dicho naviero cubierta por su Asegurador. Pero el London P&I Club, en su momento y antes de comenzar el arbitraje constituyó ante el Juzgado de Instrucción encargado de la causa el fondo de indemnización correspondiente de acuerdo con el CLC92, por un importe de 22.777.986 Euros, que era debida y legalmente la suma máxima de responsabilidad del naviero propietario y de su asegurador. El Tribunal Supremo de España ignoró deliberadamente esa limitación determinada por el Convenio Internacional CLC92, a la hora de aplicar lo previsto en el art.117 del Código Penal, y con ello violó gravemente una norma de rango superior a fin de lograr un máximo resarcimiento de los perjudicados. Aquella decisión ha producido una gran resonancia negativa en la escena marítima internacional. Ahora el TJUE persigue un mismo objetivo de índole tuitiva en favor de los perjudicados, dando amparo a una sentencia española poco acertada a los efectos de que sea ejecutada en el Reino Unido con fundamentos discutibles y en circunstancias que nunca debieron haberse producido, ya que la sentencia española tenía que haberse satisfecha necesariamente contra el fondo de limitación, habilitado en España por el London P&I Club, que era el tope máximo de resarcimiento reconocido por el propio Tribunal Supremo “sin admitir excepciones”. Un cuadro jurídico absurdo, porque tanto el fallo del tribunal español que se pretende ejecutar en el Reino Unido como el fallo inglés recogiendo el arbitraje fueron erróneos, pero ambos adquirieron firmeza y valor de cosa juzgada. Por lo que no puede el TJUE perseguir, por medio del orden público comunitario, el derecho de reparación de los daños causados a los perjudicados en otro Estado de la UE (ex -miembro) cuando la acción dirigida a tal fin tenía fundamento y cumplimiento en el propio Estado cuyo tribunal conoció del asunto, mediante ejecución contra el fondo de limitación previsto por el CLC92.Al menos, nos parece discutible que el Derecho Comunitario pueda valerse de una pretensión ilegítima en contravención de un Convenio Internacional que tanto España como el Reino Unido, como partes del mismo, estaban obligados a respetar conforme a los principios del “orden público internacional”.*

**Se reproduce a continuación, por su interés, el texto íntegro de la STJUE.**

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala)

de 20 de junio de 2022 ([\*](https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?docid=261144&text=&dir=&doclang=ES&part=1&occ=first&mode=req&pageIndex=0&cid=4840435" \l "Footnote*))

«Procedimiento prejudicial — Cooperación judicial en materia civil y mercantil — Reglamento (CE) n.º 44/2001 — Reconocimiento de una resolución dictada en otro Estado miembro — Motivos de denegación del reconocimiento — Artículo 34, punto 3 — Resolución inconciliable con una resolución dictada previamente entre las mismas partes en el Estado miembro requerido — Requisitos — Observancia, por parte de la resolución dictada previamente en los términos de un laudo arbitral, de las disposiciones y de los objetivos fundamentales del Reglamento (CE) n.º 44/2001 — Artículo 34, punto 1 — Reconocimiento manifiestamente contrario al orden público del Estado miembro requerido — Requisitos»

En el asunto C‑700/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Commercial Court) [Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra y Gales, Sala de lo Mercantil y de lo Contencioso-Administrativo, Sección de lo Comercial, Reino Unido], mediante resolución de 21 de diciembre de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 22 de diciembre de 2020, en el litigio entre

**London Steam-Ship Owners’ Mutual Insurance Association Limited**

y

**Kingdom of Spain**,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente, el Sr. L. Bay Larsen, Vicepresidente, la Sra. K. Jürimäe y los Sres. C. Lycourgos, E. Regan, I. Jarukaitis y N. Jääskinen, Presidentes de Sala, y los Sres. M. Ilešič, J.‑C. Bonichot, M. Safjan (Ponente) y A. Kumin, la Sra. M. L. Arastey Sahún, los Sres. M. Gavalec y Z. Csehi y la Sra. O. Spineanu-Matei, Jueces;

Abogado General: Sr. A. M. Collins;

Secretaria: Sra. C. Strömholm, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 31 de enero de 2022;

consideradas las observaciones presentadas:

–        en nombre de London Steam-Ship Owners’ Mutual Insurance Association Limited, por la Sra. A. Song y el Sr. M. Volikas, Solicitors, el Sr. A. Thompson y la Sra. C. Tan, Barristers, y los Sres. C. Hancock y T. de la Mare, QC;

–        en nombre del Gobierno del Reino Unido, por los Sres. L. Baxter, B. Kennelly y F. Shibli, en calidad de agentes;

–        en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, U. Bartl y M. Hellmann, en calidad de agentes;

–        en nombre del Gobierno español, por las Sras. S. Centeno Huerta y A. Gavela Llopis, el Sr. S. Jiménez García y la Sra. M. J. Ruiz Sánchez, en calidad de agentes;

–        en nombre del Gobierno francés, por las Sras. A. Daniel y A.‑L. Desjonquères, en calidad de agentes;

–        en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna y la Sra. S. Żyrek, en calidad de agentes;

–        en nombre del Gobierno suizo, por el Sr. M. Schöll, en calidad de agente;

–        en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. C. Ladenburger, X. Lewis y S. Noë, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 5 de mayo de 2022;

dicta la siguiente

**Sentencia**

1        La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 1, apartado 2, letra d), y 34, puntos 1 y 3, del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2001, L 12, p. 1).

2        Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre London Steam-Ship Owners’ Mutual Association Limited (en lo sucesivo, «London P&I Club») y el Kingdom of Spain (Reino de España) en relación con el reconocimiento en el Reino Unido de una resolución dictada por un tribunal español.

**Marco jurídico**

***Derecho de la Unión***

 *Reglamento n.º 44/2001*

3        El considerando 16 del Reglamento n.º 44/2001 afirma:

«La confianza recíproca en la justicia dentro de la [Unión Europea] legitima que las resoluciones dictadas en un Estado miembro sean reconocidas de pleno Derecho, sin que sea necesario, excepto en caso de oposición, recurrir a ningún otro procedimiento.»

4        El artículo 1, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento dispone:

«1.      El presente Reglamento se aplicará en materia civil y mercantil con independencia de la naturaleza del órgano jurisdiccional. No incluirá, en particular, las materias fiscal, aduanera y administrativa.

2.      Se excluirá del ámbito de aplicación del presente Reglamento:

[…]

d)      el arbitraje.»

5        El capítulo II del Reglamento n.º 44/2001, que lleva como epígrafe «Competencia», se compone de diez secciones.

6        La sección 3 de este capítulo versa sobre la competencia en materia de seguros.

7        El artículo 13, que forma parte de dicha sección, establece:

«Únicamente prevalecerán sobre las disposiciones de la presente sección los acuerdos atributivos de competencia:

[…]

5)      que se refirieren a un contrato de seguro que cubriere uno o varios de los riesgos enumerados en el artículo 14.»

8        A tenor del artículo 14 de dicho Reglamento, que también figura en la referida sección:

«Los riesgos contemplados en el punto 5 del artículo 13 son los siguientes:

1)      todo daño a:

a)      buques de navegación marítima, instalaciones costeras y en alta mar o aeronaves, causado por hechos sobrevenidos en relación con su utilización para fines comerciales;

[…]

2)      toda responsabilidad, con excepción de la derivada de los daños corporales a los pasajeros o de los daños a sus equipajes:

a)      resultante de la utilización o la explotación de los buques, instalaciones o aeronaves, de conformidad con la letra a) del punto 1 del presente artículo, cuando la ley del Estado miembro en el que estuviere matriculada la aeronave no prohibiere los acuerdos atributivos de competencia en el aseguramiento de tales riesgos;

[…]».

9        La sección 7 del capítulo II del Reglamento n.º 44/2001 trata de la prórroga de la competencia e incluye, en particular, el artículo 23, en cuyo apartado 1 se dispone lo siguiente:

«Si las partes, cuando al menos una de ellas tuviere su domicilio en un Estado miembro, hubieren acordado que un tribunal o los tribunales de un Estado miembro fueren competentes para conocer de cualquier litigio que hubiere surgido o que pudiere surgir con ocasión de una determinada relación jurídica, tal tribunal o tales tribunales serán competentes. Esta competencia será exclusiva, salvo pacto en contrario entre las partes. Tal acuerdo atributivo de competencia deberá celebrarse:

a)      por escrito o verbalmente con confirmación escrita; o

b)      en una forma que se ajustare a los hábitos que las partes tuvieren establecido entre ellas, o

c)      en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conocieren o debieren conocer y que, en dicho comercio, fueren ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.»

10      La sección 9 del capítulo II, relativa a la litispendencia y a la conexidad, comprende en particular el artículo 27, que preceptúa:

«1.      Cuando se formularen demandas con el mismo objeto y la misma causa entre las mismas partes ante tribunales de Estados miembros distintos, el tribunal ante el que se formulare la segunda demanda suspenderá de oficio el procedimiento en tanto no se declarare competente el tribunal ante el que se interpuso la primera.

2.      Cuando el tribunal ante el que se interpuso la primera demanda se declarare competente, el tribunal ante el que se interpuso la segunda se inhibirá en favor de aquel.»

11      El capítulo III del Reglamento n.º 44/2001, titulado «Reconocimiento y ejecución», abarca los artículos 32 a 56.

12      El artículo 32 de este Reglamento establece:

«Se entenderá por “resolución”, a los efectos del presente Reglamento, cualquier decisión adoptada por un tribunal de un Estado miembro con independencia de la denominación que recibiere, tal como auto, sentencia, providencia o mandamiento de ejecución, así como el acto por el cual el secretario judicial liquidare las costas del proceso.»

13      A tenor del artículo 33 de dicho Reglamento:

«1.      Las resoluciones dictadas en un Estado miembro serán reconocidas en los demás Estados miembros, sin que fuere necesario recurrir a procedimiento alguno.

2.      En caso de oposición, cualquier parte interesada que invocare el reconocimiento a título principal podrá solicitar, por el procedimiento previsto en las secciones 2 y 3 del presente capítulo, que se reconozca la resolución.

3.      Si el reconocimiento se invocare como cuestión incidental ante un tribunal de un Estado miembro, dicho tribunal será competente para entender del mismo.»

14      El artículo 34 del referido Reglamento establece:

«Las decisiones no se reconocerán:

1)      si el reconocimiento fuere manifiestamente contrario al orden público del Estado miembro requerido,

[…]

3)      si la resolución fuere inconciliable con una resolución dictada entre las mismas partes en el Estado miembro requerido;

[…]».

15      El artículo 35 del Reglamento n.º 44/2001 presenta el siguiente tenor:

«1.      Asimismo, no se reconocerán las resoluciones si se hubieren desconocido las disposiciones de las secciones 3, 4 y 6 del capítulo II, o en el caso previsto en el artículo 72.

2.      En la apreciación de las competencias mencionadas en el párrafo anterior, el tribunal requerido quedará vinculado por las apreciaciones de hecho sobre las cuales el tribunal del Estado miembro de origen hubiere fundamentado su competencia.

3.      Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, no podrá procederse a la fiscalización de la competencia del tribunal del Estado miembro de origen. El orden público contemplado en el punto 1 del artículo 34 no afectará a las reglas relativas a la competencia judicial.»

16      De conformidad con el artículo 43, apartado 1, de este Reglamento:

«La resolución sobre la solicitud de ejecución podrá ser recurrida por cualquiera de las partes.»

 *Reglamento (UE) n.º 1215/2012*

17      El 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 (DO 2012, L 351, p. 1), derogó el Reglamento n.º 44/2001 y lo sustituyó.

18      El considerando 12 del Reglamento n.º 1215/2012 está redactado en los siguientes términos:

«El presente Reglamento no se aplica al arbitraje. Ningún elemento del presente Reglamento debe impedir que un órgano jurisdiccional de un Estado miembro que conozca de un asunto respecto del cual las partes hayan celebrado un convenio de arbitraje remita a las partes al arbitraje o bien suspenda o sobresea el procedimiento, o examine si el convenio de arbitraje es nulo de pleno derecho, ineficaz o inaplicable, de conformidad con su Derecho nacional.

A la hora de resolver sobre la nulidad de pleno derecho, la ineficacia o la inaplicabilidad de un convenio de arbitraje, los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros no deben estar sujetos a las normas de reconocimiento y ejecución establecidas en el presente Reglamento, con independencia de que se pronuncien a ese respecto con carácter principal o como cuestión incidental.

Por otra parte, el hecho de que un órgano jurisdiccional de un Estado miembro, en el ejercicio de su competencia con arreglo al presente Reglamento o al Derecho nacional, declare la nulidad de pleno derecho, ineficacia o inaplicabilidad de un convenio de arbitraje no debe impedir el reconocimiento ni, en su caso, la ejecución de la resolución de dicho órgano en cuanto al fondo del asunto conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento. Esta norma ha de entenderse sin perjuicio de la competencia de los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros para resolver sobre el reconocimiento y la ejecución de los laudos arbitrales con arreglo al Convenio sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias arbitrales extranjeras, hecho en Nueva York el 10 de junio de 1958 [(Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas, vol. 330, p. 3)] (“el Convenio de Nueva York de 1958”), que prevalece sobre el presente Reglamento.

El presente Reglamento no debe aplicarse a ningún procedimiento incidental ni acción relacionados, en particular, con la creación de un tribunal arbitral, las facultades de los árbitros, el desarrollo del procedimiento de arbitraje o cualesquiera otros aspectos de tal procedimiento, ni a ninguna acción o resolución judicial relativa a la anulación, revisión, apelación, reconocimiento o ejecución de un laudo arbitral.»

19      A tenor del artículo 73, apartado 2, de dicho Reglamento:

«El presente Reglamento no afectará a la aplicación del Convenio de Nueva York de 1958.»

***Derecho del Reino Unido***

20      El artículo 66 de la Arbitration Act 1996 (Ley de Arbitraje de 1996), que lleva como epígrafe «Ejecución del laudo», prescribe lo siguiente:

«l)      Los laudos emitidos por un tribunal arbitral en virtud de un convenio arbitral podrán, con la autorización del órgano jurisdiccional, ejecutarse de la misma manera y con los mismos efectos que las sentencias o los autos de un órgano jurisdiccional.

2)      Cuando se conceda dicha autorización, podrá dictarse resolución judicial en los mismos términos del laudo.

3)      La autorización para la ejecución de los laudos no se concederá cuando la persona contra la que se solicite la ejecución del mismo demuestre que el tribunal arbitral carecía de competencia sustantiva para emitir el laudo. El derecho a formular esta objeción puede haberse perdido (véase el artículo 73).

4)      Nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará al reconocimiento o la ejecución de un laudo al amparo de cualesquiera otras disposiciones o normas legales, en particular de la Parte II de la Ley de Arbitraje de 1950 (ejecución de laudos arbitrales en virtud de la Convención de Ginebra) o de lo previsto en la Parte III de la presente Ley en relación con el reconocimiento y la ejecución de laudos arbitrales en virtud del Convenio de Nueva York o por el ejercicio de acciones sobre el laudo [*action on the award*].»

21      Los artículos 67 a 72 de la Ley del Arbitraje de 1996 especifican los supuestos en que las partes en el procedimiento arbitral pueden impugnar la competencia del tribunal arbitral, la regularidad del procedimiento y la conformidad a Derecho del laudo.

22      El artículo 73 de esta Ley, titulado «Pérdida del derecho a objetar», dispone lo siguiente:

«(1)      Si una parte en un procedimiento arbitral participa o prosigue su participación en el procedimiento sin presentar, bien de manera inmediata o dentro del plazo permitido por el convenio arbitral o por el tribunal arbitral o por alguna disposición de esta Parte I, cualquier objeción relativa a

(a)      la falta de competencia sustantiva del tribunal arbitral,

(b)      defectos de procedimiento,

(c)      el incumplimiento del convenio arbitral o de alguna disposición de esta Parte I, o

(d)      cualquier otra irregularidad que afecte al tribunal arbitral o al procedimiento,

no podrá plantear dicha objeción posteriormente, ante el tribunal arbitral o el órgano jurisdiccional, a menos que demuestre que, en el momento en que participó o siguió participando en el procedimiento, no conocía ni podría haber descubierto con una diligencia razonable los motivos de la objeción.

(2)      Cuando el tribunal arbitral se declare competente en cuanto al fondo y una parte en el procedimiento arbitral que hubiera podido impugnar tal decisión

(a)      mediante un procedimiento arbitral de recurso o revisión, o

(b)      impugnando el laudo,

no lo hiciere, o no lo hiciere dentro del plazo permitido por el convenio arbitral o cualquier disposición de esta Parte I, no podrá objetar posteriormente la competencia sustantiva del tribunal arbitral por cualquier motivo que fuera objeto de esa decisión.»

***Derecho español***

23      El artículo 117 del Código Penal establece lo siguiente:

«Los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, cuando, como consecuencia de un hecho previsto en este Código, se produzca el evento que determine el riesgo asegurado, serán responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada, sin perjuicio del derecho de repetición contra quien corresponda.»

**Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

24      A raíz del naufragio del petrolero *Prestige* frente a las costas españolas en noviembre de 2002, que provocó graves daños medioambientales en esas costas y en las costas francesas, se incoaron diligencias penales en España a finales de ese año contra el capitán del buque, entre otras personas.

25      Concluida la fase de instrucción del procedimiento penal, se elevaron las actuaciones a la Audiencia Provincial de A Coruña. Diversas personas jurídicas, entre ellas el Estado español, ejercitaron en el marco del procedimiento penal acciones civiles contra el capitán y los propietarios del *Prestige*, así como, al amparo del artículo 117 del Código Penal, referido a la acción directa, contra el London P&I Club, asegurador de la responsabilidad del buque y de sus propietarios. Pese a que ya en la temprana fecha del 16 de junio de 2003 había procedido a consignar ante los tribunales españoles competentes una determinada cantidad en concepto de indemnización por los perjuicios que pudiera haber ocasionado el naufragio, el London P&I Club no se personó en el procedimiento.

26      El 16 de enero de 2012, esto es, con posterioridad a que se hubieran ejercitado las acciones civiles, el London P&I Club entabló en Londres (Reino Unido) un procedimiento arbitral con el objeto de que se declarara que, en virtud de la cláusula compromisoria que figuraba en el contrato de seguro celebrado con los propietarios del *Prestige*, el Reino de España estaba obligado a formular sus pretensiones al amparo del artículo 117 del Código Penal en tal procedimiento arbitral. El London P&I Club pidió asimismo que se declarara que no se le podía considerar responsable frente al Reino de España en lo referente a dichas pretensiones puesto que el contrato de seguro estipulaba que, conforme a la cláusula «*pay to be paid*» (pagar para poder cobrar), el asegurado debe haber pagado al perjudicado la indemnización correspondiente antes de poder reclamar el importe al asegurador. El Reino de España no participó en el procedimiento arbitral a pesar de que el tribunal arbitral lo había invitado a ello.

27      Mediante laudo emitido el 13 de febrero de 2013, el tribunal arbitral consideró que, dado que las pretensiones del Reino de España eran de naturaleza contractual conforme al Derecho internacional privado inglés, el Derecho inglés resultaba aplicable al contrato. Según el tribunal arbitral, el Reino de España no podía por tanto prevalerse de los derechos contractuales de los propietarios del buque sin atenerse tanto la cláusula compromisoria como a la cláusula «*pay to be paid*». El tribunal arbitral dedujo de ello que las pretensiones indemnizatorias del Reino de España ante los tribunales españoles deberían haberse formulado en el procedimiento arbitral en Londres, que el London P&I Club no podía incurrir en responsabilidad frente al Reino de España si antes los propietarios del buque no habían pagado a este los daños y que, en cualquier caso, esa responsabilidad no podía exceder de 1 000 millones de dólares estadounidenses (USD) (unos 900 millones de euros) según lo estipulado en el contrato de seguro.

28      En marzo de 2013, el London P&I Club solicitó a la High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Commercial Court) [Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra y Gales, Sala de lo Mercantil y de lo Contencioso-Administrativo, Sección de lo Comercial, Reino Unido], al amparo del artículo 66, apartados 1 y 2, de la Ley de Arbitraje de 1996, que autorizase la ejecución del laudo en el territorio nacional de la misma manera que una sentencia o un auto y que dictase sentencia en los términos del laudo. El Reino de España formuló oposición frente a dicha solicitud y pidió a ese Tribunal que anulase o declarase sin efecto el laudo de conformidad con lo previsto en los artículos 67 o 72 de la Ley de Arbitraje de 1996. El Reino de España alegó asimismo que dicho Tribunal debía negarse a dictar sentencia en los términos del laudo en el ejercicio de su facultad discrecional.

29      Por auto de 22 de octubre de 2013, dictado tras una vista en la que se aportaron pruebas de hecho y se practicaron pruebas periciales relativas al Derecho español, la High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Commercial Court) [Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra y Gales, Sala de lo Mercantil y de lo Contencioso-Administrativo, Sección de lo Comercial] autorizó al London P&I Club a ejecutar el laudo de 13 de febrero de 2013. Ese mismo día, el referido Tribunal dictó sentencia en los términos del laudo.

30      El Reino de España interpuso contra el citado auto recurso de apelación ante la Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) [Tribunal de Apelación de (Inglaterra y Gales) (Sala de lo Civil), Reino Unido], que lo desestimó mediante sentencia de 1 de abril de 2015.

31      Por sentencia de 13 de noviembre de 2013 recaída en el procedimiento penal seguido en España, la Audiencia Provincial de A Coruña absolvió al capitán del *Prestige* de los delitos contra el medioambiente, lo condenó por el delito de desobediencia grave a la autoridad y declaró que no era civilmente responsable de los daños causados por el vertido de petróleo dada la falta de relación entre el delito de desobediencia y los daños. La Audiencia Provincial no se pronunció sobre la responsabilidad civil de los propietarios del *Prestige* o la del London P&I Club.

32      Contra esta sentencia interpusieron diversas partes recurso de casación ante el Tribunal Supremo, que, mediante sentencia de 14 de enero de 2016, absolvió al capitán del Prestige del delito de desobediencia grave a la autoridad, pero lo condenó como autor de un delito imprudente contra el medioambiente. En cuanto a la acción civil, el Tribunal Supremo declaró civilmente responsables al capitán y a los propietarios del *Prestige*, así como, en virtud del artículo 117 del Código Penal, al London P&I Club hasta el límite contractual de responsabilidad fijado en 1 000 millones de dólares estadounidenses. Por último, el Tribunal Supremo devolvió el asunto a la Audiencia Provincial de A Coruña para que fijase las respectivas cuantías de las indemnizaciones a cargo de los encausados en el procedimiento español.

33      Por sentencia de 15 de noviembre de 2017, rectificada el 11 de enero de 2018, la Audiencia Provincial de A Coruña declaró responsables al capitán, a los propietarios del Prestige y al London P&I Club frente a más de doscientas partes, incluido el Estado español, en el caso del London P&I Club hasta el límite contractual de responsabilidad fijado en 1 000 millones de dólares estadounidenses. A raíz del recurso de casación que se interpuso contra esta sentencia, el Tribunal Supremo la confirmó en lo esencial por sentencia de 19 de diciembre de 2018.

34      Mediante auto de ejecución de 1 de marzo de 2019, la Audiencia Provincial de A Coruña fijó las cuantías que cada uno de los actores podía reclamar a los respectivos encausados. Declaró, en particular, que estos eran responsables frente al Estado español por importe de 2 300 millones de euros, en el caso del London P&I Club hasta el límite de 855 millones de euros.

35      Mediante demanda de 25 de marzo de 2019, el Reino de España solicitó a la High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Commercial Court) [Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra y Gales, Sala de lo Mercantil y de lo Contencioso-Administrativo, Sección de lo Comercial], al amparo del artículo 33 del Reglamento n.º 44/2001, el reconocimiento del auto de ejecución de 1 de marzo de 2019 en el Reino Unido. Dicho Tribunal accedió a esa solicitud mediante auto de 28 de mayo de 2019.

36      El 26 de junio de 2019, el London P&I Club interpuso recurso de apelación contra dicho auto ante el órgano jurisdiccional remitente con arreglo a lo dispuesto en el artículo 43 del Reglamento n.º 44/2001.

37      En apoyo del recurso de apelación, el London P&I Club alega, por un lado, que el auto de ejecución de 1 de marzo de 2019 es inconciliable, a los efectos del artículo 34, punto 3, del Reglamento n.º 44/2001, con el auto y la sentencia de 22 de octubre de 2013 dictados en virtud del artículo 66 de la Ley del Arbitraje de 1996 y confirmados el 1 de abril de 2015 por la Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) [Tribunal de Apelación (Inglaterra y Gales) (Sala de lo Civil)]. Aduce, por otro lado, que, en cualquier caso, de conformidad con el artículo 34, punto 1, de este Reglamento, el reconocimiento o la ejecución del auto de ejecución sería manifiestamente contrario al orden público en atención, en particular, al principio de fuerza de cosa juzgada.

38      El Reino de España interesa la desestimación del recurso de apelación.

39      El órgano jurisdiccional remitente considera que el asunto principal plantea ciertos interrogantes. Se pregunta, primero, si una resolución como la que dictó con arreglo al artículo 66 de la Ley del Arbitraje de 1996 puede calificarse de «resolución», a los efectos del artículo 34, punto 3, del Reglamento n.º 44/2001, cuando no conoció en cuanto al fondo de todos los puntos del litigo dirimido por el tribunal arbitral. Se plantea, segundo, si una resolución que no está comprendida en el ámbito de aplicación material de este Reglamento en virtud de la excepción del arbitraje establecida en su artículo 1, apartado 2, letra d), puede no obstante invocarse para impedir, conforme al artículo 34, punto 3, de dicho Reglamento, el reconocimiento y la ejecución de una resolución de otro Estado miembro. Tiene dudas, tercero, acerca de si, en caso de respuesta negativa, el artículo 34, punto 1, del citado Reglamento permite denegar el reconocimiento y la ejecución de tal resolución por quebrantar la fuerza de cosa juzgada de que goza un laudo arbitral anterior o una sentencia dictada en los términos de tal laudo.

40      En estas circunstancias, la High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Commercial Court) [Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra y Gales, Sala de lo Mercantil y de lo Contencioso-Administrativo, Sección de lo Comercial], decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1)      Habida cuenta de la naturaleza de las cuestiones que debe resolver el órgano jurisdiccional nacional al decidir si dicta resolución judicial en los términos de un laudo arbitral con arreglo al artículo 66 de la Ley de Arbitraje de 1996, ¿puede una resolución judicial dictada en virtud de esta disposición constituir una “resolución” pertinente del Estado miembro requerido a los efectos del artículo 34, apartado 3, del Reglamento [n.º 44/2001]?

2)      Habida cuenta de que una resolución judicial dictada en los términos de un laudo arbitral, como la dictada con arreglo al artículo 66 de la Ley de Arbitraje de 1996, no está comprendida en el ámbito de aplicación material del Reglamento n.º 44/2001 en virtud de la excepción del arbitraje de su artículo 1, apartado 2, letra d), ¿puede tal resolución judicial constituir una “resolución” pertinente del Estado miembro requerido a los efectos del artículo 34, apartado 3, del Reglamento n.º 44/2001?

3)      En el supuesto de que el artículo 34, apartado 3, del Reglamento n.º 44/2001 no sea de aplicación, si el reconocimiento y la ejecución de una resolución dictada en otro Estado miembro fuesen contrarios al orden público nacional del Estado miembro requerido, con fundamento en que ello vulneraría el principio de fuerza de cosa juzgada en virtud de un laudo arbitral nacional anterior o de una resolución judicial nacional anterior dictada en los términos del laudo por el órgano jurisdiccional del Estado miembro requerido, ¿cabría invocar el apartado 1 del artículo 34 del Reglamento n.º 44/2001 como motivo para denegar el reconocimiento o la ejecución, o se oponen a ello los apartados 3 y 4 del artículo 34 de dicho Reglamento al establecer motivos tasados por los que la fuerza de cosa juzgada o la inconciliabilidad pueden impedir el reconocimiento y la ejecución de una resolución incluida en dicho Reglamento?»

**Sobre las cuestiones prejudiciales**

***Cuestiones prejudiciales primera y segunda***

41      Mediante las cuestiones prejudiciales primera y segunda, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente desea que se dilucide, en esencia, si el artículo 34, punto 3, del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que una sentencia dictada por un tribunal de un Estado miembro en los términos de un laudo arbitral puede constituir una resolución a los efectos de este precepto, impidiendo así el reconocimiento, en ese Estado miembro, de una resolución dictada por un tribunal de otro Estado miembro si dichas resoluciones son inconciliables entre sí.

42      Con carácter preliminar, procede recordar que, en la medida en que el Reglamento n.º 1215/2012 derogó y sustituyó al Reglamento n.º 44/2001, que, a su vez, sustituyó al Convenio de 27 de septiembre de 1968 relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 1972, L 299, p. 32; EE 01/01, p. 186), en su versión modificada por los posteriores convenios de adhesión de los nuevos Estados miembros a este Convenio, la interpretación realizada por el Tribunal de Justicia de las disposiciones de cualesquiera de estos instrumentos jurídicos es válida para las de los demás instrumentos jurídicos que puedan ser calificadas de equivalentes (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de julio de 2021, Volvo y otros, C‑30/20, EU:C:2021:604, apartado 28).

43      Este es el caso de los respectivos artículos 1, apartado 2, letra d), de estos dos Reglamentos y del artículo 1, apartado 4, del referido Convenio, que excluyen el arbitraje de sus ámbitos de aplicación.

44      Pues bien, esta exclusión se refiere a la integridad de la materia del arbitraje, incluido los procedimientos incoados ante los tribunales estatales (sentencia de 25 de julio de 1991, Rich, C‑190/89, EU:C:1991:319, apartado 18).

45      De ello resulta que el procedimiento de reconocimiento y ejecución de un laudo arbitral no se rige por el Reglamento n.º 44/2001, sino por el Derecho nacional e internacional aplicables en el Estado miembro en el que se solicitan el reconocimiento y la ejecución (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de mayo de 2015, Gazprom, C‑536/13, EU:C:2015:316, apartado 41).

46      En el mismo sentido, el considerando 12 del Reglamento n.º 1215/2021 subraya ahora que este Reglamento no se aplica a ninguna acción o resolución judicial relativa al reconocimiento o ejecución de un laudo arbitral.

47      De lo anterior se sigue que una sentencia dictada en los términos de un laudo arbitral se encuadra en la exclusión del arbitraje contemplada en el artículo 1, apartado 2, letra d), del Reglamento n.º 44/2001 y que, por lo tanto, no puede gozar del reconocimiento mutuo entre los Estados miembros y circular en el espacio judicial de la Unión conforme a las disposiciones de dicho Reglamento.

48      Dicho esto, tal sentencia puede tener la consideración de resolución a los efectos del artículo 34, punto 3, del Reglamento n.º 44/2001.

49      A este respecto, en primer lugar, de la definición amplia del concepto de «resolución» que se da en el artículo 32 del Reglamento n.º 44/2001 resulta que este concepto incluye cualquier decisión dictada por un tribunal de un Estado miembro, sin que proceda realizar ningún tipo de distinción en función del contenido de la resolución de que se trate, siempre que haya sido o haya podido ser objeto en el Estado miembro de origen de un procedimiento contradictorio, en cualquiera de sus formas (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de abril de 2022, H Limited, C‑568/20, EU:C:2022:264, apartados 24 y 26 y jurisprudencia citada). Además, esta definición amplia es válida para todas las disposiciones de dicho Reglamento en las que se utiliza este término, en particular para el artículo 34, punto 3 (véase, por analogía, la sentencia de 2 de junio de 1994, Solo Kleinmotoren, C‑414/92, EU:C:1994:221, apartado 20).

50      Corrobora esta interpretación del concepto de «resolución» recogido en el artículo 34, punto 3, del Reglamento n.º 44/2001 la finalidad del precepto, que no es otra que proteger la integridad del ordenamiento jurídico interno del Estado miembro y garantizar que su orden social no se vea perturbado por la obligación de reconocer una resolución judicial recaída en otro Estado miembro que sea inconciliable con una resolución dictada, entre las mismas partes, por sus propios tribunales (véase, por analogía, la sentencia de 2 de junio de 1994, Solo Kleinmotoren, C‑414/92, EU:C:1994:221, apartado 21).

51      En segundo lugar, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que la exclusión de una materia del ámbito de aplicación del Reglamento n.º 44/2001 no impide que una resolución relativa a tal materia pueda estar comprendida en el artículo 34, punto 3, de este Reglamento y, en consecuencia, impedir el reconocimiento de una resolución dictada en otro Estado miembro que sea inconciliable con ella.

52      En este sentido, en particular, el Tribunal de Justicia ha considerado inconciliable con una resolución dictada en otro Estado miembro una resolución del Estado miembro requerido que, por afectar al estado de las personas físicas, no estaba comprendida en el ámbito de aplicación del Convenio mencionado en el apartado 42 de la presente sentencia, en la medida en que esas dos resoluciones generaban consecuencias jurídicas mutuamente excluyentes (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de febrero de 1988, Hoffmann, 145/86, EU:C:1988:61, apartado 25).

53      Por consiguiente, una sentencia dictada en un Estado miembro en los términos de un laudo arbitral puede constituir una resolución a los efectos del artículo 34, punto 3, del Reglamento n.º 44/2001, impidiendo así el reconocimiento, en este Estado miembro, de una resolución dictada por un tribunal de otro Estado miembro si dichas resoluciones son inconciliables entre sí.

54      Sin embargo, 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.

55      A este respecto, procede recordar que, para interpretar una disposición de Derecho de la Unión, debe tenerse en cuenta no solo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forme parte. Por lo tanto, para responder a las cuestiones prejudiciales primera y segunda, han de tenerse en cuenta, además del tenor y del objetivo del artículo 34, apartado 3, del Reglamento n.º 44/2001 considerado individualmente, el contexto de esta disposición y todos los objetivos perseguidos por dicho Reglamento (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de mayo de 2010, TNT Express Nederland, C‑533/08, EU:C:2010:243, apartado 44 y jurisprudencia citada).

56      Estos objetivos se reflejan en los principios que inspiran la cooperación judicial en materia civil en el seno de la Unión, como los principios de libre circulación de las resoluciones en esta materia, de previsibilidad de los órganos jurisdiccionales competentes y, por consiguiente, de seguridad jurídica para los justiciables, de buena administración de justicia, de reducción al máximo del riesgo de procedimientos paralelos y de confianza recíproca en la justicia (véanse, en este sentido, las sentencias de 4 de mayo de 2010, TNT Express Nederland, C‑533/08, EU:C:2010:243, apartado 49, y de 19 de diciembre de 2013, Nipponka Insurance, C‑452/12, EU:C:2013:858, apartado 36).

57      Ha de añadirse que la confianza recíproca en la justicia dentro de la Unión, en la que se fundamentan, según el considerando 16 del Reglamento n.º 44/2001, las normas que este contempla en materia de reconocimiento de las resoluciones judiciales, no alcanza a las decisiones de los tribunales arbitrales ni a las resoluciones judiciales dictadas en los términos de tales decisiones.

58      De lo anterior se sigue que un laudo arbitral solamente puede desplegar efectos, en el marco del artículo 34, punto 3, del Reglamento n.º 44/2001, a través de una sentencia dictada en sus términos si ello no obstaculiza el derecho a la tutela judicial efectiva reconocido en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (véase, en este sentido, la sentencia de 25 de mayo de 2016, Meroni, C‑559/14, EU:C:2016:349, apartado 44) y permite alcanzar los objetivos de libre circulación de las resoluciones en materia civil y de confianza recíproca en la justicia en el seno de la Unión en condiciones al menos tan favorables como las resultantes de la aplicación de este Reglamento (véanse, por analogía, las sentencias de 4 de mayo de 2010, TNT Express Nederland, C‑533/08, EU:C:2010:243, apartado 55, y de 19 de diciembre de 2013, Nipponka Insurance, C‑452/12, EU:C:2013:858, apartado 38).

59      En el presente caso, se ha de señalar que el contenido del laudo arbitral examinado en el litigio principal no habría podido ser objeto de una resolución judicial comprendida en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 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.

60      En efecto, por lo que atañe, por un lado, al efecto relativo de la cláusula compromisoria insertada en un contrato de seguro, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende 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 que, allí donde el Derecho nacional lo permita, desee entablar una acción directa por responsabilidad delictual o cuasidelictual contra el asegurador ante el tribunal del lugar en que se produjo el hecho dañoso o ante el tribunal del lugar de su domicilio (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de julio de 2017, Assens Havn, C‑368/16, EU:C:2017:546, apartados 31 y 40 y jurisprudencia citada).

61      De ello se sigue 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 n.º 44/2001, proteger a los perjudicados por un daño frente al asegurador de que se trate (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de julio de 2017, Assens Havn, C‑368/16, EU:C:2017:546, apartados 36 y 41).

62      Pues bien, el objetivo de protección de los perjudicados por los daños se vería comprometido si pudiera tener la consideración de «resolución dictada entre las mismas partes en el Estado miembro requerido», en el sentido del artículo 34, punto 3, del Reglamento n.º 44/2001, una sentencia dictada en los términos de un laudo arbitral mediante el cual un tribunal arbitral se declaró competente sobre la base de tal cláusula compromisoria insertada en el contrato de seguro en cuestión.

63      En efecto, como demuestran los hechos del litigio principal, admitir que semejante 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 este de la reparación efectiva del daño sufrido.

64      En lo que respecta, por otro lado, a la litispendencia, de la resolución de remisión resulta que, cuando se entabló el procedimiento arbitral, 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.

65      Asimismo, de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia se desprende que las acciones civiles ejercitadas ante los tribunales españoles se habían notificado al London P&I Club en junio de 2011 y que el árbitro único invitó al Reino de España a participar en el procedimiento arbitral entablado por el London P&I Club en Londres.

66      Pues bien, habida cuenta de que el artículo 27, apartado 1, del Reglamento n.º 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 en el anterior apartado 64 (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de octubre de 2017, Merck, C‑231/16, EU:C:2017:771, apartados 31 y 32).

67      Por último, dichos procedimientos tenían el mismo objeto y la misma causa: la eventual declaración de responsabilidad del London P&I Club frente al Estado español, en virtud del contrato de seguro suscrito entre aquel y los propietarios del *Prestige*, por los daños causados por el naufragio.

68      A este respecto, el Tribunal de Justicia, en interpretación del artículo 27, apartado 1, del Reglamento n.º 44/2001, ha resuelto que una demanda en la que se solicite que se declare que el demandado es responsable de un perjuicio y que se lo condene a abonar una indemnización tiene la misma causa y el mismo objeto que una acción declarativa negativa de ese demandado en la que solicite que se declare que no es responsable de dicho perjuicio (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de diciembre de 2013, Nipponka Insurance, C‑452/12, EU:C:2013:858, apartado 42, y de 20 de diciembre de 2017, Schlömp, C‑467/16, EU:C:2017:993, apartado 51). Pues bien, en el presente caso, mientras que las acciones civiles ejercitadas en España tenían concretamente como objeto que se declarara en este Estado miembro la responsabilidad del London P&I Club, el procedimiento arbitral entablado por este último en Londres tenía como objeto obtener una declaración negativa de esa responsabilidad.

69      Tales circunstancias corresponden a una situación de litispendencia en la que, de conformidad con el artículo 27 del Reglamento n.º 44/2001, el tribunal ante el que se haya formulado la segunda demanda tiene que suspender de oficio el procedimiento en tanto no se haya declarado competente el tribunal ante el que se interpuso la primera y, posteriormente, inhibirse en favor de este cuando se haya declarado competente.

70      Pues bien, como se ha destacado en el anterior apartado 56, la reducción al máximo del riesgo de procedimientos paralelos que persigue esta disposición es uno de los objetivos y principios que inspiran la cooperación judicial en materia civil dentro de la Unión.

71      Incumbe al tribunal al que se ha solicitado que dicte una sentencia en los términos de un laudo arbitral comprobar la observancia de las disposiciones y de los objetivos fundamentales del Reglamento n.º 44/2001 para prevenir una elusión de estos, como la consistente en llevar a término un procedimiento arbitral contraviniendo el efecto relativo de la cláusula compromisoria insertada en un contrato de seguro y las normas de litispendencia establecidas en el artículo 27 de este Reglamento. Pues bien, en el presente caso, de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia y de los debates en la vista resulta que no se efectuó tal comprobación ni ante la High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Commercial Court) [Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra y Gales, Sala de lo Mercantil y de lo Contencioso-Administrativo, Sección de lo Comercial] ni ante la Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) [Tribunal de Apelación (Inglaterra y Gales) (Sala de lo Civil)], Tribunales que, además, no plantearon una remisión prejudicial al Tribunal de Justicia con arreglo al artículo 267 TFUE.

72      En tales circunstancias, una sentencia dictada en los términos de un laudo arbitral como la controvertida en el litigio principal no puede impedir, en virtud del artículo 34, punto 3, del Reglamento n.º 44/2001, el reconocimiento de una resolución recaída en otro Estado miembro.

73      Habida cuenta de las consideraciones que anteceden, procede responder a las cuestiones prejudiciales primera y segunda que el artículo 34, punto 3, del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que una sentencia dictada por un tribunal de un Estado miembro en los términos de un laudo arbitral no constituye una resolución, a los efectos de este precepto, cuando un tribunal de ese Estado miembro no habría podido dictar una resolución con un resultado equivalente al de dicho laudo sin contravenir las disposiciones y los objetivos fundamentales de este Reglamento, en particular el efecto relativo de la cláusula compromisoria insertada en un contrato de seguro y las normas de litispendencia que figuran en su artículo 27, de modo que tal sentencia no puede en ese caso impedir el reconocimiento en dicho Estado miembro de una resolución dictada por un tribunal de otro Estado miembro.

***Tercera cuestión prejudicial***

74      Mediante la tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea que se dilucide esencialmente si, en el caso de que el artículo 34, punto 3, de este Reglamento no resulte aplicable a una sentencia dictada en los términos de un laudo arbitral, el artículo 34, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que permite denegar el reconocimiento o la ejecución de una resolución dictada en otro Estado miembro por su contrariedad con el orden público fundada en que esa resolución quebrantaría la fuerza de cosa juzgada de dicha sentencia.

75      A este respecto, de la respuesta a las dos primeras cuestiones prejudiciales resulta que, en el presente caso, la inaplicabilidad del artículo 34, punto 3, del Reglamento n.º 44/2001 a la sentencia mencionada en el anterior apartado 29 deriva de que el procedimiento arbitral que dio lugar al laudo que esa sentencia confirmó se llevó a término contraviniendo las normas de litispendencia establecidas en su artículo 27 y el efecto relativo de la cláusula compromisoria insertada en el contrato de seguro de que se trata.

76      En estas circunstancias, no cabe considerar que la supuesta inobservancia de dicha sentencia por parte del auto de ejecución de 1 de marzo de 2019 mentado en el anterior apartado 34, el cual se dictó en un procedimiento que la propia sentencia obvió tener en cuenta, pudiera constituir una violación del orden público del Reino Unido.

77      En cualquier caso, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el artículo 34, apartado 1, del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse restrictivamente, en la medida en que constituye un obstáculo para la consecución de uno de los objetivos fundamentales de dicho Reglamento. Por consiguiente, únicamente debe aplicarse en casos excepcionales (sentencia de 25 de mayo de 2016, Meroni, C‑559/14, EU:C:2016:349, apartado 38 y jurisprudencia citada).

78      Pues bien, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que el recurso al concepto de «orden público» queda excluido cuando el problema planteado es el de la compatibilidad de una resolución extranjera con una resolución nacional (sentencia de 4 de febrero de 1988, Hoffmann, 145/86, EU:C:1988:61, apartado 21).

79      En efecto, tal como ha señalado el Abogado General en el punto 77 de sus conclusiones y como ha observado el Gobierno francés, el legislador de la Unión pretendió regular exhaustivamente la cuestión de la fuerza de cosa juzgada de una resolución dictada previamente, así como, en concreto, la cuestión de la inconciliabilidad de la resolución cuyo reconocimiento se solicita con dicha resolución dictada previamente, en los puntos 3 y 4 del artículo 34 del Reglamento n.º 44/2001, excluyendo así la posibilidad de recurrir a este respecto a la excepción de orden público contemplada en el punto 1 de este artículo.

80      Habida cuenta de las consideraciones que anteceden, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que el artículo 34, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que, en el caso de que el artículo 34, punto 3, de este Reglamento no resulte aplicable a una sentencia dictada en los términos de un laudo arbitral, el reconocimiento o la ejecución de una resolución dictada en otro Estado miembro no puede denegarse por su contrariedad con el orden público fundada en que esa resolución quebrantaría la fuerza de cosa juzgada de dicha sentencia.

**Costas**

81      Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara:

**1)      El artículo 34, punto 3, del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, debe interpretarse en el sentido de que una sentencia dictada por un tribunal de un Estado miembro en los términos de un laudo arbitral no constituye una resolución, a los efectos de este precepto, cuando un tribunal de ese Estado miembro no habría podido dictar una resolución con un resultado equivalente al de dicho laudo sin contravenir las disposiciones y los objetivos fundamentales de este Reglamento, en particular el efecto relativo de la cláusula compromisoria insertada en un contrato de seguro y las normas de litispendencia que figuran en su artículo 27, de modo que tal sentencia no puede en ese caso impedir el reconocimiento en dicho Estado miembro de una resolución dictada por un tribunal de otro Estado miembro.**

**2)      El artículo 34, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que, en el caso de que el artículo 34, punto 3, de este Reglamento no resulte aplicable a una sentencia dictada en los términos de un laudo arbitral, el reconocimiento o la ejecución de una resolución dictada en otro Estado miembro no puede denegarse por su contrariedad con el orden público fundada en que esa resolución quebrantaría la fuerza de cosa juzgada de dicha sentencia.**

Firmas

[\*](https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?docid=261144&text=&dir=&doclang=ES&part=1&occ=first&mode=req&pageIndex=0&cid=4840435" \l "Footref*)      Lengua de procedimiento: inglés.

***IV. Jurisprudencia arbitral española.***

-**STC nº 60/2022, 2ª, 4 de Abril 2022.El Tribunal Constitucional estima un recurso de amparo en relación con un procedimiento arbitral descartando la existencia de prejudicialidad penal.**

La STSJ Madrid, de 4 Octubre 2019, había anulado un laudo arbitral en un procedimiento administrado al que se sometieron las partes a fin de dirimir las diferencias surgidas en la resolución de un contrato relativo a una obra hidráulica suscrito entre una empresa y la sociedad estatal ACUAMED. En el curso del mismo la sociedad estatal alegó la existencia de un procedimiento penal en curso en relación con la financiación derivada de varios contratos entre los que se encontraría el que era objeto del laudo arbitral, lo que negó la contraparte que tuviese relación alguna. El TSJ Madrid anuló el laudo en base a que la falta de apreciación de la prejudicialidad penal infringía el orden público.

El TC ha apreciado que el TSJ no se atuvo al control judicial externo y limitado que el órgano judicial ha de llevar sobre la motivación del laudo, lo que implica excluir de ese control toda consideración de fondo sobre sus razonamientos, y no estándole permitido examinar la motivación del laudo respecto a la prejudicialidad penal y sustituir la argumentación del laudo por la suya. Con esta acertada decisión el TC reafirma la doctrina sobre el respeto al principio de mínima intervención judicial que garantiza la institución del arbitraje fundada en el principio de autonomía de la voluntad.

***V. Noticias.***

-la **SHIPSALE 22** ha sido lanzada al mercado por la BIMCO, como formulario estándar de contrato con el fin de reemplazar al popular modelo SALEFORM 2012.La nueva sigue fielmente el contenido de la SALEFORM2012, pero añade un formato “box”, que ya es tradicional en los de BIMCO, en el que tendrán entrada todos los datos y características de la operación de compraventa de buque. Sin embargo, tal motivación por la facilidad de uso no evitó ciertos cambios relativos a detalles, derechos y obligaciones y articulación de plazos que deben ser revisados cuidadosamente. El más destacable es el que se refiere a la ley aplicable y a la resolución de controversias, a saber, la anterior SALEFORM2012 permitía a las partes seleccionar una de entre tres cláusulas y tachar las otras dos; la primera opción era la del derecho inglés, la Arbitration Act 1996 y la LMAA, de Londres; la segunda, era la ley de New York, arbitraje en New York por la SMA; la tercera era general para ley aplicable y sin disposición relativa a arbitraje, que las partes podían modificar y dar contenido específico a su elección. En la SHIPSALE22, la Box 26, Parte I, establece por medio de un lenguaje equívoco que parece responder al intento de aplicar la llamada BIMCO Law and Arbitration Clause 2020, por la que las opciones de foro arbitral son cuatro : Londres, New York, Singapore y Hong-Kong; pero en la Cl.26, Parte II, se indica que en caso de que no se rellenen los espacios correspondientes a una de tales alternativas, se entenderá que será de aplicación la sumisión a la ley inglesa y al arbitraje de la LMAA, Londres. Un extremo a clarificar.

-el **Comité Maritime International (CMI**) celebrará su 125 aniversario en Antwerp (Bélgica) durante los días 18-21 Octubre próximo, en formato de una de sus Conferencias internacionales. Se tratarán temas de actualidad, tales como: la Venta Judicial de Buques, la Navegación polar, el Justo trato de la Gente de Mar, los documentos electrónicos de transporte, la Lex Maritima, el embargo ilícito de buques, y la “interpretación unificada del test para denegar la limitación de responsabilidad”. Esta será la reunión presencial siguiente a la de México de 2019.En 1997 se celebró, en la misma Antwerp, el primer centenario de la creación del CMI; no se entiende del todo el motivo y oportunidad para celebrar el transcurso de 25 años más solamente. El CMI no pasa en las fechas actuales por una etapa brillante: el impulso de las ratificaciones de los Convenios por los Gobiernos no prospera; están aparcados grandes temas pendientes como son la reforma del CLC92 después del caso “Prestige”, la varada del Convenio de Rotterdam 2008 (que pediría un estudio de reforma, como lo ha sugerido Petar Kragic), el abandono de las Reglas Uniformes (si no Convenio) sobre responsabilidad de las Sociedades de Clasificación de Buques, la coordinación de los Convenios de Derecho Público sobre Safety y Security con los de Derecho Privado, y el estudio para una regulación internacional unificada sobre el Derecho Marítimo Ambiental, son varios ejemplos. Hacia el futuro no se ha emprendido investigación alguna sobre una regulación unificada de los Contratos de Logística. Se presentan a la comunidad marítima internacional, por contrapunto, un proyecto de Convenio Internacional de Venta Judicial de Buques, no habiendo considerado la mejora de los arts.11 y 12 del Convenio MLM1993 por medio de un Protocolo que evitaría abrir a ratificación un nuevo Convenio que penetra en el régimen procesal de las leyes nacionales con un horizonte de dudosa entrada en vigor internacional; y un trabajo preparatorio en torno a una interpretación uniforme del derecho a romper el límite de responsabilidad en los Convenios LLMC76/96 y CLC92, producto de iniciativa naviera post-Prestige ante el Comité Legal de la OMI, que sólo conseguirá reabrir todo el debate mundial sobre un tema muy delicado, tal es, el derecho de limitación de responsabilidad en condiciones incontestables (unbreakable) para el responsable y en condiciones absolutas para el Asegurador de P&I contra el que se dirija una “acción directa”. Pretender que los Tribunales de Justicia nacionales acepten, un día muy lejano, una interpretación que, por muy uniforme que sea, contradiga su deber ético y constitucional de proteger a las víctimas de un accidente con el mayor alcance posible (convencidos de que “el que contamina, paga”), resulta una empresa quimérica, cuando menos. Es un CMI, del que soy Miembro Titular desde 1986 y para el que deseo mejores aspiraciones, que podrían ilusionar más con objetivos de gran calado a sus jóvenes (Young CMI) y a las nuevas asociaciones nacionales que se adhieren.

-la Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM) celebró en formato virtual su Asamblea General Ordinaria el pasado 14 Junio, en Madrid. Y durante los días 22 y 23 Septiembre celebrará su Congreso Anual, en Madrid con el proyecto temático siguiente: consecuencias de la guerra en los contratos de utilización de buques, en los de compraventa y en los seguros marítimos; los derechos de emisión en el transporte marítimo; las garantías personales en el Derecho Marítimo, y las especialidades del Derecho Concursal aplicadas al sector marítimo. Las sesiones tendrán lugar en el Auditorio Uría Menéndez. Una labor anual, continuada, verdaderamente encomiable.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_