

LOS SEGUROS OBLIGATORIOS MARITIMOS Y LA ACCION DIRECTA

Autor: José Maria Alcántara

- 1.Los SEGUROS OBLIGATORIOS en el ámbito de la responsabilidad marítima. Su razón de ser.**
- 2.Evolución en los Convenios Internacionales.**
- 3.Los Certificados de Seguro para los buques.**
- 4.La Acción Directa contra el Asegurador. Cuestiones de eficacia.**
- 5.Conclusiones.**

1.- La obligatoriedad de seguro o de garantía financiera.

La responsabilidad objetiva, derivada de la función empresarial en una actividad, fue impuesta en la legislación internacional marítima a los propietarios de buques tanque tras sucesivos desastres medioambientales a partir del accidente del “Torrey Canyon” en 1967 y en las fechas actuales ha quedado instalada definitivamente en relación con los riesgos que afectan a la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección del medio marino. Esa responsabilidad objetiva de los Navieros propietarios, luego extendida a los Armadores y otros que ejercen control sobre el

buque y sus maniobras, precisa ineludiblemente de un seguro obligatorio para su plena efectividad.

Se trata de una cobertura de obligatoria suscripción, pero de limitado alcance hasta un importe de cifra máxima, ya que en ningún caso podrá ser exigida al Asegurador una indemnización por importe superior al que corresponda al límite de responsabilidad del Asegurado conforme a la legislación internacional, incluso si el propietario asegurado no pueda beneficiarse del derecho a limitar por haber incurrido en dolo o dolo eventual.

La vigilancia en el cumplimiento de la obligatoriedad de seguro o de garantía financiera recae sobre los Estados del Pabellón del buque, que sean parte del Convenio internacional correspondiente, a los efectos de regular y supervisar la emisión y validez de los “Certificados de Seguro” (Blue Cards). Y los Estados del puerto y los Estados ribereños coadyuvan a los efectos de verificar que el buque posea y mantenga efectiva tal garantía. De forma que el Estado del Pabellón no permitirá la navegación de sus buques nacionales que carezcan de Certificado y el Estado Rector del Puerto deberá impedir la entrada o salida en sus puertos, o terminales situadas en su mar territorial, de los buques de cualquier pabellón que no tenga en vigor el Certificado de Seguro.

Las víctimas sujetas de la acción del riesgo, los perjudicados, gozan de ACCION DIRECTA contra el Asegurador obligatorio, pero no de una forma jurídicamente ilimitada. El Asegurador podrá hacer uso de las mismas excepciones y defensas que el propietario del buque tenía frente a los perjudicados bajo un régimen de responsabilidad objetiva, y además podrá invocar, como excepción personal, la de que el daño derivó de un acto doloso del propio asegurado. Ninguna otra excepción o exclusión podrá oponerse al derecho indemnizatorio de los perjudicados.

Las razones para el Seguro obligatorio pueden consolidarse en la siguientes:

-los reclamantes perjudicados muchas veces no pueden ser compensados por causa de insolvencia de los responsables después de los accidentes marítimos; por lo que de nada sirve la protección legal a los terceros damnificados o a la parte más débil en un contrato si luego no pueden recobrar las indemnizaciones.

-los perjudicados necesitan una solución a fin de superar los problemas de tramitar sus reclamaciones contra sociedades fantasmas en remotas y desconfiables jurisdicciones, sobre todo si no resulta posible ejecutar una sentencia en la jurisdicción donde el responsable naviero o armador tiene situado su patrimonio. La acción directa contra el Asegurador evita este problema, y con ella otros problemas más engorrosos como es el de la búsqueda del “beneficial Owners” o la del recurso a los embargos preventivos de los buques.

-otra razón de peso es que los terceros proveedores de garantía financiera contribuirán al establecimiento de mayores estándares de funcionamiento a bordo del buque (a fin de mantener más bajos sus costes de siniestralidad) y que por tanto el seguro obligatorio conseguirá que esos mecanismos de exigencia de calidad (“quality shipping”) se lleguen a aplicar a todos los buques. Así, si un buque es innavegable no habrá de conseguir cobertura de seguro en un mercado de calidades, y además el seguro obligatorio le impedirá navegar en tales condiciones.

Se ha puesto en duda la capacidad financiera disponible en el mercado de seguros para hacer frente a coberturas obligatorias marítimas. El seguro de responsabilidad civil está dominado por los Clubs de P&I y concretamente por los que participan en los

acuerdos de agrupación (pooling arrangements) del Grupo Internacional de P&I Clubs (IPIG); son aseguradores que operan en régimen mutual, cuyas primas varían de acuerdo con las reclamaciones soportadas, aunque hay unos pocos que trabajan a prima fija operando en las aseguradoras generales. Los acuerdos de agrupación de los Clubs ofrecen una cobertura total muy extensa del orden de entre US\$ 4.250 y 5.000M, que supone una capacidad suficiente y muy superior a la ofrecida por la prima fija. Esa cifra no es exacta ni determinada porque puede quedar su aumento a voluntad de los navieros que pueden modificar las reglas siempre. El aumento de los techos de cobertura podría llevar a los navieros a contratar más aseguramiento del necesario y-se ha dicho también- que ello conduciría a un abuso de posición dominante en el mercado contraviniendo normas de Derecho de la Competencia. Sin embargo, en cuanto a capacidad los Clubs de P&I pueden absorber seguros obligatorios tanto en la capa de retención (hasta US\$30 M) como en la capa de reaseguro (reclamaciones cifradas entre US\$ 30 y 2.000M) tomando reaseguro en el mercado (p.ej., en Lloyd's) de forma que los navieros comparten las primas de reaseguro y no el riesgo en sí. Adquirir reaseguro es un problema de precio solamente por medio del incremento de prima; pero ello plantearía un problema interno en el sistema mutual, es decir, que los navieros que no están expuestos a seguros obligatorio podrían estimar la improbabilidad de asumir responsabilidades al alto nivel reasegurado (mediante aplicación de límites de responsabilidad por Convenio internacional o por leyes nacionales) y por lo tanto tendrían razones para cambiar de Club o, incluso, de arreglo de agrupación (no hay que olvidar que sólo un 4% de los navieros se dedica al transporte de pasajeros, cuyo seguro obligatorio puede ser el más gravoso). Ese problema interno de carácter descompensatorio para los navieros daría lugar a grandes diferencias entre los niveles de riesgo dentro del

sistema de P&I. Pero en la capa de derrame (por encima de y hasta US\$1.000M para polución de hidrocarburos y de 2.000M para otras reclamaciones) las reclamaciones que lleguen a esa capa producirán una prima adicional (incluso algunos Clubs mayores compran reaseguro para reclamaciones que alcanzan esa capa), de cifras notables, que recaerá indiscriminadamente sobre todos los navieros, que dudosamente aceptarían derramas a niveles tan superiores. De ahí que la cuestión resida más en el conflicto organizativo interno del mutualismo de P&I que en la capacidad de seguro y reaseguro si éste último puede adquirirse a un precio aceptable, por lo que el seguro obligatorio no se enfrenta realmente a un problema de incapacidad financiera del mercado.

2.Evolución en los Convenios Internacionales Marítimos.

El siniestro del “Torrey Canyon”, ocurrido el 18 Marzo 1967, dio lugar a una reacción legislativa internacional en tiempo record mediante el Convenio sobre Responsabilidad por Contaminación causada por vertido de hidrocarburos de 29 Noviembre 1969, desde entonces conocido por CLC69. Estableció un régimen de responsabilidad objetiva canalizado hacia el propietario registral del buque así como un Seguro Obligatorio de responsabilidad civil o garantía financiera para buques que transportasen como carga más de 2.000 toneladas de hidrocarburos.

El accidente del “Amoco Cadiz”, sucedido en las costas de Bretaña el 16 Marzo 1978, produjo la primera reforma del CLC69 mediante la adopción de un Protocolo el 25 Mayo 1984, llamado PROT CLC84, que amplió el ámbito de aplicación del CLC a la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y elevó los límites de responsabilidad del propietario del buque.

El accidente del “Exxon Valdez”, ocurrido en aguas de Alaska el 24 Marzo 1989, causó la aprobación de una ley nacional en los Estados Unidos: la Oil Pollution Act de 18 Agosto 1990, llamada OPA90, que elevó los límites de responsabilidad y estableció un Seguro de responsabilidad civil o garantía financiera extensivo a supuestos de responsabilidad ilimitada del propietario, operador, arrendatario/fletador a casco desnudo del buque o de una instalación industrial en tierra (llamados COFRs) .En respuesta y consecuencia de la ley estadounidense, la acción internacional se materializó en una nueva reforma del CLC el 27 Noviembre 1992, llamada CLC92 que es la hoy vigente. El CLC92 mantiene inalterables los esquemas legales de los CLC69 y CLC 84, entre ellos el principio de “canalización” hacia el propietario del buque a diferencia de lo determinado en la OPA90, la elevación de los límites en DEG y estableciendo una cobertura obligatoria de Seguro de P&I de hasta 300 millones USD por accidente. Del mismo derivó la primera regulación internacional fuera del ámbito de los hidrocarburos dirigida a la responsabilidad por contaminación resultante del transporte por mar de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. El Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 13 Diciembre 1996, llamado SNP96, estableció un régimen de responsabilidad objetiva del naviero propietario muy similar al del CLC, aunque ampliando las causas de exoneración, fijó un límite de hasta 100 millones de DEG y extendió el Seguro obligatorio de responsabilidad civil a este tipo de transporte marítimo de alto riesgo contaminador. Para los aceites carburantes, es decir, los hidrocarburos no transportados como cargamento, el ejemplo de la OPA90 influyó en la adopción internacional del Convenio Internacional sobre la Responsabilidad por daños causados por hidrocarburos transportados como combustible en buques distintos de los

buques tanque, llamado BUNKERS2001, que abandonó el principio de canalización y dirigió el régimen de responsabilidad objetiva contra el propietario del buque, el armador no propietario, el fletador a casco desnudo y el gestor naval. También, configuró el Seguro Obligatorio para buques de arqueo bruto superior a 1.000 trb. en base a los límites de responsabilidad fijados por la legislación interna de los Estados, pero nunca en importe superior a la determinada en el Convenio relativo a la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas 1976/1996; asimismo, el BUNKERS2001 dejó en libertad a los Estados parte para declarar que no exigirían ese seguro obligatorio a los buques dedicados exclusivamente a la navegación en su territorio incluido el mar territorial.

Del accidente del “Erika”, en 1999, la Unión Europea (UE) aprobó los llamados “paquetes Erika” (I y II) pero no fueron modificados los regímenes de Seguro Obligatorio internacional configurados en torno al CLC92.

La catástrofe ecológica causada por el “Prestige” en las costas gallegas el 2 Noviembre 2002 dio lugar al Protocolo de la OMI de 16 Mayo 2003, llamado PROT CLC2003(Supplementary Fund), que motivó la creación de un Fondo Complementario con una elevación de los límites indemnizatorios de hasta 750 millones DEG por accidente. Por ello la compensación global para las víctimas se mide por la aplicación conjunta del CLC92, del Convenio del Fondo 92 y del PROT2003 Fondo Complementario.

En el capítulo de daños materiales resultantes de la Remoción de Restos Naufragados en el Mar, el Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio de 18 Mayo 2007 situó el derecho de limitación de los propietarios registrales de los buques naufragados fuera del mar territorial (donde priva la ley interna salvo que un Estado parte opte por la aplicación del Convenio a sus aguas territoriales) de acuerdo con la ley nacional

o régimen internacional aplicable (p.ej. el Convenio sobre Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas 1976/1996); y estableció la exigencia de contratación de un Seguro Obligatorio o garantía financiera por un importe nunca superior a los límites del LLMC1976/1996 para los buques de más de 300 trb., debiendo ser emitido el correspondiente Certificado por el Estado del pabellón.

En cuanto a la seguridad en el campo del Transporte de Pasajeros, el Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes de 13 Diciembre 1974, conocido por PAL74, fue modificado por el Protocolo PAL2002 con importantes novedades. El PAL2002 estableció un régimen de responsabilidad objetiva para muerte o lesiones corporales en sucesos relacionados con la navegación con un nivel indemnizatorio de hasta 250.000 DEG por pasajero y caso; y la exigencia de un Seguro Obligatorio para tales y únicos supuestos de daños personales por un importe no inferior a dicha cifra por cada pasajero y caso. Esta regulación traslada al transporte marítimo de personas los fundamentos de protección a los pasajeros en el transporte aéreo establecida por el Convenio de Montreal 1999 y el Reglamento Europeo CE num.2027/1997. Los Estados parte del PAL2002 deberán expedir los Certificados de Seguro mediante dos coberturas separadas y no solidarias; una facilitada por un Asegurador de riesgos de guerra y otra por un diferente Asegurador para los demás riesgos. Desde Diciembre 2012 se aceptan Certificados emitidos conforme al Reglamento de la UE para Responsabilidad de los Transportistas de Pasajeros por Mar (Reglamento CE num.392/2009).

En el Anexo VI del MARPOL, según nuevas reglas añadidas en 2013, el control de “las emisiones de gases desde los buques” que causen daños de contaminación del agua y del aire estará garantizado por una regla de cumplimiento consistente en un

Certificado IAPP exigible para los buques de más de 400 trb. que hagan tráfico internacional, que deben emitir las Autoridades de control del Estado del pabellón miembro de la OMI, por lo que el propietario del buque se verá obligado a adquirir un seguro para hacer frente a sanciones administrativas y a responsabilidades frente a terceros. El “Sulphur 2020” de la OMI ha reducido drásticamente los límites de óxido de carbono en los combustibles de los buques con vigencia a partir del 1 Enero este año.

La evolución de la obligatoriedad de seguro para los buques, no solamente para sus propietarios registrales, desde 1969 ha cumplido ya 50 años de implantación sostenida en cuanto afecta a la responsabilidad civil por daños incurrida en un régimen objetivo pleno o cuasi-objetivo dotado de ciertas exoneraciones. Ha sido establecido para todo tipo de daños personales y materiales a terceros, incluidos los derivados de abordaje y choque con objetos fijos, para las embarcaciones de recreo y las empleadas en competición (p.ej., regatas) en las leyes internas europeas y no de forma internacional uniforme. Sin embargo, no opera en modo alguno aún a escala internacional para las plataformas de perforación y exploración y otras unidades off-shore. Y no existe en relación con la responsabilidad frente a la carga objeto de transporte marítimo (cargo liability insurance). Fuera de los ejemplos anteriores, y a pesar de la frecuencia y tendencia, no puede decirse que el Derecho Internacional convencional imponga directamente un deber general de aseguramiento de la responsabilidad civil de los armadores nacida como consecuencia de los daños causados por sus buques a terceros. El Convenio de las NN.UU. sobre las Condiciones de Inscripción de Buques, Ginebra 7 Febrero 1986, no entró en vigor aún y por tanto no es posible cumplir con sus

recomendaciones-que no obligaciones- de que los Estados “deberían velar porque los buques que enarbolan su pabellón puedan presentar en cualquier momento documentos que acrediten la existencia de una garantía suficiente ,como un seguro obligatorio o cualquier otro medio equivalente” (Art.8).También la Resolución de la Asamblea de la OMI (Resolución A.898 (21), de 25 Noviembre 1999 acordó directrices para los correspondientes certificados de seguro que los armadores deberían obtener y llevar a bordo de cada uno de sus buques, pero la obligación reside en los Convenios específicos a que antes nos hemos referido. Por lo que a nivel internacional no existe aún un deber general vinculante a todos los Estados miembros de la OMI, como agencia de las Naciones Unidas, sino deberes específicos que avanzan palmo a palmo con la ratificación de los Convenios. A diferencia de la Unión Europea donde las recomendaciones de la OMI a este respecto fueron elevadas a obligatorias, en virtud de la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 Abril 2009, y su cumplimiento exigible tanto para los Estados de pabellón europeo como para los Estados Rector del Puerto en jurisdicción europea.

3.Los Certificados de Seguro para los buques.

Los Estados partes de pabellón son los obligados y exigir y supervisar la emisión y validez del “Certificado de Seguro”, que es el documento que acredita que el buque cumple con la garantía de responsabilidad establecida como obligatoria por el Convenio que corresponda.

No obstante, las directrices de la OMI para los Certificados, las tareas de emisión y control de los Certificados pueden implicar una burocracia considerable. En el procedimiento previsto por

los Convenios de responsabilidad civil derivada de polución del medio marino cada buque necesita un certificado en papel a bordo, un documento que debe ser renovado regularmente. Cada renovación implica al P&I del buque que emite una “tarjeta azul” (los mayores Clubs tienen a una persona para dedicarse a ello) y a los Gobiernos que emiten, autorizan el certificado y examinan al Asegurador y, finalmente, resolver la gestión de asegurar que el certificado llega a bordo del buque a tiempo. Tales procedimientos tienen solución en los mismos Convenios que los imponen como, p.ej. el BUNKERS2001 contiene reglas para la emisión electrónica de certificados de seguro. Otro modo es la delegación de la emisión de certificados en Clubs de P&I reconocidos para actuar en sustitución de los Gobiernos, como así ocurre (y ya ocurrió con la emisión de los COFRs exigidos por la Administración USA a partir de la OPA90). Finalmente ya toda la información de control de cumplimiento puede encontrarse en los bancos de datos que contienen toda la información sobre los buques como SIRENAC o EQUASIS, que son fuentes electrónicas utilizadas por los inspectores de seguridad en los Gobiernos de los Estados Rector del Puerto, aunque ello no elimine la obligación de inspeccionar los certificados de seguro a bordo de los buques. Desde luego por medio de esta vía electrónica los Gobiernos configuran “records of compliance” y pueden obtener actualizaciones directas de los Aseguradores mismos.

4.La acción directa contra el Asegurador. Cuestiones de eficacia.

La acción directa del perjudicado contra el Asegurador de la responsabilidad civil ha de ser inherente a los seguros obligatorios de la culpa del responsable del daño. Es realmente un elemento esencial para entender que los fondos de

indemnización están disponibles para compensar a las víctimas. En la realidad del mercado el Asegurador de tal responsabilidad (en primera fila, los Clubs de P&I) intervienen directamente en la liquidación amistosa de las reclamaciones aun no habiéndose ejercitado la acción directa, por lo que no resulta coherente que al reclamante perjudicado se le ponga en la tesitura de aceptar la oferta que le hace el Asegurador o, en caso contrario, demandar judicialmente al Armador. No obstante, dicha justificación, su génesis no estuvo exentas de titubeos, retrocesos y problemas de eficacia. La mayor oposición a los seguros obligatorios proviene, efectivamente, de los Aseguradores contrarios a la acción directa, destacando los Clubs de P&I.

Los Convenios Internacionales que la consagran fueron gestados de forma que un casuismo de defensas o lista de exoneraciones fueran posibles en favor del Asegurador, por lo que el concepto de Seguro Obligatorio en Derecho Marítimo está condicionado a la existencia de una serie de excepciones que lo convierten en un Seguro de Responsabilidad cuasi-objetivo o de objetividad atenuada. Pero lo importante es que, sea el régimen de culpa el que sea, la víctima tenga a su disposición y de forma obligatoria un cuadro definido de resarcimiento por el Asegurador que se desencadena por el mero suceso. El CLC92 (configuración del CLC69, art.7.8) provee en primer lugar el uso por el Asegurador de los límites de responsabilidad previstos en el Convenio para el propietario del buque incluso cuando éste no tenga derecho a limitar. Y en cuanto hace a los **medios de defensa** el Asegurador no podrá ampararse en la quiebra o liquidación concursal del propietario, pero sí podrá invocar los mismos que tuviera a su favor el propietario, es decir, las exoneraciones de culpa previstas en el Convenio (mediante prueba): acto de guerra o fuerza mayor inevitable; acto u omisión intencionada de un tercero para causar daños; negligencia u otro acto lesivo de

cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces y ayudas a la navegación; y acto doloso o culposo de la víctima que sufrió los daños. A tales defensas hay que añadir la de acto doloso o intencionado del propietario del buque (prevista por el CLC, ya que la cobertura de seguro decae en tal circunstancia); y, lógicamente, la de la prescripción de la acción y las formales sobre legitimidad para entablar la acción. También, de carácter implícito, hay que contar con la excepción de falta del pago de la prima de seguro por el propietario del buque puesto que la prima ha de pagarse por anticipado para tener un período de cobertura que finaliza transcurrido un lapso de tiempo. Pero ninguna otra excepción interna disponible bajo el contrato de seguro (p.ej. falta de previo aviso del siniestro) podrá ser invocada por el Asegurador de riesgos tratados como “seguro obligatorio”. Este régimen es recogido fielmente por la Ley de Navegación Marítima española (art.389.2).

Las cuestiones planteadas han sido varias a partir del nudo central, a saber, de poco o nada servirá el seguro obligatorio de la responsabilidad marítima si el Asegurador se protege con muchas defensas. La más destacable es la de la exoneración por acto doloso del propietario del buque, aunque tradicional, resulta especialmente onerosa para los perjudicados que a menudo sufren pérdidas y daños precisamente por tal conducta del armador (p.ej., su negligencia reiterada para mantener el buque en condiciones de navegabilidad). Una actitud de “low cost” respecto al buque, tan frecuente en flotas reconocidas como inseguras, origina incumplimientos de estándares y reglas de seguridad dictados por la OMI y por los organismos regulatorios, lo que no solo es demostrable mediante el esquema ISM (“International Safety Management Code”) del Capítulo IX del SOLAS, sino que su prueba debería privar a los Armadores del derecho a limitar su responsabilidad y, en todo

caso, a no incentivar el aseguramiento de buques subestándar blindando ese derecho de limitación para el Asegurador ante una acción directa. Por otro lado, de ese mismo enfoque, no es de recibo que un prudente armador tenga que participar en un sistema de mutualismo(P&I) con otros armadores deficientes y subestándar, que son los que suelen incurrir en prácticas de dolo eventual, y sería deseable que los Clubs pusieran un poco de disciplina dentro de casa no aceptando a tales miembros subestándar.

Otra cuestión que incide contra la acción directa, conforme al propio Convenio CLC69, es la de la “canalización” de la responsabilidad hacia el naviero propietario del buque, eligiendo a una persona solamente para responder y excluyendo a un número de otros presuntos responsables(CLC84 lo ratificó). Pero el propietario registral no responde en la vida real, por lo que la vieja idea de que bastaría con hacer responsable a una sola persona cuya responsabilidad estuviese respaldada por un seguro obligatorio ya no es actual. La “canalización” fue ideada para evitar que otras personas se viesan obligadas a adquirir cobertura de seguro (al menos, no plena). Pero a partir del Convenio BUNKERS2001, y luego el PAL2002, otras personas pueden resultar responsables y no puede pretenderse que solamente el propietario registral sea el obligado a adquirir plena cobertura de seguro de responsabilidad civil. Por lo que la acción directa, que queda expedita a partir de la emisión del Certificado de Seguro obligatorio, será dirigible contra cualquiera de los otros responsables además del propietario registral. Por lo que la fórmula de la “canalización” es anticuada y ha de ser revisada; no con el fin de que la misma responsabilidad civil sea asegurada varias veces, sino que lo que cuenta es que el perjudicado tenga satisfacción si es condenado responsable otra persona individual o solidariamente.

En el Convenio SNP96 se incluye como exoneración de culpa (art.7.2. d) “la falta del Cargador o de otra persona en proveer de información sobre el carácter azaroso o nocivo de las sustancias embarcadas fue causa del daño, total o parcial, o bien derivó en que el propietario no adquiriese un seguro (obligatorio según el art.12 del Convenio”. Tal causa de exoneración es discutible, no obstante, la carga probatoria a cargo del que pretenda hacer uso de ella, porque la lista de sustancias peligrosas es abierta e incluye a casi 7.000 tipos pero no puede tratarse del mismo modo al transporte marítimo de productos químicos ,sobre todo gas licuado o natural, que constituyen la gran mayoría, y en cuyo tráfico se emplean buques gaseros especializados cuyos armadores deben conocer las sustancias que transportan a bordo o exigir información a los cargadores, además de que todas las sustancias peligrosas debieran ser un supuesto normalizado para que el porteador marítimo tenga obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil.

La cuestión jurisdiccional se plantea en el Convenio SNP96.Cuando la acción directa es dirigida contra el proveedor de una “garantía financiera”(art.12.8) debe ser formalizada ante la jurisdicción de un Estado parte(art.38), pero si el garante no tiene bienes en ese Estado o en el Estado donde deba ser ejecutada la sentencia conforme al Convenio o la ley aplicable, entonces surge un problema esencial de frustración, lo que conduce a la necesidad de localizar el patrimonio de la entidad financiera antes o al momento de evaluar el “blue card”, es decir, de rechazar la garantía(si no es bancaria)en el caso de que los fondos no resulten accesibles. Eso puede ser resuelto por vía de ley nacional a los efectos de exigir prueba de solvencia continuada a los garantes.

La acción directa, como es ampliamente sabido, ha sido objetada y evitada por los Clubs de P&I mediante la condición contractual llamada “pay clause” o “pay to be paid clause”, de plena efectividad en los seguros de responsabilidad civil por pérdida o daños a la carga amparada por Conocimientos de Embarque. Pero cuando nos encontremos ante un seguro obligatorio de responsabilidad civil marítima la existencia de una acción directa del perjudicado es legal en cuanto nace de una norma imperativa en los citados Convenios Internacionales, por lo que es inválido cualquier pacto contractual que la niegue o la altere por no quedar su regulación a disposición de las partes contratantes.

5. Conclusiones

-Los seguros obligatorios en la navegación marítima son una realidad de creciente evolución en aquellos riesgos que requieran la intervención pública para el bien común general. Hasta el momento no han llegado a la esfera de los contratos privados de transporte marítimo ni multimodal.

-Descansan en un régimen de responsabilidad civil objetiva, aunque atenuada y limitada, instalado por Convenios Internacionales o por leyes internas de los Estados

-El problema de quién debe proveer un seguro obligatorio se circunscribe y concreta en el buque que debe llevar un certificado de seguro o de garantía financiera; por lo que será el naviero propietario del buque en unos regímenes legales (CLC y SNP) y el detentador de la explotación u operador del buque porteador en otros (BUNKERS2001 y PAL2002) quienes deban cumplir con tal obligación. El sistema de “compliance” afectará al buque mismo.

-Las víctimas o perjudicados han de tener acción directa contra el Asegurador o el proveedor de garantía financiera a fin de que el seguro obligatorio tenga sentido y cumpla con su finalidad protectora.

-No existe un problema de falta de capacidad financiera en el mercado, sino una dificultad de acomodación por razón de la naturaleza mutualista de los Clubs de P&I, por lo que el mercado podrá siempre ofrecer a los Estados parte (miembros de la OMI) coberturas alternativas en los seguros de accidentes (p.ej., para riesgos de muerte o daños corporales en los pasajeros) sin excluir un horizonte en el que los seguros obligatorios sean mecanismos financieros que sustituyan a sistema tradicional del aseguramiento de la culpa civil.

BIBLIOGRAFIA:

-CMI-Handbook of Maritime Conventions, LexisNexis, Vancouver Edition 2004.

-GABALDON GARCIA, JOSE LUIS - “Curso de Derecho Marítimo Internacional”, pag.880, Ed. Marcial Pons, Madrid 2012.

-ROSAEG, ERIK – “Compulsory Maritime Insurance”, Scandinavian Maritime Institute of Maritime Law Yearbook 2000, pags.1-21.

-ALCANTARA GONZALEZ, JOSE MARIA –“Vol. III Accidentes en la mar” (serie CONVENIOS INTERNACIONALES MARITIMOS), Ed.IME -Madrid, Octubre 2019.

-RUIZ LIMA, BERNARDO – “La acción directa en los seguros de responsabilidad civil”, EL DERECHO MARITIMO DE LOS NUEVOS TIEMPOS, Ed. Civitas Thomson Reuters, Primera Edición 2018, pag.1255 y ss.

-SIERRA, ELISEO – “La acción directa en el seguro de responsabilidad civil por el transporte marítimo de pasajeros” – EL DERECHO MARITIMO DE LOS NUEVOS TIEMPOS, pags.1291-1331.
