

SOLICITUD DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD Y RECLAMACIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS EN EL MAR: INCIDENCIAS DE DERECHO COMUNITARIO PROCESAL*

JAVIER MASEDA RODRÍGUEZ**

- I. INTRODUCCIÓN.
- II. PLURALIDAD DE PROCESOS.
 1. LITISPENDENCIA O CONEXIDAD: PROCESO DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD Y PROCESO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS EN EL MAR.
 2. CRONOLOGÍA DE PROCESOS.
- III. RECONOCIMIENTO: RESOLUCIÓN DERIVADA DE UN PROCESO ORIGINALMENTE UNILATERAL.
 1. EL CONCEPTO DE *RESOLUCIÓN* RESPECTO DE UN PROCESO NO CONTRADICTORIO.
 2. LA GARANTÍA DE AUDIENCIA AL DEMANDADO EN LA CONSTITUCIÓN DE UN FONDO LIMITATIVO DE RESPONSABILIDAD.
- IV. UN TRASFONDO RELEVANTE: LA COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL EN LOS PROCESOS ANALIZADOS Y LA ESPECIALIDAD ENTRE CONVENIOS.
 1. LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD EN DERECHO MARÍTIMO.

* El presente trabajo se enmarca en la ejecución de los siguientes proyectos de investigación: Proyecto de investigación BJU2003-01161: «Daños y responsabilidad del vertido de hidrocarburos en el mar», subvencionado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología y el FEDER; Proyecto de investigación PGIDIT03CSO20201PR, «Indemnización de danos no caso Prestige. Estado da cuestión e propostas de modificación lexislativa», subvencionado por la Consellería de Innovación Industria e Comercio de la Xunta de Galicia.

** Profesor Titular de Derecho internacional privado, Universidade de Santiago de Compostela.

2. OPERATIVIDAD DE LOS CONVENIOS DE BRUSELAS DE 10 DE OCTUBRE DE 1957 Y DE LONDRES DE 19 DE NOVIEMBRE DE 1976.
3. OPERATIVIDAD DEL ART. 6 BIS CONVENIO DE BRUSELAS DE 27 DE SEPTIEMBRE DE 1968 (ART. 7 REGL. 44/2001) RESPECTO DE LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.

V. CONCLUSIONES.

I. INTRODUCCIÓN

La *Sent. TJCE de 14 de octubre de 2004*¹ ha vuelto a poner sobre la mesa la complejidad de alcanzar soluciones lo suficientemente previsibles ante problemas suscitados en el tráfico marítimo cuya respuesta jurídica se encuentra en varios instrumentos internacionales entre los que se establecen especiales relaciones de subordinación y/o complementariedad. Con esta resolución, como telón de fondo, nos proponemos abordar los aspectos esencialmente procesales que planteó y resolvió, así como alguno que no fue objeto de atención (en virtud de las exigencias del caso) pero que creemos con el suficiente interés como para dedicarle el espacio que no tuvo en la Sentencia del TJCE. Entre los primeros, los problemas de litispendencia o conexidad entre procesos, el concepto de *resolución* como consecuencia de un proceso no contradictorio en primera instancia y el ajuste de dicho proceso a las exigencias de los derechos de audiencia del demandado. Entre los segundos, el problema de la competencia judicial internacional para la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad, a la luz de las variables de los distintos instrumentos internacionales en presencia; en especial, la posibilidad de que el armador constituya un fondo de responsabilidad con carácter previo y ante un Tribunal distinto de aquél que ventila la responsabilidad. Incógnita importante ésta, que no cuenta con la atención especial del TJCE y que, sin embargo creemos que es una duda genérica² que se

¹ *Maersk Olie & Gas c. M. de Haan en W. de Boer*, C-39/02, Rec. p. I-9657. Sobre esta resolución, véase MASEDA RODRÍGUEZ, J., «Nota a la *STJCE de 14 de octubre de 2004*, As. C-39/02, *Maersk Olie & Gas c. M. de Haan en W. de Boer*», *REDI*, 2004-24-Pr. También, PATAUT, E., «Nota a *STJCE de 14 de octubre de 2004*, As. C-39/02, *Maersk Olie & Gas c. M. de Haan en W. de Boer*», *Rev. cr. dr. int. pr.*, 2005, pp. 129-138.

² Podría plantearse sin ningún problema en los tristemente actuales procesos en materia de responsabilidad derivada del vertido de hidrocarburos en el mar. Ciertamente no ha sido así en el supuesto del *Prestige*, mas la constitución de un fondo limitación de responsabilidad en catástrofes anteriores no ha estado exenta de intere-

planteará en todos los casos de constitución de fondos limitativos de la responsabilidad del naviero cuando concurran la normativa marítima específica, en el caso, *Convenios de Bruselas de 10 de octubre de 1957, sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar*, y de *Londres de 19 de noviembre de 1976, sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo*³, con la normativa comunitaria, al efecto, el *Convenio de Bruselas sobre competencia judicial y reconocimiento y ejecución de decisiones en materia civil y mercantil, de 27 de septiembre de 1968 (Reglamento (CE) núm. 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)*⁴. Ello hace que dediquemos a esta cuestión un apartado particular (IV), una vez analizados los que tienen que ver con la pluralidad de procesos sobre la misma materia o materias conexas (II) y con la peculiar consideración de la resolución surgida de un proceso de limitación de responsabilidad (III).

ses sustantivos y estrategias procesales del propietario del buque en orden a tratar de consolidar un tribunal competente. Sobre estos aspectos, ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., «Caso *Prestige*. Las demandas ante los distintos Tribunales de justicia: realidad, intereses y alternativas», en *Sobrevivir ó Prestige: perxudicados, suxeitos responsables e danos resarcibles*, 2005, en prensa; o HUESCA BISECA, M.I./RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertidos de hidrocarburos. A propósito del Prestige*, Oviedo, 2004. Sobre el caso *Aegean Sea*, MASEDA RODRÍGUEZ, J., «O caso do buque Mar Egeo: algunhas consideracións respecto á competencia xudicial internacional dos Tribunais españois», *Revista Xurídica Galega*, n.º 18, 1998, pp. 339-356; o CRESPO HERNÁNDEZ, A., *La responsabilidad civil derivada de la contaminación transfronteriza ante la jurisdicción estatal*, Madrid, 1999.

³ *Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957* (BOE de 21 de julio de 1979; de 30 de enero de 1971; y modificación en BOE de 9 de octubre de 1984); *Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976* (BOE de 27 de diciembre de 1986). Una panorámica sobre los diferentes Convenios en el ámbito del Derecho marítimo, ÁLVAREZ RUBIO, J. J., *Derecho marítimo y Derecho internacional privado*, Vitoria-Gasteiz, 2000, *passim*.

⁴ *Convenio de Bruselas sobre competencia judicial y reconocimiento y ejecución de decisiones en materia civil y mercantil, de 27 de septiembre de 1968* (DOCE C 189, de 28 de julio de 1990); *Reglamento (CE) núm. 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* (DOCE, L, núm. 12, de 16 de enero de 2001; corrección de errores en DOCE L 307, de 24 de noviembre de 2001 y DOCE L 176, de 5 de julio de 2002). El presente Reglamento entró en vigor el 1 de marzo de 2002 y de acuerdo con su art. 68 sustituye al Convenio de Bruselas sobre la misma materia en las relaciones entre los Estados miembros.

Antes detallaremos brevemente el supuesto de hecho que motivó la sentencia Maersk y que guiará tanto el análisis de los problemas resueltos, cuanto el de los no abordados por el Tribunal comunitario.

La sociedad *Maersk Olie and Gas A/S* fue la encargada de construir en el Mar del Norte unas instalaciones dirigidas a la conducción de fuel y gas. En junio de 1985, tanto el oleoducto como el gaseoducto resultaron dañados por las labores de pesca realizadas en la zona de inmersión por un pesquero (barco de arrastre) perteneciente a la sociedad *Martinus de Haan y Willem de Boer*, los armadores. Comprobados los desperfectos, Maersk informó a los armadores de que los consideraba responsables de los daños producidos. En abril de 1987, en vista de esta información, *Martinus de Haan y Willem de Boer* deciden interponer demanda de limitación de su responsabilidad ante el *Arrondissementsrechtbank Groningen* (Países Bajos), Tribunal de Primera Instancia holandés del lugar de matriculación de su buque. Demanda que es respondida en mayo de 1987 a través de un auto por el que se decide con carácter provisional la limitación solicitada en una determinada cantidad de dinero, requiriendo a los armadores su depósito. Cuando los abogados de los armadores informan a la sociedad mediante telex de la existencia de dicho auto, Maersk reacciona interponiendo el 20 de junio de 1987 ante el *Vestre Landsret* danés una acción de indemnización de daños y perjuicios contra *Martinus de Haan y Willem de Boer* por los deterioros ocasionados en las instalaciones de gas y petróleo. Días más tarde, recurre el auto por el que se estimaba la demanda de limitación de responsabilidad de los armadores, alegando la falta de competencia judicial internacional. Este auto es confirmado en 1988 por el Tribunal de apelación holandés, el *Gerechshof Leeuwarden*, con arreglo a lo dispuesto en los arts. 2 y 6 bis del Convenio de Bruselas de 1968. Más tarde, mediante carta certificada con fecha de 1 de febrero de 1988, el liquidador notificó al abogado de Mærsk el auto del Tribunal por el que se creaba el fondo de limitación de la responsabilidad y a través de carta fechada el 25 de abril siguiente, requirió de Mærsk que comunicara su crédito. Mærsk no dio curso a esta petición y decidió continuar con la tramitación del asunto ante el órgano jurisdiccional danés (al no haber comunicado sus créditos los perjudicados, el importe depositado ante el órgano jurisdiccional neerlandés fue restituido a los armadores en diciembre de 1988). Por su parte, el *Vestre Landsret* danés aprecia litispendencia respecto de la demanda interpuesta ante el *Arrondissementsrechtbank Groningen* y se inhibe a

favor de este Tribunal holandés, decisión que es recurrida por la sociedad Maersk ante el *Højesteret* danés.

II. PLURALIDAD DE PROCESOS

1. LITISPENDENCIA O CONEXIDAD: PROCESO DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD Y PROCESO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS EN EL MAR

No existe duda respecto de la vinculación entre ambos procesos. Los armadores incoan ante los Tribunales holandeses un procedimiento dirigido a la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad, por medio del cual tratan de impedir que sus acreedores puedan solicitar el cobro de su crédito marítimo por un importe superior a la cantidad que se le puede asignar de acuerdo con las disposiciones del *Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957*. La incompatibilidad con la resolución dictada por los Tribunales de Dinamarca puede surgir en el supuesto de que, en virtud de la acción de indemnización de daños y perjuicios ejercitada por la víctima contra los armadores, se condene al propietario o al armador del buque que haya causado el daño, a pagar una cantidad superior al límite de indemnización fijado con arreglo a dicho Convenio. Ahora bien, la vinculación entre ambas acciones, aunque cierta, no se traduce necesariamente en litispendencia: la aplicación del art. 21 CB (art. 27 Regl. 44/2001) exige identidad de causa, parte y objeto, algo que, como veremos, no se produce en este caso (ausencia de identidad de causa, y, sobre todo, de objeto), lo que aconseja acudir a la conexidad para regular las relaciones entre ambos procesos⁵.

⁵ *STJCE de 14 de octubre de 2004, cit.*, apart. 41; SCHLOSSER, P., «Informe sobre el Convenio de 9 de octubre de 1978 relativo a la adhesión del Reino de Dinamarca, de Irlanda y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte al Convenio relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, así como al Protocolo relativo a su interpretación por el Tribunal de Justicia» (Informe SCHLOSSER), *DOCE*, n.º C 189, 28 de julio de 1990, p. 204, espec. p. 219. En el caso que nos ocupa, de acuerdo con el TJCE, no obstante, no habría lugar a hablar de *demandas* conexas ya que el procedimiento sustanciado ante el *Arrondissementsrechtbank Groningen* se ha dado definitivamente por concluido y que, al no haber comunicado créditos los perjudicados, el importe depositado ante dicho órgano jurisdiccional fue restituido a los armadores en diciembre de 1988. Al respecto, PATAUT, E., «Nota a *STJCE de 14 de octubre de 2004...*», *loc. cit.*, pp. 133-136.

En efecto, de acuerdo con la práctica jurisdiccional del Tribunal de Justicia, que ha vinculado la identidad de causa a la atención a los mismos hechos y a la utilización de normas jurídicas semejantes a la hora de fundamentar la demanda⁶, y aun partiendo de hechos comunes, como parece ser el caso (accidente del pesquero que deterioró las conducciones de gas y petróleo), no existiría tal identidad entre un proceso dirigido a la indemnización de los daños y perjuicios, cuya base se justifica en torno a la normativa sobre la responsabilidad no contractual, y aquella acción dirigida a la constitución de un fondo de limitación de la responsabilidad por daños en el mar, que ha empleado el Convenio de 1957 y la legislación autónoma (holandesa, en el caso) que lo aplica⁷.

A nuestro juicio, no obstante, la utilización de diferentes normativas aplicables para fundamentar las demandas que se trate no deriva necesariamente en una distinta identidad de acciones⁸. Significaría que, aun constatando la disparidad de normas empleadas, la ausencia de litispendencia debe justificarse en torno a la también ausencia de identidad en su objeto. En este sentido, si se entiende objeto como la materia sobre la que recae el complejo de los elementos que lo integran, vinculado con la pretensión que las partes tratan de satisfacer⁹, no es fácil apreciar identidad de objeto en las pretensiones que fundamentan las acciones en el caso que nos ocupa. En efecto, la intención de la acción de indemnización de daños y perjuicios es la obtención de la declaración de responsabilidad civil del demandado (armadores) por el daño infringido, o, lo que es lo mismo, el reconocimiento de la responsabilidad del demandado. Por su parte, la demanda relativa a la limitación de la responsabilidad busca limitar la eventual responsabilidad de un propietario de un buque o de un armador.

⁶ *STJCE de 6 de diciembre de 1994, Tatry*, As. C-406/92, *Rec.*, 5439, apart. 39. Sobre esta resolución, ÁLVAREZ RUBIO, J. J., «La regla de la especialidad en el art. 57 del Convenio de Bruselas de 1968 sobre embargo preventivo de buques», *A.D.M.*, 1995, pp. 273-312.

⁷ *STJCE de 14 de octubre de 2004, cit.*, apart. 38; apart. 41 Conclusiones del Abogado General.

⁸ O'MALLEY, S./LAYTON, A., *European civil practice*, London, 1989, p. 632.

⁹ *STJCE de 6 de diciembre de 1994, Tatry, cit.*, apart. 41. En la doctrina procesalista, GUASP, J., *Derecho procesal civil*, 4ª ed., Madrid, 1998, p. 201. También, en relación con identidad de objeto, MASEDA RODRÍGUEZ, J., «Nota a la *STJCE de 15 de mayo de 2003, Préservatrice foncière Tiard SA v. Staat der Nederlanden*», *A.E.D.I.P.*, pp. 971-975.

La conclusión de disparidad de objetos se desprende, asimismo, de la verificación de las siguientes circunstancias. Por una parte, respecto de la acción de los propietarios del buque y en orden a justificar la diferencia de objetos, el hecho de invocar la limitación de responsabilidad no constituye para los armadores reconocimiento de dicha responsabilidad (art. 7.1 Convenio 1957). Y, por otra, no es concluyente que, en el procedimiento de constitución de un fondo de limitación de la responsabilidad, los créditos sean verificados por el liquidador y puedan incluso ser impugnados por el deudor: la eventual identidad de objeto en el sentido del art. 21 CB (art. 27 Regl. 44/2001) se debe verificar atendiendo a las pretensiones de cada uno de los demandantes en sus correspondientes litigios y no en relación con los motivos de oposición eventualmente invocados por la contraparte¹⁰.

No existe, de acuerdo con lo expuesto, identidad de objetos, al menos formal: no estaríamos, pues, ante un supuesto semejante a aquél, en el que sí se ha apreciado litispendencia, donde se ha verificado la identidad formal entre una acción reclamando la declaración de no responsabilidad del demandante por los daños alegados por los demandados y la acción de éstos dirigida a la declaración de responsabilidad y pago de perjuicios del demandante en el primer proceso¹¹. Resta, no obstante, verificar si nos hallamos ante un caso de identidad sustancial, habida cuenta de que el art. 21 CB (art. 27 Regl. 44/2001) se ha proyectado a demandas formalmente no idénticas¹². Tal es así entre una demanda de ejecución de un contrato de compraventa y aquélla otra dirigida hacia la resolución de dicho contrato¹³.

Con todo, en el caso que nos ocupa, no parece que nos hallemos ante un supuesto de identidad sustancial¹⁴. Así es. La identidad sustancial entre la referida demanda de ejecución de un contrato de compraventa y aquélla otra dirigida hacia la resolución del contrato atiende al hecho de que,

¹⁰ *STJCE de 14 de octubre de 2004, cit.*, apart. 36; *STJCE de 8 de mayo de 2003, Gantner Electronic, As. C-111/01, Rec.*, p. I-4207, apart. 26.

¹¹ *STJCE de 6 de diciembre de 1994, Tatry, cit.*

¹² O'MALLEY, S./LAYTON, A., *European...*, *op. cit.*, pp. 630-631.

¹³ *STJCE de 8 de diciembre de 1987, Gubisch Maschinenfabrik, As. C-144/86, Rec.*, 4861. Con dudas, GAUDEMET-TALLON, H., *Les Conventions de Bruxelles et de Lugano (Compétence internationale, reconnaissance et exécution des jugements en Europe)*, LGDJ, 1993, p. 199.

¹⁴ Apart. 42 Conclusiones del Abogado General en *STJCE de 14 de octubre de 2004, cit.*

detrás de cada una de las pretensiones y como núcleo litigioso, se halla la concreta existencia de las relaciones jurídicas contractuales entre acreedor y deudor, o, en otras palabras, la fuerza obligatoria de dicho contrato (pretensión de su eficacia, por un lado, y negación de toda eficacia, por otro). Por contra, la acción de indemnización de daños y perjuicios incoada por víctima del daño marítimo busca el reconocimiento de la responsabilidad de los armadores, esto es, el reconocimiento judicial de la existencia de dicha responsabilidad, mientras que detrás de una demanda dirigida hacia la limitación de responsabilidad no se halla la negación de la existencia de dicha responsabilidad (ni tampoco su reconocimiento), sino fijar el límite de la responsabilidad del armador de un buque por eventuales daños derivados de su actividad marítima de acuerdo con las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1957.

2. CRONOLOGÍA DE PROCESOS

Analizada la relación entre procesos, aspecto interesante resulta la cuestión de la identidad de partes respecto de una acción originariamente unilateral y sólo después contradictoria (fondo de limitación de responsabilidad ante Tribunales holandeses), y otra acción contradictoria desde su comienzo (daños y perjuicios ante Tribunales daneses). La verificación de la identidad de partes vinculada a la notificación de la demanda al demandado (verificación desde la contradicción) supondría, de considerar la conexidad (litispendencia, desde la óptica del Tribunal de instancia danés) desde este momento, la iniciación del proceso holandés tras la notificación del auto al titular del derecho de crédito marítimo, esto es, con posterioridad al proceso danés (y no al contrario, como sucede en el caso que nos ocupa).

Si ya es trascendente considerar la existencia de un concepto autónomo (expreso o tácito) de litispendencia o conexidad, extensivo a su momento temporal y alejado de la práctica habitual hasta el momento, más lo es en este caso. Ya hemos dicho que atender a la notificación al demandado supondría que el proceso sobre el fondo de limitación de responsabilidad, originariamente unilateral, debería dirimirse en sede de Tribunales daneses como competentes para resolver acción de responsabilidad civil por daños. A ello debería añadirse la crítica de un art. 21 CB (art. 27 Regl. 44/2001), acogiendo la *obligación* del órgano jurisdiccional de inhibición a favor del que se ha declarado competente en

primer término, en su consecuencia de presentación de la primera demanda para atraer a este foro la segunda causa. Actitud que, en el caso, permitiría amparar la eventual intención de los armadores o propietarios del buque de presentar esta primera demanda para atraer hacia los Tribunales holandeses, lugar de matriculación del buque, la acción de responsabilidad por daños; y que expresamente reprime el legislador comunitario en otros supuestos, como sucede, por ejemplo, respecto del art. 6.3 CB (precepto semejante en el Regl. 44/2001). *Forum shopping* que, en cualquier caso, suaviza el art. 22 CB (art. 28 Regl. 44/2001), en la medida en que habla de *facultad* de inhibición del segundo Tribunal a favor del primero y deja de imponer ésta como *obligación*.

Un concepto autónomo de litispendencia o conexidad que establezca el momento de pendencia definitiva siempre es positivo, ya sea vinculando este momento a la presentación de la demanda, ya a la notificación al demandado¹⁵. Se conseguiría de este modo evitar eventuales maniobras abusivas por parte de los litigantes que realicen una suerte de *forum shopping* a favor de Tribunales de Estados cuyo Derecho procesal estime la existencia de pendencia de la litis en un momento muy temprano. Asimismo, se limitaría el riesgo de interpretaciones erróneas por parte del operador jurídico a la hora de determinar cuándo un proceso se halla pendiente ante un Tribunal extranjero¹⁶.

En este sentido, no sorprende, a nuestro entender, la atención al momento de la presentación de la demanda como filtro de litispendencia o conexidad¹⁷.

¹⁵ VIRGOS SORIANO, M./GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., «El Convenio de Bruselas y las propuestas para su reforma: una crítica radical. Arts. 5.1.I, 21, 24 y 27.2», en BORRÁS, A. (y otros), *La revisión de los Convenios de Bruselas de 1968 y Lugano de 1988 sobre competencia judicial y ejecución de resoluciones judiciales: una reflexión preliminar española*. Seminario celebrado en Tarragona, 30-31 de mayo de 1997, Madrid, Barcelona, 1998, pp. 77-135, espec. pp. 114-115; VIRGÓS SORIANO, M./GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., *Derecho procesal civil internacional (litigación internacional)*, Civitas, Madrid, 2000, p. 251; CANO BAZAGA, E., *La litispendencia comunitaria*, Madrid, 1997, pp. 153-160; AGUILAR GRIEDER, H., *Acumulación de procesos en los litigios internacionales*, Valencia, 2004, p. 167. En contra de una interpretación autónoma del concepto de momento de la litis, HOLLEAUX, D., «Nota a STJCE de 7 de junio de 1984, As. C-129/83, Zelger», *Rev. cr. dr. int. pr.*, 1985, pp. 382-383.

¹⁶ AGUILAR GRIEDER, H., *Acumulación de procesos...*, *op. cit.*, pp. 167-168.

¹⁷ En el caso que nos ocupa, el TJCE no se cuestiona el momento de presentación de la demanda como criterio decisor de prioridad temporal. Véase la *STJCE de 14 de octubre de 2004, cit.*

Primero. En vista de que ni el art. 21 CB (art. 27 Regl. 44/2001) ni el art. 22 CB (art. 28 Regl. 44/2001) determinan en qué momento debe entenderse que un proceso se halla definitivamente pendiente, el TJCE remite al cuestión a lo dispuesto en los Derechos procesales autónomos de cada Estado miembro, considerando fuera del objeto del Convenio la unificación de formalidades como ésta que se hallan estrechamente vinculadas a la ordenación del procedimiento judicial en los diferentes Estados¹⁸. Pues bien, no se ha establecido ningún límite o condición a la remisión que, ante las dificultades de proporcionar una respuesta comunitaria y completa de litispendencia o conexidad, se ha realizado al Derecho autónomo: junto con la notificación de la citación al demandado como momento de iniciación de un proceso, muchos Derechos autónomos atienden a la presentación de la demanda. Así sucede en Derecho español, por ejemplo, de acuerdo con el art. 410 LEC 2000¹⁹.

Segundo. Habíamos entendido objeto de una acción como la materia sobre la que recae el complejo de los elementos que lo integran, vinculado con la pretensión que las partes tratan de satisfacer²⁰. Pues bien, si se trata de evitar la tramitación de procesos con objetos idénticos o vinculados, en la demanda se define el objeto que fundamenta la acción del demandante²¹.

Tercero. El Tribunal de Justicia ha entendido, como hemos visto, que los derechos de defensa se respetan también en procesos unilaterales en los que, con posterioridad, se proporcione al demandado la posibilidad de recurrir (la resolución unilateral no produce efectos hasta transcurrido este momento)²². No existe razón, pues, para pensar que se han de-

¹⁸ En la jurisprudencia, *STJCE de 7 de junio de 1984, Zelger*, As. C-129/83, *Rec.*, 2397, respecto de dos procesos, esta vez, contradictorios desde su primera fase. En la doctrina, KAYE, P., *Civil jurisdiction and enforcement of foreign judgements*, 1987, p. 1229.

¹⁹ En Derecho español, por ejemplo; CORTÉS DOMÍNGUEZ, V./GIMENO SENDRA, V./MORENO CATENA, V., *Derecho procesal civil. Parte general*, 5ª ed., 2003, p. 186, según el art. 410 LEC 2000, y *STS de 25 de febrero de 1983 (RAJ, 1983, 1072)*; en otro sentido, menos practicado, en atención al emplazamiento del demandado, *STS de 3 de febrero de 1968 (RAJ, 1968, 1733)*.

²⁰ *STJCE de 6 de diciembre de 1994, Tetry*, *cit.*, apart. 41; GUASP, J., *Derecho procesal civil...*, *op. cit.*, 1998, p. 201.

²¹ DE LA OLIVA, A./FERNÁNDEZ, M. A., *Derecho procesal civil*, II, 4ª ed., 1995, p. 291.

²² *Vid.* referencias anteriores; también, *STJCE de 9 de diciembre de 2003, Gasser*, As. C-116/02, <http://curia.eu.int>. Considerando la posibilidad, vinculada al respeto a

jado de respetar los derechos de defensa de la víctima del daño en el proceso incoado por los armadores en vista de que no surtirá efectos sin haberle dado a la compañía que instaló el gaseoducto la posibilidad de oposición.

Cuarto. La atención al momento de presentación de la demanda en aras a la defensa de los derechos del demandado se halla asimismo en instituciones como la *perpetuatio jurisdictionis*²³.

Con todo, tampoco debería extrañar considerar la posibilidad de un concepto autónomo de litispendencia o conexidad también en este aspecto y concebido en torno a la notificación al demandado, posibilidad que no tendría por qué no adecuarse al sistema convencional. Tal es así en la medida en que, al igual que antes, en la remisión al Derecho procesal autónomo referida, se asumía esta respuesta del legislador nacional orientada hacia la notificación al demandado como una de las posibles: varios ordenamientos jurídicos toman como referencia la notificación de la citación al demandado como momento de iniciación de un proceso. Así lo hacen los arts. 253 I y 261 I ZPO alemán, por ejemplo, que entienden litispendencia desde la notificación, *Rechtschängigkeit*, delimitando un período entre la presentación de la demanda y su notificación, *Anhängigkeit*, que afectaba sólo a la interrupción de la prescripción y al respeto de los plazos procesales²⁴. Más todavía cuando debe presumirse la diligencia tanto desde el punto de vista del legislador comunitario en (las consecuencias de) su no-regulación expresa del momento al que se refiere el art. 21 ó 22 CB (arts. 27 ó 28 Regl. 44/2001), como desde el punto de vista del TJCE en su respuesta de remisión no limitada a Derechos procesales autónomos que contemplan esta solución como básica²⁵.

los derechos de defensa del demandado, de apreciar litispendencia solamente una vez que ambos procesos hayan sido notificados, PATAUT, E., «Nota a *STJCE de 14 de octubre de 2004...*», *loc. cit.*, pp. 132-133.

²³ LAGARDE, P., «Perpetuatio fori et litispendance en matière internationale», *Mélanges D. Holleaux*, Paris, 1990, pp. 237-240, espec. p. 240.

²⁴ Informe SCHLOSSER, *loc. cit.*, p. 233.

²⁵ Piénsese en que, por ejemplo, el legislador comunitario, cuando ha introducido disposiciones de Derecho autónomo fuera de aquellas situaciones extracomunitarias (art. 4 CB), es consciente de las consecuencias de su actuación y ofrece una respuesta ponderada o matizada a esta remisión. Tal es así, como muestra, respecto del art. 5.2 CB en la regulación de la competencia en materia de obligaciones alimenticias: cuando permite que un Tribunal comunitario se declare competente para conocer de los alimentos con base en las normas de competencia judicial internacional de Derecho autónomo relativas a las cuestiones de estado civil de las que deriven (divorcio, sepa-

No obstante lo expuesto, no parece ser ésta la intención del legislador comunitario, no tanto en relación a facilitar un concepto autónomo de pendencia de la *litis*, que es lo que hace, sino en relación a adoptar el momento de la notificación de la demanda como criterio cronológico.

En efecto, un paso adelante en la introducción de una noción propia de pendencia de la *litis* (respuesta material) parece haber sido dado a través del art. 30 Regl. 44/2001, como precepto regulador en el Reglamento 44/2001 y sustituto del art. 21 CB, cuando advierte de la necesidad de tomar todas las medidas que se le exigieren al demandante para que se entregare al demandado la cédula de emplazamiento²⁶. De acuerdo con lo que se dispone, debe considerarse que un proceso se halla definitivamente pendiente ante un Tribunal comunitario desde el momento en que el demandante realice el primer acto procesal necesario para poner en funcionamiento la actividad del órgano jurisdiccional que se trate.

Pues bien, de las opciones que se barajan en los distintos Derechos procesales comunitarios²⁷, el art. 30 Regl. 44/2001 adopta una posición que, aun intermedia, tiende a decantarse por la presentación de la demanda ante el órgano jurisdiccional competente frente a su notificación al demandado. En este sentido, el momento relevante sigue siendo la presentación de la demanda, con la carga para el demandante de realización de todas aquellas gestiones necesarias para su notificación a la otra parte (la excepción se halla, no obstante, respecto de aquellos supuestos en los que la demanda se notifique antes de su presentación ante el Tribunal competente, exigiéndose esta vez al demandante la realización de todos aquellos actos necesarios tendentes a la presentación de la demanda ante el órgano jurisdiccional competente)²⁸.

ración, nulidad), lo hace consciente de que puede encontrarse con foros de naturaleza exorbitante actuando en situaciones comunitarias (la aplicabilidad del art. 5.2 CB parte de la domiciliación comunitaria del demandado; situación comunitaria, por tanto) y elimina la operatividad del foro autónomo exorbitante *nacionalidad del foro del demandante*. Sobre ello, GAUDEMET-TALLON, H., *Les Conventions de Bruxelles...*, *op. cit.*, 1993, p. 128.

²⁶ Nota 25 Conclusiones del Abogado General en *STJCE de 14 de octubre de 2004*, *cit.*

²⁷ CANO BAZAGA, E., *La litispendencia...*, *op. cit.*, pp. 141-147.

²⁸ Esta excepción trata de evitar la discriminación de los demandantes que presenten sus demandas ante órganos jurisdiccionales cuyos Derechos procesales exijan que la demanda sea notificada a la otra parte antes de su presentación ante el Tribunal competente. Sobre ello, AGUILAR GRIEDER, H., *Acumulación de procesos...*, *op. cit.*, p. 170.

El art. 30 Regl. 44/2001, se aleja, de esta manera, de la notificación de la demanda al demandado como momento base de la pendencia de la litis, por un lado, en vista de las dificultades para someterse al control del demandante y a ajustarse a los parámetros de su voluntad, así como, por otro, en orden a evitar maniobras dilatorias por parte del demandado orientadas a retrasar la recepción de la notificación de la demanda²⁹.

III. RECONOCIMIENTO: RESOLUCIÓN DERIVADA DE UN PROCESO ORIGINALMENTE UNILATERAL

1. EL CONCEPTO DE RESOLUCIÓN RESPECTO DE UN PROCESO NO CONTRADICTORIO

Previo a valorar su eficacia, ha de valorarse qué debe entenderse por *resolución* a efectos de la operatividad de los preceptos del Convenio de Bruselas de 1968 y Reglamento 44/2001 relativos al reconocimiento y ejecución, en torno a la decisión que da término a un proceso, el relativo a la constitución del fondo limitativo de responsabilidad, que nace originariamente como no-contradictorio³⁰.

Si el Convenio de Bruselas de 1968 (el Reglamento 44/2001, en la actualidad) pretende facilitar, en la mayor medida posible, la libre circulación de resoluciones judiciales, no extraña que, presidiendo este espíritu su interpretación, el art. 25 CB (art. 32 Regl. 44/2001) atienda ampliamente a que lo que debe ser considerado de manera autónoma como *resolución*, refiriéndose a cualquier decisión adoptada por las autoridades competentes de un Estado miembro con independencia de la denominación que recibiere³¹. De ahí que se entiendan incluidas en el concepto de resolución los *Vollstreckungsbefehl* o mandamientos ejecutorios del art. 699 ZPO alemán, aun emanadas del secretario judicial³², o, excep-

²⁹ AGUILAR GRIEDER, H., *Acumulación de procesos...*, *op. cit.*, pp. 170-171.

³⁰ Véanse referencias posteriores. Las demandas tendentes a la declaración de la limitación de la responsabilidad de un naviero se ajustan formalmente a la forma de una acción y no implican necesariamente procedimientos contra un reclamante. Sobre ello, O'MALLEY, S./LAYTON, A., *European...*, *op. cit.*, p. 454.

³¹ JENARD, P., «Informe sobre el Convenio de 27 de septiembre de 1968 relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil» (Informe Jenard), *DOCE*, n.º C 189, 28 de julio de 1990, p. 159; GARAU SOBRINO, F., *Los efectos de las resoluciones extranjeras en España*, Madrid, 1992, p. 20.

³² Informe JENARD, *loc. cit.*, p. 160.

cionalmente, las resoluciones sobre alimentos emitidas por las autoridades administrativas danesas (art. V bis Protocolo CB)³³. Ello no significa, no obstante y respecto de la actividad de los órganos jurisdiccionales, desproveer al término *resolución* de toda condición.

Por una parte, la actividad del órgano jurisdiccional competente dirigida hacia la producción de una *resolución* debe realizarse en el marco del proceso. El acta de conciliación, aprobada por el juez en los casos de conciliación judicial del art. 460 LEC 1881 y constitutiva de un título de ejecución³⁴, por ejemplo, no se ajusta a los términos del art. 25 CB (art. 32 Regl. 44/2001) dada su ubicación extraprocésal³⁵. Del mismo modo, por otra parte, la actividad del órgano jurisdiccional competente, independientemente de rematar en una decisión firme y definitiva o provisional³⁶, debe responder a una labor eminentemente decisoria³⁷. Por ello, por ejemplo, el acta de conciliación, aprobada por el juez y producto del acto de *conciliación intraprocésal* del art. 415 LEC 2000, conformará una resolución desde el punto de vista del Convenio de Bruselas de 1968 de ser su aprobación ejercicio de un acto volitivo judicial y no la de una mera recepción de la voluntad de las partes³⁸.

En fin, en lo que ahora interesa, nada que decir respecto de la inclusión de la decisión provisional por la que se ordena la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad del propietario del buque en el concepto de *resolución* del art. 25 CB (art. 32 Regl. 44/2001): resulta claro tanto su carácter intraprocésal como la naturaleza decisoria de la labor del juez holandés³⁹. Más problemático resulta, no obstante, el hecho de la unilateralidad del proceso en su primera fase. En efecto,

³³ Informe SCHLOSSER, *loc. cit.*, p. 204.

³⁴ Precepto en vigor para este caso, CORTÉS DOMÍNGUEZ, V./GIMENO SENDRA, V./MORENO CATENA, V., *op. cit.*, p. 161.

³⁵ PELÁEZ, F. J., *La transacción judicial. Su eficacia procesal*, Barcelona, 1987, p. 236. También excluidas las decisiones judiciales cuyo objeto sea la instrucción y normal desarrollo del proceso, al no versar directamente sobre la regulación de las relaciones jurídicas entre las partes; O'MALLEY, S./LAYTON, A., *European...*, *op. cit.*, p. 675.

³⁶ STJCE de 21 de mayo de 1980, *Denilauer v. Couchet*, As. C-125/79, *Rec.*, 1553; Informe SCHLOSSER, *loc. cit.*, p. 234.

³⁷ STJCE de 2 de junio de 1994, *Solo Kleinmotoren*, As. C-414/92, *Rec.*, 2237.

³⁸ CALVO CARAVACA, A. L., dir., *Comentario al Convenio de Bruselas relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*, Madrid, 1994, p. 674.

³⁹ STJCE de 14 de octubre de 2004, aparts. 45 y 47.

de acuerdo con las disposiciones vigentes en el momento de los hechos, el Derecho neerlandés preveía un procedimiento de limitación de la responsabilidad que comprendía una fase inicial no contradictoria, donde el propietario del buque o el armador formula una demanda ante el Tribunal del lugar de matriculación de dicho buque, en la que indica el importe al que solicita que se limite su responsabilidad, así como el nombre y el domicilio de los posibles acreedores. El Tribunal, cuando estima la demanda, determina provisionalmente mediante auto el importe al que se limita la responsabilidad del solicitante y le requiere para que abone el pago de dicha cantidad, más las costas procesales, o para que constituya una garantía por tal importe. Asimismo, el Tribunal designa un juez responsable del procedimiento y un liquidador⁴⁰.

Pues bien, a pesar de la unilateralidad en la primera fase del procedimiento, no por ello, y por principio, debe concluirse necesariamente en la exclusión del art. 25 CB (art. 32 Regl. 44/2001) de la resolución posterior. La exigencia de contradicción en orden a un eventual reconocimiento de una resolución *ex* normativa del Convenio de Bruselas⁴¹ tiene una más correcta traducción en la posibilidad de que la resolución afectada pueda haber sido objeto de un debate contradictorio previo a la solicitud de homologación de la referida decisión⁴².

Lo concluyente no es, pues, la no contradicción del proceso en su

⁴⁰ En el ordenamiento jurídico alemán, por ejemplo, el proceso dirigido a la limitación de responsabilidad del naviero no tiene por qué entablarse a través de una acción contra una parte que invoque un crédito, sino mediante una demanda que no se dirige contra nadie en particular y conforme a la cual se constituye el fondo. Estimada la demanda, todos aquellos que invoquen un derecho de crédito deberán presentarlos ante el Tribunal. Existe un proceso especial, de impugnarse la conformidad a Derecho de los créditos, bajo la forma de demanda incoada por la persona que estima tener un derecho de crédito contra el administrador del fondo, el acreedor o el propietario del buque que ha dado lugar a la impugnación. Se admite, asimismo, que la limitación de responsabilidad origine una acción individual del propietario del buque contra una persona que alegue tener un derecho de crédito, sólo dirigida a la declaración de que la responsabilidad puede limitarse en un proceso posterior de limitación de responsabilidad, y no a la constitución de un fondo o a la limitación de responsabilidad. En sistemas como el británico, por otra parte, la limitación de responsabilidad exige la forma de demanda contra quienes aleguen el derecho de crédito, ya principal, ya reconventional (ante el Tribunal que conoce de la demanda principal contra el propietario del buque), con la posibilidad de constituir un fondo. Sobre ello, Informe SCHLOSSER, *loc. cit.*, pp. 218-219; O'MALLEY, S./LAYTON, A., *European...*, *op. cit.*, p. 454.

⁴¹ STJCE de 21 de mayo de 1980, *Denilauer v. Couchet*, *cit.*.

⁴² STJCE de 13 de julio de 1995, *Hengst Import*, As. C-474/93, *Rec.*, 2113.

primera fase, sino la imposibilidad por parte de la resolución judicial que provisionalmente lo concluye de producir efectos sin previa notificación a la contraparte y sin haberse podido proceder a su impugnación. Y esto es lo que sucede en el caso que nos ocupa. En efecto, el auto estimando la limitación de responsabilidad de los armadores, aunque adoptado tras una fase inicial no contradictoria, primero, no produce efectos antes de haber sido notificado a los acreedores; y, segundo, una vez notificado, resulta susceptible de recurso: los acreedores (Maersk) tienen derecho a cuestionar tanto la competencia judicial internacional del *Arrondissementsrechtbank Groningen* como el derecho del deudor a acogerse a una limitación de responsabilidad, o el importe de dicha limitación. Una vez resuelto el recurso, el auto adquiere firmeza y el liquidador levantará acta de reparto, que tendrá fuerza de cosa juzgada⁴³. Así, sólo después de haber superado este estadio, los armadores se hallarán vinculados definitivamente por el auto a través del cual se estima la pretensión de limitación de responsabilidad y se les podrá impedir actuaciones que puedan llevar a cabo contra el deudor basadas en el mismo hecho dañoso⁴⁴.

⁴³ Según el Derecho holandés, el auto acompañado de la demanda debe notificarse, mediante carta certificada, al demandante y a los acreedores designados en la misma. El auto debe asimismo publicarse en el Diario Oficial y en otras publicaciones, y es susceptible de recurso por el demandante y por los acreedores que deseen solicitar en esta fase la desestimación o inadmisión de la demanda. La resolución dictada en apelación puede ser objeto de recurso de casación. Posteriormente, se convoca a los acreedores para que declaren sus créditos. Los acreedores pueden presentar también recursos para impugnar el derecho del propietario del buque a obtener una limitación de su responsabilidad y el importe en el que el juez haya fijado provisionalmente dicha limitación. Asimismo, el propietario del buque puede oponerse a dichos créditos. Dichos recursos y oposiciones se remiten al Tribunal para su resolución, bien directamente, o bien tras un intento de conciliación infructuoso del juez responsable del procedimiento. Esta fase concluye con la elaboración por el liquidador de la relación de reparto del fondo entre los acreedores cuyo crédito haya sido admitido. Éstos pueden oponerse a dicha relación ante el Tribunal. Si no se presenta ningún crédito, el propietario del buque puede acogerse a una resolución que le permita oponerse en el futuro a cualquier acción vinculada al hecho de que se trate. Dicha resolución podrá ser objeto de recurso. En la tercera fase, se requiere a los acreedores, mediante carta certificada, para que acepten el importe que se les haya asignado. Los acreedores deben reclamar su cuota en el plazo de un año. Una vez repartido el fondo de limitación de responsabilidad, el propietario o el armador queda exonerado de cualquier otra responsabilidad derivada del hecho dañoso. Véase *STJCE de 14 de octubre de 2004, cit.*, apart. 7 a 9.

⁴⁴ *STJCE de 14 de octubre de 2004, cit.*, apart. 50 a 52; apart. 51 a 53 Conclusiones del Abogado General.

En consecuencia, nada impide que el auto holandés constitutivo de un fondo de limitación de responsabilidad del propietario del buque se incluya en el concepto de *resolución* del art. 25 CB (art. 32 Regl. 44/2001), al igual que sucede en otros casos como el *decreto ingiuntivo* italiano, obtenido como resultado del procedimiento de orden conminatoria de pago que, en Derecho italiano, permite obtener a un acreedor, sobre la base de un escrito de demanda no comunicado inicialmente al deudor, una orden conminatoria de pago: se entiende contradictorio y, por tanto, resolución, ya que tanto dicho acto como la demanda deben notificarse al deudor, que dispone entonces de un plazo para formular oposición (si es así, se sigue el procedimiento civil contradictorio de Derecho común; de no ser así, el juez declara ejecutoria la orden conminatoria a petición del acreedor)⁴⁵.

2. LA GARANTÍA DE AUDIENCIA AL DEMANDADO EN LA CONSTITUCIÓN DE UN FONDO LIMITATIVO DE RESPONSABILIDAD

Ya hemos visto como la unilateralidad del proceso relativo a la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad, en la medida en que su singularidad puede condicionar la operatividad de la normativa a aplicar, en el caso, el Convenio de Bruselas de 1968, aconseja el análisis de lo que sus normas (o las del Reglamento 44/2001) entienden por el término *resolución*. Por otro lado, el Convenio de Bruselas de 1968 (Reglamento 44/2001) prohíbe, en respeto al orden público procesal, la homologación de una decisión emanada de un órgano jurisdiccional extranjero cuando se dicta en rebeldía del demandado, si no se le hubiere entregado la cédula de emplazamiento o documento equivalente, de forma tal y con tiempo suficiente para procurar su defensa (art. 27.2 CB; art. 34.2 Regl. 44/2001)⁴⁶. Habrá de determinarse, pues, en qué medida esta disposición es operativa, esto es, si se han conculcado los derechos de defensa del demandado, respecto de una resolución que remata un proceso de limitación de responsabilidad en Derecho marítimo, originalmente unilateral y en segunda fase contradictorio.

⁴⁵ STJCE de 13 de julio de 1995, *Hengst Import, cit.*

⁴⁶ Por todos, VIRGÓS SORIANO, M./GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., *Derecho procesal civil internacional...*, *op. cit.*, pp. 461-466; KAYE, P., *Civil jurisdiction...*, *op. cit.*, pp. 1449-1482; GAUDEMET-TALLON, H., *Les Conventions de Bruxelles...*, *op. cit.*, 1993, pp. 249-258.

Sólo la rebeldía inconstitucional, esto es, en ausencia de citación (y en ausencia de posterior subsanación de errores o faltas por parte del demandado que no ha sido emplazado) o mediando citación irregular (y ausencia de subsanación posterior por parte del demandado emplazado irregularmente), impide, en atención al art. 27.2 CB (art. 34.2 Regl. 44/2001), proceder a la homologación de la ejecutoria extranjera⁴⁷.

En consecuencia, sólo la comparecencia o rebeldía estratégica del demandado imposibilita la aplicación del art. 27.2 CB (art. 34.2 Regl. 44/2001) y, con ello, impide negar el reconocimiento a una resolución extranjera con base en la violación de los derechos de defensa⁴⁸.

Comparecencia en una causa civil se produce en aquellos casos en los que el demandado, correctamente notificado en tiempo y forma, se ha personado en el proceso⁴⁹. Asimismo, se ha entendido comparecencia en proceso en aquellos casos en los que el demandado, a través del defensor que designa, formula alegaciones en el juicio oral de una acción penal sobre los hechos que se le imputan, con conocimiento de la pretensión de Derecho civil formulada contra él⁵⁰.

A tal efecto, ha de considerarse si, en el caso que nos ocupa, el hecho de que Maersk haya interpuesto un recurso de apelación contra el auto del *Arrondissementsrechtbank Groningen* se equipara (o no) a una comparecencia del demandado en el procedimiento de limitación de la responsabilidad de los armadores. O, lo que es lo mismo, habrá que ver, en vista de lo expuesto, si la actuación de la víctima, que no ha participado en el proceso original ventilado ante los Tribunales holandeses, pero que ha recurrido posteriormente contra el auto que estima la limitación de la responsabilidad del naviero, equivale a comparecencia de la víctima del daño en el proceso incoado por los armadores. La respuesta parece negativa.

Por una parte, consta que la víctima del daño no asistió efectiva-

⁴⁷ Las faltas de notificación pueden ser subsanadas por el demandado (*STJCE de 3 de julio de 1990, Lancray*, As. C-305/88, *Rec.*, 2725). Una notificación informal debe entenderse como emplazamiento regular cuando el demandado la acepta voluntariamente. También, cuando decide presentarse en proceso. Sobre ello, VIRGÓS SORIANO, M./GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., *Derecho procesal civil internacional...*, op. cit., p. 464.

⁴⁸ *STJCE de 14 de octubre de 2004, cit.*, apart. 56.

⁴⁹ Art. 496.1 LEC 2000; en la doctrina, CORTÉS DOMÍNGUEZ, V./GIMENO SENDRA, V./MORENO CATENA, V., *loc. cit.*, p. 189.

⁵⁰ *STJCE de 21 de abril de 1993, Sonntag*, As. C-172/91, *Rec.*, 1963.

mente al proceso unilateral de limitación de responsabilidad iniciado por el propietario del buque ante el *Arrondissementsrechtbank Groningen* (en el caso anterior al que se hacía referencia, el demandado sí había asistido a la acción penal): técnicamente no podía asistir hasta la notificación formal del auto, en vista de lo cual no es determinante a estos efectos que previamente tuviera conocimiento del mismo⁵¹. Y, por otra, el recurso que se formula contra un auto dictado sin juicio contradictorio previo se limita a cuestionar la competencia judicial del órgano jurisdiccional holandés: no incide, pues, en la valoración de los aspectos de fondo del litigio de limitación de responsabilidad; algo que no sucede en el caso anterior referido, en el que el demandado había garantizado su defensa en el marco de la acción penal y, más tarde, había asistido al proceso civil sin formular objeciones.

En vista de la ausencia de comparecencia, esto es, dado que la impugnación de competencia judicial internacional de los Tribunales holandeses no deriva en comparecencia en el juicio previo de limitación de responsabilidad⁵², la aplicación del art. 27.2 CB (art. 34.2 Regl. 44/2001) y, con ello, la eventual denegación de reconocimiento de la resolución relativa a la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad, sólo será posible de mediar ausencia de citación o, existiendo, considerar emplazamiento irregular del demandado, eliminando en la víctima del daño la posibilidad de recurrir el fondo de la decisión holandesa⁵³.

A tal efecto, habrá que atender al Auto dictado por el *Arrondissementsrechtbank Groningen*, en la medida en que, por un lado, es el acto que permite transformar el proceso unilateral holandés en proceso contradictorio; por otro, permite participar activamente a la víctima del daño en juicio; y, finalmente, hace que la decisión provisional pase a ser definitiva. Como acto equivalente a la cédula de emplazamiento⁵⁴, de su

⁵¹ *STJCE* 12 de noviembre de 1992, *Minalmet*, As. C-123/91, *Rec.*, 5561.

⁵² *STJCE* de 14 de octubre de 2004, *cit.*, apart. 57.

⁵³ Se ajusta, asimismo, a lo que en ese momento iba a ser (y ahora es) el art. 34.2 Regl. 44/2001, que, con el fin de dificultar maniobras dilatorias por parte del demandado, posibilita el reconocimiento de una resolución cuando éste, pudiendo hacerlo, no ha recurrido. Sobre ello, PATAUT, E., «Nota a *STJCE* de 14 de octubre de 2004...», *loc. cit.*, p. 137.

⁵⁴ La conminación al pago o *Zahlugsbefehl* alemán equivale también a una cédula de citación de un proceso antes unilateral y, tras la notificación, contradictorio. Véase la *STJCE* de 16 de junio de 1981, *Kloms*, As. C-166/80, *Rec.*, 1593.

notificación regular y con tiempo suficiente para defenderse depende la (in)operatividad del art. 27.2 CB (art. 34.2 Regl. 44/2001), circunstancia que parece verificarse aquí positivamente: tal como se desprende del caso, la carta certificada por la que el liquidador designado por el *Arrondissementrechtbank Groningen* «aportó datos» sobre el *Auto de 27 de mayo de 1987* se corresponde con una notificación regular de dicho Auto, habida cuenta de que, de acuerdo con el Derecho holandés y el *Convenio de La Haya de 15 de noviembre de 1965* (que vincula a Holanda y Dinamarca) cabe la posibilidad de dirigir directamente por vía postal los actos judiciales a las personas que se encuentren en el extranjero.

IV. UN TRASFONDO RELEVANTE: LA COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL EN LOS PROCESOS ANALIZADOS Y LA ESPECIALIDAD ENTRE CONVENIOS

1. LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD EN DERECHO MARÍTIMO

Después de analizar aquellas cuestiones de índole procesal tratadas directamente en la sentencia que inspira este trabajo, resta por ver, tal como exponíamos en la introducción, el tema de la competencia judicial internacional en relación a la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad, en concreto, la posibilidad de que el armador constituya un fondo de tal tipo con carácter previo y ante un Tribunal distinto de aquél que resuelve una reclamación sobre el fondo del asunto. Tema éste de indudable interés, si bien no referido por el TJCE en la citada resolución, habida cuenta de la problemática que genera la concurrencia de Convenios general y especiales sobre la materia.

Que el propietario del buque atienda a las eventuales deudas que genera su explotación con sólo parte de su patrimonio responde a los especiales riesgos inherentes al tráfico comercial marítimo y a la imposibilidad de ser asegurados en su total integridad⁵⁵. Detrás de ello se halla,

⁵⁵ Sobre ello, ÁLVAREZ RUBIO, J. J., *Los foros de competencia judicial internacional en materia marítima (estudio de las relaciones entre los diversos bloques normativos)*, Bilbao, 1994, p. 57; RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., *La obligación de indemnizar del propietario del buque-tanque*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2003, pp. 103-106; MATILLA ALEGRE, R., «Concepto y responsabilidad del naviero ante la reforma del Código de comercio», *Estudios de Deusto*, vol. 41-I, 1993, pp. 163-178; GEORGES, J., *La limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux*, 1959, p. 62; GRIGGS, P./WILLIAMS, R., *Limitation of liability for maritime claims*, 2ª ed., London,

además de la atención a estos riesgos elevados de manera razonable, la idea no obstaculización de la construcción naval y de su fomento en un contexto de competitividad en el mercado de fletes⁵⁶. Dada la elevada cuantía de las deudas que se derivaban de la navegación y la habitual intervención de personas ajenas al control directo del naviero, el propietario de buque ponía a disposición de sus acreedores marítimos lo que era el buque y su flete, esto es, puesta a disposición o entrega física de los elementos patrimoniales afectados por las deudas. A pesar de los avances tecnológicos, que permiten al naviero ejercer ya un control sobre las actividades de los intervinientes en la expedición marítima, el riesgo permanece, lo que sigue aconsejando el mantenimiento de esta institución, si bien transformando lo que era el abandono *in natura* por el abandono *ad valorem*, o, lo que es lo mismo, buscando una cifra razonable de asegurabilidad que soporte la responsabilidad del naviero más allá del valor real del buque en especie o en moneda⁵⁷.

A esta idea responde el legislador interno⁵⁸ y, sobre todo, el internacional, a través de la elaboración de una serie de reglas de Derecho uniforme contenidas en los ya referidos *Convenios de Bruselas de 10 de octubre de 1957, sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar*, y de *Londres de 19 de noviembre de 1976, sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo*⁵⁹.

1991. Originariamente, el propietario del buque respondía frente a sus acreedores marítimo solamente con los bienes vinculados al buque y a su flete; RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho marítimo: el buque, el naviero, personal auxiliar*, 1990, pp. 97-122.

⁵⁶ DUQUE, J. F., «Problemática actual de la limitación de responsabilidad del naviero», *Anuario Der. Mar.*, 1984-III, p. 168.

⁵⁷ RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho marítimo...*, *op. cit.*, p. 99.

⁵⁸ SÁNCHEZ CALERO, S., *Instituciones de Derecho mercantil*, vol. II, 18ª ed., Madrid, 1995, pp. 532-534.

⁵⁹ España está vinculada por ambos. El Convenio de Londres de 1976 sustituye al de Bruselas de 1957, que, a su vez, sustituyó al *Convenio de Bruselas de 24 de agosto de 1924 sobre la unificación de ciertas reglas sobre limitación de la responsabilidad de propietarios de buques* (Gaceta, de 1 de agosto de 1930). Sobre ello, ÁLVAREZ RUBIO, J. J., *Los foros...*, *op. cit.*, 1994, p. 57. En el caso, el Convenio de 1957 dejó de vincular a Dinamarca en 1984 y los hechos que dan lugar al litigio se producen en 1985, circunstancia que no es considerada por el Tribunal de Justicia. En relación con otro tipo de daños, como los derivados de la acción de los hidrocarburos en el mar, véase el *Convenio de 1969 sobre daños causados por la contaminación marina por hidrocarburos* (BOE de 8 de marzo de 1976), y el *Convenio de*

De acuerdo con lo dispuesto en el Convenio de Bruselas de 1957, el armador puede limitar su responsabilidad relativa a los créditos que resulten de cualquiera de las causas enumeradas en dicho régimen, a menos que el hecho que origina el crédito haya provenido de su culpa personal (respuesta semejante en el art. 4 del Convenio de Londres de 1976). Entre dichos créditos figuran los daños materiales ocasionados por acto, negligencia o culpa de cualquier persona que se encuentre a bordo del buque y que estén relacionados con su navegación. A tenor del artículo 1.7 del Convenio de 1957, el hecho de invocar la limitación de la responsabilidad no entraña el reconocimiento de dicha responsabilidad. El importe al que el armador puede limitar su responsabilidad es proporcional al tonelaje del buque y es igual al producto de dicho tonelaje por un importe fijado por dicho Convenio en función de la naturaleza del daño ocasionado. De este modo, cuando el hecho causante del daño haya dado lugar exclusivamente a perjuicios materiales, la responsabilidad del propietario o del armador puede limitarse a mil francos por tonelada de arqueo del buque (los arts. 6 y 7 del Convenio de Londres de 1976 regulan en parecidos términos esta cuestión)⁶⁰. Asimismo,

18 de diciembre de 1971 sobre constitución de un fondo internacional de indemnización por la contaminación por hidrocarburos (BOE de 11 de marzo de 1982). Estos Convenios fueron enmendados en 1992, bajo el filtro de la Organización Marítima Internacional (1948), adhiriéndose España a estos Convenios de 1992 en 1995 (BOE de 20 de septiembre y de 11 de octubre de 1995), y denunciando más tarde los de 1969 y 1971 (BOE de 24 de julio de 1997). En 2000 y 2003 los instrumentos han sido revisados a raíz de sucesos como el del *Nadhodka* (1997), el *Erika* (1999) o el *Prestige*. En esta línea, entra en vigor para España en 3 de marzo de 2005 *el Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992* (Instrumento de Ratificación del *Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992, hecho en Londres el 16 de mayo de 2003*, BOE de 2 de febrero de 2005). Sobre la aplicación no demasiado afortunada de estos Convenios en el caso del *Aegean Sea*, CRESPO HERNÁNDEZ, A., «Nota a la *Sent. del Juzgado de lo Penal núm. 2 de La Coruña, de 30 de abril de 1996*», *REDI*, 1996-I, pp. 371-375; CASTILLO DAUDÍ, M., «La responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos y el siniestro del buque *Aegean Sea*», *REDI*, 1998-II, pp. 69-92; o MASEDA RODRÍGUEZ, J., «O caso do buque Mar Egeo...», *loc. cit.*, pp. 339-356.

⁶⁰ En el Convenio de 1976, la limitación de responsabilidad se calcula teniendo en cuenta las toneladas de arqueo del buque, según una escala que parte de una cantidad para aquellos buques cuyo arqueo no pase de 500 toneladas. Por cada tonelada

en aquellos casos en los que todos los créditos derivados de un mismo hecho dañoso exceden del límite de responsabilidad determinada del modo descrito, puede constituirse un fondo por un importe correspondiente a dicho límite, que deberá destinarse exclusivamente al pago de los créditos a los que puede oponerse la limitación de responsabilidad. Las normas relativas a la constitución y a la distribución del fondo, que se repartirá entre los acreedores de manera proporcional al importe del crédito que se les haya reconocido, así como todas las normas de procedimiento, se determinan por la ley nacional del Estado en que se constituya el fondo⁶¹.

Pues bien, son estos Convenios, así como la regulación contenida en el *Convenio de Bruselas de 1968 sobre competencia judicial internacional y reconocimiento de decisiones*, donde se ubica la demanda relativa a la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad por los daños incoada por los armadores ante los Tribunales holandeses.

De su *iter*, uno de los aspectos más controvertidos, vinculado a la regulación de la convivencia entre normativas a través de la litispendencia o conexidad, deriva de la relación en el tiempo de las distintas acciones (art. 57 CB; art. 71 Regl. 44/2001): a las reflexiones que se expusieron en su momento respecto de su consideración como primera demanda a efectos de litispendencia o conexidad, conviene tener en cuenta la cuestionable posibilidad de presentar una reclamación relativa a la limitación de responsabilidad por parte de los armadores o propietarios del

que sobrepase esa cifra, se fija otra cantidad, calculadas con referencia a lo que se llama *unidad de cuenta*, que es un *derecho especial de giro*, según el FMI. Equivale a un activo (no moneda) transaccionable por los tenedores en forma de monedas de uso corriente de los países del FMI (el valor de los derechos de giro se obtiene a partir de una *cesta de monedas* formada por el euro, el dólar, la libra esterlina y el yen japonés).

⁶¹ En este orden de asuntos, piénsese, por ejemplo, en el FIDAC, en relación con la limitación de responsabilidad por indemnización de daños por contaminación por hidrocarburos, regulado en *Convenio de 18 de diciembre de 1971 sobre constitución de un fondo internacional de indemnización por la contaminación por hidrocarburos* (BOE de 11 de marzo de 1982). Este fondo, de sede en Londres y con más de 85 miembros, recibe contribuciones de personas u organizaciones, no necesariamente Estados, que hayan recibido durante el año civil precedente más de 150000 toneladas de hidrocarburos crudos o fuel oil pesado en un Estado miembro después de su transporte por mar. Sobre ello, REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de los Convenios de responsabilidad y el FIDAC», en *Sobrevivir ó Prestige: perxudicados, suxeitos responsables e danos resarcibles*, 2005, en prensa.

buque con carácter previo a la demanda en la que se solicite su declaración de responsabilidad civil, al menos, desde la óptica del Convenio de 1957. En efecto, de los *Convenios de Bruselas de 10 de octubre de 1957 y de Londres de 19 de noviembre de 1976* parece desprenderse la posibilidad de solicitar la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad sólo después de que previamente se hubiere interpuesto demanda de responsabilidad por daños y ante estos Tribunales⁶², algo que no parece suceder respecto del Convenio de Bruselas de 1968, en especial, del art. 6 bis CB (art. 7 Regl. 44/2001), que permitiría, como veremos, una acción de limitación anterior a la de responsabilidad⁶³. Reflejo, todo esto, de las especiales consecuencias que la combinación de las reglas reguladoras de la convivencia entre procesos con aquéllas de competencia judicial internacional pueden llegar a tener respecto de la posibilidad de selección de foro por parte del demandante⁶⁴.

⁶² ÁLVAREZ RUBIO, J. J., *Los foros...*, *op. cit.*, 1993, pp. 60-61.

⁶³ Informe SCHLOSSER, *loc. cit.*, pp. 218-219; BRICE, G., «Maritime claims: the European Judgments Convention», *L.M.C.L.Q.*, 1987, p. 298.

⁶⁴ En términos semejantes de posibilidad de selección de foro podría describirse la actividad del naviero que, en previsión de una acción por parte de los propietarios de la carga de un buque que transportaba soja y que fue dañada por gasóleo y otros hidrocarburos, presentó demanda de no responsabilidad (y posterior solicitud de limitación *ex* Convenio de Bruselas de 1957) ante los Tribunales de Rotterdam, junto a una posterior acción *in rem* frente al navío interpuesta por los propietarios de la carga ante los Tribunales de Londres, apreciándose litispendencia y entendiéndose como primeros a los Tribunales holandeses. Véase *STJCE de 6 de diciembre de 1994, Taty, cit.*, y las reflexiones sobre este punto emitidas por ÁLVAREZ RUBIO, J. J., «La regla de la especialidad...», *loc. cit.*, pp. 295-302. Un supuesto de *forum shopping*, esta vez por parte de la víctima de daño, puede verse en el caso *Amoco Cádiz*. En 1978, este petrolero embarrancó ante la costa francesa de Bretaña, vertiendo al mar miles de toneladas de petróleo. Las víctimas francesas decidieron acudir a los Tribunales americanos, demandando al Grupo Amoco, a los constructores del buque, que eran Astilleros Españoles, a la sociedad alemana Bugsier, como empresa remolcadora, y a la Shell. La selección de la jurisdicción americana se debió, entre otras razones, al contenido de las disposiciones del ordenamiento jurídico americano aplicable (extraño, habida cuenta de que el lugar del daño no es territorio americano), que favorecía los intereses de las víctimas (EEUU no había firmado ningún Convenio de limitación de responsabilidad; la *Oil Pollution Act* de 1990 habla de responsabilidad objetiva ilimitada, del propietario del buque, el de la carga y al porteador como legitimados pasivos, y aumenta la cantidad de la indemnización). A pesar de la existencia de una cláusula arbitral, los Tribunales americanos se declararon sorprendentemente competentes con base en criterios de vinculación razonable tales como conclusión del con-

2. OPERATIVIDAD DE LOS CONVENIOS DE BRUSELAS DE 10 DE OCTUBRE DE 1957 Y DE LONDRES DE 19 DE NOVIEMBRE DE 1976

No existe impedimento alguno a la hora de que un órgano jurisdiccional de un Estado contratante, vinculado asimismo por el Convenio de Bruselas de 1968 o el Reglamento 44/2001 y con independencia de la posibilidad de conocer con base en sus preceptos, fundamente su competencia en las disposiciones de un Convenio específico (art. 57 CB/art. 71 Regl. 44/2001)⁶⁵. Ahora bien, la distinta naturaleza de los foros que aparecen en los Convenios sobre materias especiales, en el caso que ahora interesa, materia marítima, dificulta la aplicación de esta regla del art. 57 CB/art. 71 Regl. 44/2001, aun a pesar de su posterior modificación *ex* Convenio de Adhesión de 1978 en orden a facilitar su interpretación uniforme. Resulta más clara en aquellos casos en los el Convenio especial incorpora foros de competencia concurrentes o exclusivos: la regla del art. 57 CB/art. 71 Regl. 44/2001 permite que un Tribunal comunitario fundamente su competencia en un foro recogido en un Convenio especial, como sería el caso del *Convenio de Bruselas de 29 de noviembre de 1969 sobre daños causados por la contaminación marina por hidrocarburos*, que utiliza foros de carácter exclusivo⁶⁶. Más problemas, no obstante, plantea el empleo en el Convenio especial de foros de carácter incidental, difícilmente calificables como foros estrictamente reguladores de competencia judicial internacional y, por ello, necesitados de la operatividad de los criterios competenciales recogidos en el Convenio de Bruselas de 1968/Reglamento 44.

trato de construcción en EEUU. En el caso *Prestige* también se ha considerado la opción americana. Sobre el tema, ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., «Caso *Prestige*. Las demandas ante los distintos Tribunales de justicia...», *loc. cit.*, en prensa.

⁶⁵ Por todos, GAUDEMET-TALLON, H., *Les Conventions de Bruxelles...*, *op. cit.*, 1993, pp. 13-14; ÁLVAREZ RUBIO, J. J., «La regla de la especialidad como cauce para superar los conflictos entre Convenios internacionales: nueva decisión del TJCE (S. 28 de octubre de 2004)», *La Ley (Unión Europea)*, núm. 6179, 31 de enero de 2005, pp. 1-11. Respecto del art. 57 CB (art. 71 Regl. 44/2001) en el ámbito del Derecho marítimo, ÁLVAREZ RUBIO, J. J., *Los foros...*, *op. cit.*, pp. 249-278; ÁLVAREZ RUBIO, J. J., «La regla de la especialidad...», *loc. cit.*, *passim*. Sobre esta cuestión de la compatibilidad de Convenios, en relación con el *Convenio de 1969 sobre daños causados por la contaminación marina por hidrocarburos* y el caso *Prestige* y *Erika*, ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., «Caso *Prestige*. Las demandas ante los distintos Tribunales de justicia...», *loc. cit.*, en prensa.

⁶⁶ ÁLVAREZ RUBIO, J. J., «La regla de la especialidad...», *loc. cit.*, pp. 291-294.

En tal sentido, si tanto el *Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957, sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar*, como el *Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976, sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo*⁶⁷, son Convenios específicos, como lo son, restaría por saber, en consecuencia, en qué medida incorporan respuestas especiales de competencia judicial internacional en el ámbito de la limitación de responsabilidad del naviero⁶⁸.

El Convenio de Bruselas de 1957 determina la competencia de los Tribunales del Estado de constitución del fondo de limitación de responsabilidad para conocer de las eventuales reclamaciones que el naviero demandado pudiera interponer contra el propio fondo. Asimismo, se concede competencia al *forum arresti* para apreciar la concurrencia de los presupuestos que posibilitan la eventual limitación de responsabilidad del propietario del buque y, de ser así, levantar el embargo o liberar la garantía prestada (art. 5 CB 1957).

Por su parte, el Convenio de Londres de 1976 (arts. 10 y 11 CL 1976) establece que se podrá invocar la limitación de responsabilidad aun cuando no se haya constituido el fondo de limitación. No obstante, un Estado parte podrá disponer en su legislación nacional que, cuando ante sus Tribunales se incoe una acción tendente a hacer valer una reclamación sujeta a limitación, la persona responsable sólo pueda invocar el derecho a limitar su responsabilidad si se ha constituido un fondo de limitación de acuerdo con las disposiciones de este Convenio o si tal fondo se constituye al invocar el derecho a limitar la responsabilidad. Toda persona presuntamente responsable podrá constituir un fondo ante el Tribunal u otra autoridad competente en cualquier Estado parte en el que se haya iniciado la actuación respecto de reclamaciones sujetas a limitación.

Pues bien, tal como se desprende de lo expuesto, se elabora una norma relativa a la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad que atribuye competencia para su constitución al Tribunal del Estado parte ante el cual, *previamente*, se hubiera interpuesto una reclamación sujeta a posible limitación.

⁶⁷ El *Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976, sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo* (art. 17.4 CL 1976) sustituye al *Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957, sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar*.

⁶⁸ ÁLVAREZ RUBIO, J. J., «La regla de la especialidad...», *loc. cit.*, p. 305.

En consecuencia, de acuerdo con las disposiciones convencionales relativas a la competencia judicial internacional y en atención a su regulación incidental⁶⁹, el propietario del buque que decida interponer una acción de limitación de su responsabilidad deberá hacerlo ante los Tribunales que conozcan de la demanda principal de responsabilidad civil por daños ejercitada con carácter previo por la víctima, titular del crédito objeto de la reclamación. O, lo que es lo mismo, las disposiciones competenciales convencionales no amparan la posición del naviero que decida interponer una acción de limitación de su eventual responsabilidad antes de la acción del titular del derecho de crédito marítimo dirigida hacia la declaración de su responsabilidad civil por daños⁷⁰: en la exigencia de acumulación de causas ante los Tribunales que conocen de la demanda principal sobre reclamaciones sujetas a limitación, el propietario del buque, pues, no podrá seleccionar anticipadamente una determinada jurisdicción favorecedora de sus intereses⁷¹.

⁶⁹ Informe SCHLOSSER, *loc. cit.*, p. 218; ÁLVAREZ RUBIO, J. J., *Los foros...*, *op. cit.*, p. 259; BRICE, G., «Maritime claims...», *loc. cit.*, p. 301.

⁷⁰ ÁLVAREZ RUBIO, J. J., *Los foros...*, *op. cit.*, p. 61. Recuérdese, asimismo, que, de permitirse esta selección anticipada de foro por parte del naviero respecto de la limitación de su responsabilidad, las disposiciones que regulan el juego de la litispendencia o conexidad ampararían su posición, existiendo la obligación (litispendencia) o posibilidad (conexidad) de que el Tribunal elegido por el propietario del buque debiese o pudiese conocer, también, de la demanda de responsabilidad civil incoada por la víctima. Véanse epígrafes anteriores sobre esta cuestión respecto del caso origen de la *STJCE de 6 de diciembre de 1994, Tatry, cit.*, si bien en este caso y a diferencia del que nos ocupa, sí existe litispendencia entre las dos acciones por equivalencia sustancial (en el caso Maersk, podría hablarse de conexidad más que de litispendencia, como hemos visto) y, además, se operó con un Convenio especial (*Convenio de Bruselas de 1952 sobre embargo preventivo de buques*) que emplean foros de carácter directo (y no incidental, como en el caso Maersk). Sobre el tema, ÁLVAREZ RUBIO, J. J., «La regla de la especialidad...», *loc. cit.*, pp. 295-312. Otros Convenios, como el *Convenio de 1969 sobre daños causados por la contaminación marina por hidrocarburos*, sí amparan una acción previa de limitación de responsabilidad: de acuerdo con el art. V Convenio 1969, el propietario del buque, al igual que su asegurador o garante, puede ejercer el derecho de limitar su responsabilidad, para lo que es necesaria la constitución de un fondo, compuesto por la suma de dinero, o también por una garantía bancaria o de otra clase aceptable según la ley del Estado contratante en que se deposite. Pues bien, el fondo se constituirá ante el Tribunal ante el que se hayan interpuesto ya acciones, o bien, de no ser el caso, ante los Tribunales de cualquier Estado cuya jurisdicción pudiera ser competente, conforme al art. IX Convenio 1969. Sobre ello, ÁLVAREZ RUBIO, J. J., *Los foros...*, *op. cit.*, p. 261.

⁷¹ En el caso que nos ocupa, el Tribunal holandés no podría ampararse en las disposiciones competenciales del Convenio de Bruselas de 1957 (o de Londres de

3. OPERATIVIDAD DEL ART. 6 BIS CONVENIO DE BRUSELAS DE 1968 (ART. 7 REGL. 44/2001) RESPECTO DE LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

En vista de las dificultades derivadas de las disposiciones de los Convenios específicos sobre limitación de responsabilidad para fundamentar la competencia de un Tribunal comunitario respecto de una primera acción de esta naturaleza interpuesta por el propietario del buque, conviene examinar otras alternativas competenciales, vinculadas especialmente al Convenio de Bruselas de 1968 o Reglamento 44/2001, habida cuenta, sobre todo, de que el naviero puede no (no tendría por qué) optar por su acción sólo como medio de defensa, sino, más ajustadamente, como medida preventiva frente a una reclamación posterior contra sus bienes⁷².

En efecto, el argumento de limitación de responsabilidad en el ámbito del Derecho marítimo aparece, en un número importante de ocasiones, bajo la forma de medio de defensa vinculado a una demanda anterior dirigida hacia la declaración de responsabilidad civil en contra del naviero⁷³. En consecuencia, los Tribunales del domicilio del propietario del buque como demandado (art. 2 CB/art. 2 Regl. 44/2001), los correspondientes al lugar de comisión del ilícito (art. 5.3 CB/art. 5.3 Regl. 44/2001), o los seleccionados expresa o tácitamente por naviero y víctimas del daño (arts. 17 y 18 CB/arts. 23 y 24 Regl. 44/2001), como órganos jurisdiccionales competentes para resolver la cuestión de la responsabilidad civil por daños acaecidos en el mar⁷⁴, valorarán, asimismo, la solicitud que el propietario del buque realiza relativa a la limitación de su eventual responsabilidad⁷⁵.

1976) para conocer de la acción de limitación de responsabilidad incoada por los armadores al ser ésta una acción previa a aquélla otra dirigida ante los Tribunales daneses por daños. Lo que no impide, no obstante, que los Tribunales holandeses pudieran ampararse en otra norma, en el supuesto que nos ocupa, Convenio de Bruselas de 1968, para fundamentar correctamente su competencia judicial internacional, como parece ser el caso. Véase la *STJCE de 14 de octubre de 2004*, *cit.*

⁷² JACKSON, D. C., *Civil jurisdiction and judgements maritime claims*, London, 1983, p. 44; ÁLVAREZ RUBIO, J. J., *Los foros...*, *op. cit.*, p. 259.

⁷³ Informe SCHLOSSER, *loc. cit.*, p. 218.

⁷⁴ También los determinados con base en el Derecho autónomo de estar el demandado domiciliado en un Estado no-parte (art. 4 CB/art. 4 Regl. 44/2001). Sobre ello, en la doctrina, KAYE, P., *Civil jurisdiction...*, *op. cit.*, pp. 800-801.

⁷⁵ KAYE, P., *Civil jurisdiction...*, *op. cit.*, p. 800; O'MALLEY, S./LAYTON, A., *European...*, *op. cit.*, p. 454.

Ahora bien, no obstante lo expuesto, lo cierto es que al beneficiario de la limitación de responsabilidad puede interesarle plantear una acción declarativa de la referida limitación a fin de salvaguardar su posición frente a una eventual reclamación futura por parte de la persona que pretende ser titular de un crédito marítimo en su contra. Asimismo, puede interesarle presentar esta solicitud en aquellos casos en los que se ha esgrimido en su contra la posibilidad de presentar una demanda dirigida a la reclamación de su responsabilidad civil⁷⁶.

Esta acción a entablar por el propietario del buque como beneficiario de la limitación, que, lógicamente, resulta previa a aquélla futura relativa a su eventual responsabilidad civil, se ve amparada por las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1968 (Reglamento 44/2001): el propietario del buque podría seleccionar cualquiera de los foros que le proporcionan los arts. 2 a 6 CB⁷⁷.

Pues bien, lo que hace el art. 6 bis CB (art. 7 Regl. 44/2001), en su papel complementario de los criterios competenciales incidentales propios de los Convenios referidos sobre limitación de responsabilidad y en consecuencia con lo que se acaba de exponer, es adaptarse a la posición del naviero, permitiéndole formular demanda de limitación (y eventual constitución de un fondo de compensación)⁷⁸ ante aquellos órganos jurisdiccionales que, *en virtud del presente Convenio/Reglamento*, resultarían competentes para conocer de las acciones de responsabilidad civil por los daños causados por la utilización o explotación de un buque⁷⁹.

⁷⁶ Informe SCHLOSSER, *loc. cit.*, p. 218; CALVO CARAVACA, A. L., dir., *Comentario al Convenio de Bruselas...*, *op. cit.*, p. 195.

⁷⁷ Informe SCHLOSSER, *loc. cit.*, p. 219; BRICE, G., «Maritime claims...», *loc. cit.*, p. 298.

⁷⁸ El ámbito de aplicación material del art. 6 bis CB (art. 7 Regl. 44/2001) se ciñe a estas acciones de limitación de responsabilidad a favor del naviero respecto de responsabilidades derivadas de la utilización o explotación del buque (no afectaría a otros medios de transporte distintos a buques) y no a demandas cuyo objeto sea la conformidad a derecho del crédito frente al propietario del buque (respecto de éstas, serían aplicables sólo los arts. 2 a 6 CB/Regl. 44/2001). Al respecto, BRICE, G., «Maritime claims...», *loc. cit.*, p. 297; Informe SCHLOSSER, *loc. cit.*, p. 219.

⁷⁹ KAYE, P., *Civil jurisdiction...*, *op. cit.*, p. 800; O'MALLEY, S./LAYTON, A., *European...*, *op. cit.*, p. 454. Recordemos que en el caso Maersk, éste, como posible detentador del crédito contra los propietarios del buque, recurre el auto por el que se estimaba la demanda de limitación de responsabilidad de los armadores, alegando la falta de competencia judicial internacional. Este auto es confirmado en 1988 por el Tribunal de apelación holandés, el *Gerechtschof Leeuwarden*, con arreglo a lo dis-

Y es más. Dado que entre los arts. 2 a 6 CB (o Reglamento 44/2001), seleccionables por el naviero, como acabamos de ver, para presentar su acción de limitación, no se halla el Tribunal que correspondería con su propio domicilio, y, en la medida en que la demanda contra el propietario del buque podría haberse entablado ante el referido órgano jurisdiccional (el detentador del derecho de crédito contra el naviero puede presentar la demanda ante los Tribunales del domicilio del naviero), lo que hace el art. 6 bis CB (art. 7 Regl. 44/2001) es mantener esta posibilidad, esto es, poner a disposición del naviero este nuevo foro⁸⁰: el propietario del buque podría, de esta manera, presentar su demanda de limitación ante los Tribunales de su propio domicilio, lo que le permitiría, además, agrupar todas sus acciones de limitación⁸¹.

V. CONCLUSIONES

La solicitud de limitación de responsabilidad por daños en el mar por parte de un armador que estima que será requerido judicialmente por la víctima encuentra difícil acomodo en las disposiciones competenciales de los *Convenios de Bruselas de 10 de octubre de 1957, sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, y de Londres de 19 de noviembre de 1976, sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo*. De sus normas relativas a la competencia judicial internacional se desprende la vinculación de esta solicitud, que en muchos ordenamientos jurídicos recibe forma de *demanda*, a una acción anterior de responsabilidad civil por daños ejercitada por la víctima, titular del derecho de crédito marítimo contra el naviero.

Llama la atención el carácter incidental de sus normas competenciales, que justifica esta secuencia, a diferencia de aquellos otros foros de com-

puesto en los arts. 2 y 6 bis del Convenio de Bruselas de 1968. Véase la *STJCE de 14 de octubre de 2004, cit.*

⁸⁰ Informe SCHLOSSER, *loc. cit.*, p. 219; CALVO CARAVACA, A. L., dir., *Comentario al Convenio de Bruselas...*, *op. cit.*, pp. 195-196.

⁸¹ Resulta perfectamente compatible el art. 6 bis CB (art. 7 Regl. 44/2001) con el art. 22 CB (art. 28 Regl. 44/2001): cuando se ha interpuesto una demanda de limitación ante los Tribunales de un Estado contratante, el juez de otro Estado parte que conozca de la acción de responsabilidad civil contra el naviero podrá suspender su procedimiento. Sobre ello, KAYE, P., *Civil jurisdiction...*, *op. cit.*, p. 801; O'MALLEY, S./LAYTON, A., *European...*, *op. cit.*, p. 455.

petencia recogidos en Convenios similares que afectan a daños producidos en el mar, como el *Convenio de Bruselas de 29 de noviembre de 1969 sobre daños causados por la contaminación marina por hidrocarburos*, que permitiría solicitar la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad no sólo ante el Tribunal ante el que se hayan interpuesto ya acciones, sino, de no ser el caso, ante los Tribunales de cualquier Estado cuya jurisdicción pudiera ser competente.

No es muestra sino del diferente comportamiento que describe el *Convenio de Bruselas sobre competencia judicial y reconocimiento y ejecución de decisiones en materia civil y mercantil, de 27 de septiembre de 1968* (Reglamento 44/2001) respecto de los Convenios especiales por razón de la materia, en este caso, marítima, debido al distinto carácter de los foros de competencia incluidos en los diferentes Convenios especiales. La naturaleza incidental de los criterios competenciales de los Convenios de limitación de responsabilidad requiere del complemento competencial de los foros del Convenio de Bruselas de 1968/Reglamento 44 (art. 6 bis CB, en el caso). Necesidad ésta que no está presente respecto de Convenios especiales provistos de foros concurrentes o exclusivos, como los foros de los *Convenios sobre responsabilidad por contaminación por hidrocarburos*, por ejemplo.

Por otro lado, es cierto que, en este contexto y detrás de la actividad del demandante/propietario del buque, parece hallarse la idea de selección anticipada de foro por parte del naviero respecto de la limitación de su responsabilidad en una materia ésta de Derecho marítimo y daños en la que el *forum shopping* no es desconocido. Más todavía cuando entran en liza las disposiciones reguladoras de la convivencia de procesos paralelos y eventualmente contradictorios, que ampararían la posición del propietario del buque en orden a que el Tribunal por él elegido, habitualmente, el de su propio domicilio, conociese no sólo de la acción de limitación de su responsabilidad, sino, asimismo, de la demanda de responsabilidad civil incoada por la víctima. Consecuencia, no obstante, que se suaviza en la medida en que la ausencia de identidad de objeto entre ambas causas transforma de *obligación* en *facultad* la inhibición del segundo Tribunal, que está conociendo de la demanda de responsabilidad civil, a favor de aquél seleccionado por el armador: conexidad frente a litispendencia.

Con todo, a nuestro juicio, no parece que esta selección de foro por parte del naviero resulte arbitraria y desconsiderada con la posición de

la víctima. Aunque las disposiciones competenciales de los Convenios referidos no lo hagan, las normas del Convenio de Bruselas de 1968/Reglamento 44/2001 atienden a la figura del armador que desea, no tanto emplear la limitación de responsabilidad como medio de defensa, sino salvaguardar su posición frente a una eventual reclamación futura por parte de la persona que pretende ser titular de un crédito marítimo en su contra. Y la competencia devendría tanto por el lugar donde han acontecido los hechos que originan la responsabilidad o el domicilio de la víctima, como por el domicilio del naviero, foro que, en cualquier caso, no debería sorprender al titular del derecho de crédito marítimo al formar parte de sus foros de ataque. Todo ello, respecto de una resolución que remata un proceso, el primero y de limitación de responsabilidad, que, aunque originalmente unilateral, deviene contradictorio en su segunda fase, respetándose, de esta manera, los derechos de defensa de la víctima del daño y, con ello, las condiciones exigibles en orden a su eficacia y eventual reconocimiento.

SOLICITUD DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD Y RECLAMACIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS EN EL MAR: INCIDENCIAS DE DERECHO COMUNITARIO PROCESAL

RESUMEN: Este trabajo analiza una serie de cuestiones de Derecho procesal comunitario de especial interés. Y lo hace al hilo de un litigio relativo a la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad en Derecho marítimo y aquél otro relativo a la responsabilidad civil por daños en el mar. Detrás de la identificación de situación de litispendencia o conexidad entre ambos procesos se halla la cuestión de la determinación de su prioridad temporal. La polémica gira en torno al punto de referencia temporal: la notificación de la demanda al demandado o la presentación de la demanda. Todo ello estando en juego un proceso que, si bien finalmente contradictorio, nace en origen como unilateral. Caracteres que, más tarde, inciden en el tema del reconocimiento de la decisión que de él se deriva, en torno al respeto a los derechos de defensa del demandado. Finalmente, se analiza el futuro de una reclamación de limitación de responsabilidad por parte de los armadores o propietarios del buque incoada previamente a la demanda en la que se solicita la declaración de su responsabilidad. Pretensión de difícil acomodo en los foros de competencia de carácter incidental de los *Convenios de Bruselas de 10 de octubre de 1957, sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar*, y de *Londres de 19 de noviembre de 1976, sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo*. No obstante, sí ajustada a las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1968 (Reglamento 44/2001), en especial, al art. 6 bis CB (art. 7 Regl. 44/2001). Detrás de ello, y vinculado al tema de la prioridad tempo-

ral y a la operatividad de los Convenios especiales, se halla la cuestión de la selección de foro por parte del demandante, en el caso, el naviero o propietario del buque, en una suerte de *forum shopping* no desconocido en el ámbito del Derecho marítimo.

PALABRAS CLAVE: Litispendencia o conexidad: prioridad de procesos – Concepto de resolución – Reconocimiento: proceso no contradictorio – Limitación de responsabilidad y responsabilidad civil por daños: Convenios especiales.

LIMITATION OF LIABILITY AND CLAIM OF CIVIL LIABILITY FOR DAMAGES ON THE SEA: CIVIL AND COMMUNITY LAW PROCEDURE RULES

ABSTRACT: This work analyses several interesting points about EC civil procedure rules. All of them around a claim about the constitution of a fund of limitation of liability in maritime Law and another one about civil liability for damages on the sea. Beside the identification of a situation of *lis pendens* or related actions you can find the problem of the point of reference to place in time both (or more) claims: the moment of serving the documents to the defendant or the presentation of the claim in the court. Subject related to a process given in default of appearance of the defendant in the first period of proceedings; aspects that, later on, may have important consequences at the moment of recognition of judgements due to the possibility to be contrary to the procedural rights of the defendant. Finally, it is analysed the future of a claim of limitation of liability issued by a shipowner previously than that one victims ask in for his liability. Difficult goal due to the incidental nature of the rules of competence 1957 *Brussels Convention on Limitation of Shipowners Liability* and 1976 *London Convention on Limitation of Liability*. Nevertheless, claim may be placed into the scope of art. 6 bis 1968 *Brussels Convention* (art. 7 R. 44/2001), what is in relationship with the possibility of *forum shopping* by the plaintiff, normally, the shipowner, more or less often in Maritime Law.

KEYWORDS: Lis pendens and related actions: moment – Concept of resolution – Recognition: process given in default of appearance of the defendant – Limitation of liability and civil liability for damages on the sea: particular matters Conventions.

CONSTITUTION D'UN FONDS DE RESPONSABILITE ET RESPONSABILITE CIVILE POUR DES DOMMAGES CAUSES DANS LA MER: QUELQUES AVATARS PROCEDURALES DE DROIT COMMUNAUTAIRE

RÉSUMÉ: Ayant comme point de départ deux litiges: l'un portant sur la responsabilité civile pour des dommages causés dans la mer, l'autre sur la constitution d'un fonds de responsabilité d'après le droit maritime, cet article analyse toute une série de questions concernant le droit communautaire de la procédure. Cachée derrière la (toujours difficile) distinction parmi la litispendence et la connexité entre litiges l'on découvre le sujet de la priorité entre deux procès; il faut décider l'acte qui détermine

la saisine du Tribunal: s'agit-il de la notification de l'action au défendeur, ou de l'introduction de la demande?. En plus, la question se pose dans le cas d'une procédure que deviendra contradictoire, ne l'étant pas pourtant en première instance: une circonstance que l'on ne pourra pas oublier à l'heure de la reconnaissance de l'arrêt, puisqu'elle fait douter du respect du droit de la défense. Finalement, ce qu'on étudie est le destin d'une demande de limitation de responsabilité intentée par l'armateur ou le propriétaire du navire, antérieure à celle exigeant leur responsabilité. Cette prétention ne trouve pas aisément sa place dans les fors de compétence judiciaire de la *Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer*; non plus dans ceux de la *Convention de Londres du 19 novembre 1976, sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes*; elle peut néanmoins être admise dans la Convention de Bruxelles 1968 (Règlement n.º 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale), en particulier dans son article 6 bis (art. 7 du Règlement n.º 44/2001). Finalement, derrière les doutes qui pèsent sur la juridiction compétente, et attachée aussi à celles sur la priorité de la saisine des Tribunaux et sur l'applicabilité des Conventions spéciales, c'est bien la question du choix du for par le demandeur (le propriétaire du bateau, l'armateur) qui se trouve, dans une sorte de *forum shopping* bien connu dans le domaine du droit maritime.

MOTS CLÉS: Litispence et connexité: priorité entre procès – Concept de résolution – Reconnaissance: procédure non contradictoire – Fonds de responsabilité et responsabilité civile pour des dommages dans la mer: Conventions spéciales.