



**SIERRA NOGUERO, Eliseo: *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación marítima*, Madrid, Fundación Mafre, 2016, 473 pp. ISBN: 978-84-9844-604-3**

La sentencia del caso “Prestige” del Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, de 14 de febrero de 2016, permite contextualizar el tema analizado en la presente investigación. El Alto Tribunal condenó al asegurador inglés The London P&I Club al pago de 1.000 millones de dólares, que en todo caso es insuficiente para el abono de todos los daños y perjuicios causados. Esta sentencia española va a puso en evidencia dos aspectos esenciales: 1º. Si la circulación de resoluciones judiciales en la Unión Europea funciona tal y como está previsto o debe ser revisada, a la vista de la más que probable oposición a la ejecución del asegurador inglés. En concreto, el reconocimiento sin exequátur entre resoluciones judiciales de los Estados miembros implantado por el Reglamento UE 1215/2012. El “Brexit”, si finalmente se produce, no habría en principio de librar a los tribunales británicos de aplicar el Derecho comunitario vigente en Gran Bretaña con anterioridad. 2º. La sentencia del “Prestige” también constituye una oportunidad para conocer la eficiencia de la mutualidad de los clubes P&I y de los acuerdos en el seno del Grupo Internacional de Clubes P&I, al que pertenece el club condenado. Probablemente, el club P&I no dispone de fondos propios para afrontar el pago de la indemnización (así resulta de los informes anuales). En cambio, sí ostenta derechos de crédito contractuales frente: a) a sus asegurados mutualistas en forma de derramas extraordinarias, b) a los otros clubes P&I del Grupo Internacional como reclamaciones del consorcio, c) a la reaseguradora cautiva del mismo Grupo y d) a múltiples reaseguradores en lo que constituye el mayor contrato de reaseguro colectivo del mundo. El cumplimiento de la sentencia del “Prestige”, de llevarse a cabo, permitirá conocer si la estructura aseguradora y reaseguradora dispuesta en el actual mercado de riesgos marítimos es eficaz para hacer frente a las grandes catástrofes. Al mismo tiempo, servirá para comprobar si los acuerdos en el seno del Grupo Internacional de Clubes P&I son de interés público, como señaló la Comisión Europea, pues permiten ofrecer unas coberturas más amplias de lo que un asegurador podría ofrecer por sí solo. El mercado asegurador de riesgos de “responsabilidades civiles marítimas” puede cubrir a operadores marítimos y a operadores terrestres.

La materia descrita ha propiciado el libro del profesor de la Universidad Autónoma de Barcelona [Eliseo Sierra Noguero](#), del que damos noticia y que constituye, sin duda, el referente imprescindible para el estudio de los seguros marítimos. En él se aborda con rigor el seguro del propietario, del armador, del fletador o del operador del buque o embarcación con especial dedicación a los seguros obligatorios de RC marítima. El autor analiza también el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de contaminación marítima por sustancias distintas a los hidrocarburos. Se estructura en ocho capítulos donde se contextualizan la práctica aseguradora de este tipo de riesgos abordando la cuestión desde la perspectiva del actual régimen legal de los seguros marítimos de responsabilidad civil en la Ley de navegación marítima de 2014. Asimismo analiza con rigor la normativa específica que impone un

determinado tipo de cobertura obligatoria poniendo de relieve como no es necesario disponer de una pluralidad de seguros , pues los productos existentes en el mercado (como el seguro P&I) son multirriesgo y permiten que con un único seguro el armador pueda obtener diferentes coberturas obligatorias y voluntarias.