

TRIBUNA LIBRE

Irantzu Sedano



El Convenio LLMC debe interpretarse conforme al sentido ordinario de sus términos, sin introducir excepciones no previstas en su texto

Caso 'MSC Flaminia'

El transporte marítimo constituye un elemento esencial del comercio internacional y, al mismo tiempo, una actividad de alto riesgo, capaz de generar responsabilidades de gran magnitud económica. Para evitar que un siniestro comprometa la continuidad financiera de los operadores marítimos y paralice el comercio, el derecho marítimo internacional desarrolló mecanismos específicos de limitación de responsabilidad, entre ellos el Convenio de 19 de noviembre de 1976 sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo (LLMC).

Por su especial relevancia, resulta de interés la sentencia de la Corte Suprema del Reino Unido de 9 de abril de 2025, 'MSC Mediterranean Shipping Company SA v Conti 11 Container Schiffahrts-GmbH & Co KG (MS "MSC Flaminia")', en la que el tribunal realiza un examen pormenorizado de diversas disposiciones relativas a la limitación de responsabilidad establecidas en el Convenio LLMC de 1976.

El conflicto se remonta a julio de 2012, cuando el portacontenedores "MSC Flaminia" sufrió una devastadora explosión en alta mar debido a una carga peligrosa. El accidente causó la muerte de tres tripulantes y dejó al buque gravemente dañado, con miles de toneladas de agua contaminada y residuos tóxicos a bordo. La carga no sufrió un mejor destino, lo que hizo que se iniciaran diversos procedimientos judiciales de reclamación en el Tribunal de Distrito sur de Nueva York.

Por su parte, tras un prolongado procedimiento arbitral, la empresa fletadora, MSC, fue condenada a indemnizar al propietario del buque, Conti, por una suma cercana a los 200 millones de dólares, correspondiente a daños y gastos derivados del siniestro. MSC intentó entonces limitar su responsabilidad a unos 28 millones de libras, invocando el Convenio de 1976, LLMC.

Esta última controversia legal, que atrajo ya desde entonces a todo el sector marítimo, se centró en torno a la cuestión de quiénes tienen derecho a este "escudo" legal según el Artículo 1.2 del Convenio, que agrupa bajo la definición de "armador" no solo al propietario registral, sino también al fleta-



dor, al gestor y al operador del buque. En el lenguaje jurídico del caso, estas figuras son conocidas como "insiders" ya que comparten un interés común en la operación del buque. El Tribunal de Apelación sostuvo que la limitación de responsabilidad solo operaba frente a "outsiders" (terceros ajenos, como dueños de la carga o autoridades), sugiriendo que un fletador no podía protegerse frente a una reclamación del propietario del buque por pérdidas sufridas originalmente por el mismo. Esta interpretación introducía una diferenciación no expresamente prevista en el texto del Convenio que fue posteriormente descartada por la Corte Suprema.

En una sentencia de gran relevancia, la Corte Suprema del Reino Unido sostuvo (en línea con lo establecido por el Convenio de Viena sobre el derecho de los tratados 1969, artículos 31 a 33), que, el Convenio LLMC debe interpretarse conforme al sentido ordinario de sus términos, sin introducir excepciones no previstas en su texto.

La Corte Suprema determinó que el término "reclamaciones" que aparece en los Artículos 1.1 y 2.1 del Convenio debe entenderse sin distinguir entre quién presenta la reclamación ni contra quién se dirige. El tribunal rechazó la idea de aplicar una interpretación restrictiva al texto original simplemente porque el reclamante sea el propietario del buque. Según la Corte, si el Convenio no establece explícitamente una excepción para las disputas entre "insiders" los tribunales no deben inventarla. El Artículo 1.2 define al propietario, fletador, gestor y operador como "armadores", de igual rango, sin sugerir ningún trato diferencial entre ellos.

La sentencia también aclaró qué tipos de reclamaciones son limitables. La Corte reafirmó una doctrina ya asentada: los daños directos al buque no están sujetos a limitación. No obstante, en este caso concreto, la Corte Suprema consideró que los costes de descarga y descontaminación de la carga reclamados sí encajaban en el artículo 2.1(e) del Convenio según defendido por MSC y por lo tanto eran limitables, a pesar de que la descarga de la

mercancía fuera también necesaria para poder proceder con la reparación del buque. Se estableció así que, si una reclamación encuadra en la descripción de los supuestos de limitación previstos por el artículo 2.1, no pierde su carácter limitable por el mero hecho de que la reclamación pueda ser consecuente a los daños sufridos por el buque.

En definitiva, la resolución de la Corte Suprema analizada contribuye a clarificar la aplicación del Convenio LLMC de 1976 al descartar la distinción entre "insiders" y "outsiders". Con ello se refuerza una aplicación uniforme de las normas de limitación de responsabilidad aplicables a todos los armadores, reforzando su papel como pilar de estabilidad comercial. Para aseguradores, armadores y operadores logísticos, la sentencia aporta previsibilidad en relación con la exposición frente a reclamaciones derivadas de siniestros marítimos, incluso cuando estas involucren al propietario, fletador, gestor u operador del buque.

Abogada Aiyon Abogados

PEQUEÑO HERMANO

Javier Miranda Descalzo



La toxicidad en el núcleo de la cadena de suministro se llama *blank sailing, slow steaming, shipper of choice...* Y mucho cuidado con olvidarse del conductor

Estelas tóxicas en la mar

Vengo de ofrecer una presentación en la II Conferencia Anual de Cargadores, organizada por Spanish Shippers' Council - Transprime y ACE Cargadores, con el Port de Barcelona como anfitrión. Para introducir el debate, usé una frase atribuida a Anarcarsis: "Hay tres tipos de personas, los vivos, los muertos, y los que están en el mar". Es decir, no sabemos lo que pasa en el mar... pero lo sentimos.

Lo sentimos cuando la naviera se marca un *blank sailing* para optimizar espacios en bodega, o sea, que se salta la parada cual "pesero" (minibus) mexicano que quiere adelantar al que va delante para quitarle pasajeros.

Lo sentimos cuando la naviera baja la velocidad para ahorrar combustible, y una rotación de 29 días se convierte en 86, o más. La técnica se llama *slow steaming*.

Lo sentimos cuando la naviera prefiere a un cliente que paga mejor, o paga más, sobre el pequeño importador. A eso lo llaman *shipper of choice*.

¿Se imaginan que una empresa de transporte por carretera se comportara así? ¿Que un conductor tomara decisiones unilaterales que afecten a los inventarios, los plazos de entrega, los planes de producción, los costes logísticos totales, la competitividad, los márgenes de beneficio... del cargador?

Pues no, eso no pasa. De hecho, lo que sí pasa es que decisiones unilaterales de los cargadores afectan a los escuálidos márgenes de los transportistas: tiempos de espera, pagos atrasados, coartadas para penalizar...

Por eso, yo defiendo: no a la toxicidad de la cadena que imponen las navieras, y no a las malas prácticas de cargadores hacia los transportistas. La solución se llama Certificación de Cargador Responsable. Pídanla en su Transprime más cercana.

javier.miranda@grupoxxi.com