

Índice

I. Cuestiones relevantes en el ámbito de los transportes de la Ley 22/2013, de 23 de Diciembre, de Presupuestos Generales del Estado	2
II. Creación del registro especial de empresas de buques de pesca españoles que faenan en aguas extracomunitarias	2
III. Novedades en la náutica de recreo y en el impuesto especial sobre determinados medios de transporte	3
IV. Reseña: Aprobado el Proyecto de Ley de Navegación Marítima	4
V. Extinción de la gerencia del sector de la construcción naval	6
VI. Directiva sobre la responsabilidad del estado del pabellón en el cumplimiento y control de la aplicación del convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), 2006	6
VII. Directiva relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la directiva 94/25/CE	7
VIII. Reglamento relativo al reciclado de buques	7
IX. Sentencia del Tribunal Supremo (Civil) de 3 de diciembre de 2013. Transporte marítimo. Acción de responsabilidad contra el porteador de la mercancía ejercitada por la aseguradora vía subrogación.	8
X. Sentencia del Tribunal Supremo (Civil) de 13 de Septiembre de 2013. Transporte terrestre. Plazo de prescripción de la acción de reclamación de fletes a la transitaria.	9
XI. Sentencia del Tribunal Supremo (Contencioso-Administrativo) de 27 de Septiembre de 2013. Liquidación de las bonificaciones al transporte regular marítimo de viajeros con la península.	10

I. Cuestiones relevantes en el ámbito de los transportes de la Ley 22/2013, de 23 de Diciembre, de Presupuestos Generales del Estado

Con fecha 26 de diciembre de 2013 se ha publicado en el BOE la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 que, entre otros aspectos, actualiza diversos aspectos de la normativa tributaria relevante en el ámbito de los transportes y que tradicionalmente son objeto de modificación mediante Ley de Presupuestos.

Respecto de las tasas portuarias, se establecen las bonificaciones aplicables en los puertos de interés general a las tasas de ocupación, del buque, del pasaje y de la mercancía, de acuerdo con lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante, TRLPEMM).

Así, las bonificaciones previstas en los artículos 182 y 245 del TRLPEMM a aplicar en 2014 por las Autoridades Portuarias a las tasas de ocupación, del buque, de la mercancía y del pasaje y, en su caso, sus condiciones de aplicación, serán las indicadas en el Anexo X de la Ley.

A su vez, se minoran las cuantías básicas de algunas tasas portuarias establecidas en el citado TRLPEMM, sin perjuicio del régimen de actualización propio establecido en dicha norma para la tasa de ocupación y la tasa de actividad.

Asimismo, el artículo 88 de la Ley establece un cuadro con los coeficientes correctores previstos en el artículo 166 del TRLPEMM a aplicar por las Autoridades Portuarias a las tasas del buque, de la mercancía y del pasaje.

En cuanto a las prestaciones patrimoniales de carácter público aeroportuarias, se incrementan en un 2,5 por ciento respecto de las cuantías exigibles en 2013. Además, el artículo 86 de la Ley 22/2013 establece que, con efectos de 1 de marzo de 2014 y vigencia indefinida, la cuantía de las prestaciones patrimoniales de carácter público de «Aena Aeropuertos S.A.», establecidas en el Título VI, Capítulos I y II de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, se incrementan en el 0,9 por 100 respecto de las cuantías exigibles en 2013. El importe mínimo a pagar por operación en concepto de aterrizaje y de servicios de tránsito de aeródromo, recogido en el apartado 4 del artículo 75 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, en los aeropuertos de Madrid Barajas, Barcelona El Prat, Alicante, Gran Canaria, Málaga Costa del Sol, Palma de Mallorca y Tenerife Sur se actualizará conforme a lo recogido en el apartado Uno, mientras que para el resto de aeródromos se establece en el propio articulado dicho importe mínimo.

Finalmente, respecto del transporte ferroviario, el artículo 91 de la Ley modifica, con efectos de 1 de enero de 2014 y vigencia indefinida, la letra d) del artículo 216 del TRLPEMM, y además se modifican los cánones ferroviarios, cuya naturaleza es la de tasas, en cuanto a sus cuantías, lo que supone aumentar el porcentaje en que los ingresos cubren los costes ferroviarios.

II. Creación del registro especial de empresas de buques de pesca españoles que faenan en aguas extracomunitarias

El pasado 24 de diciembre se publicó en el BOE la Orden AAA/2406/2013, de 23 de diciembre, por la que se crea el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias, cuyo objeto es la creación del Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles (en adelante RESAE) que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias, así como las condiciones mínimas exigibles para que las empresas mencionadas en el artículo 3 puedan beneficiarse de ayudas mediante incentivos fiscales y sociales.

El objetivo último del RESAE es fomentar la competitividad frente a otras flotas de países terceros, haciendo posible que se apliquen una serie de desgravaciones fiscales y de las cuotas a la Seguridad Social, de acuerdo con la normativa comunitaria, evitándose la deslocalización de estas flotas.

El RESAE, que quedará adscrito a la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se constituirá en una base de datos informatizada, cuya aplicación residirá en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y cuya estructura y funcionamiento se desarrollará legalmente con posterioridad.

Aunque el régimen de otorgamiento de los incentivos fiscales y sociales adscritos al RESAE aún deben desarrollarse legalmente, la Orden adelanta que los armadores o propietarios de los buques de pesca que, enarbolando pabellón español y cuyos buques estén inscritos en el registro de la flota pesquera comunitaria y la empresa propietaria en el RESAE, pesquen exclusivamente tónidos o especies afines fuera de las aguas de la Comunidad y a no menos de 200 millas náuticas de las líneas de base de los Estados miembro podrán ser beneficiarios de las ayudas contempladas en el punto 4.5 de las líneas Directrices para el examen de las ayudas estatales en el sector de la pesca y la acuicultura (2008/C84/06) o norma que la sustituya.

III. Novedades en la náutica de recreo y en el impuesto especial sobre determinados medios de transporte

Tal y como se ha adelantado en anteriores *Newsletters*, el pasado 30 de octubre se ha publicado en el BOE la Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras.

Entre otras medidas tributarias, se modifica el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, para regular la exención del Impuesto en la primera matriculación o, en su caso, en la circulación o utilización de las embarcaciones de recreo o de deportes náuticos destinadas por las empresas exclusivamente a las actividades de alquiler con independencia de su eslora.

Con ello, como se establece en la propia Exposición de Motivos, se pretende acercar nuestra tributación a la de otros Estados miembros de la Unión Europea, potenciando el sector de la náutica de recreo y produciendo un efecto dinamizador hacia otros sectores productivos, con el consiguiente incremento en la capacidad de generación de riqueza y empleo.

En concreto, se modifica el artículo 66 de la Ley de Impuestos Especiales, desapareciendo el requisito de eslora para la aplicación de la exención, que pasa a aplicarse con independencia de la eslora a las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos, que se afecten efectiva y exclusivamente al ejercicio de actividades de alquiler.

Se mantienen una serie de condicionantes, cuales son el cumplimiento de las limitaciones y el cumplimiento de los requisitos establecidos para el alquiler de vehículos. Y en ningún caso se considerará que existe actividad de alquiler cuando la embarcación sea cedida por el titular para su arrendamiento, siempre que dicho titular o una persona a él vinculada reciba por cualquier título un derecho de uso total o parcial sobre la referida embarcación o sobre cualquier otra de la que sea titular el cesionario o una persona vinculada al cesionario.

Además, se aplicará igualmente la exención a las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos cuya titularidad corresponda a escuelas deportivas náuticas reconocidas oficialmente por la Dirección General de la Marina Mercante y destinadas efectiva y exclusivamente al ejercicio de la actividad de enseñanza para el gobierno de las mismas.

Además de lo anterior, la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 introduce, con efectos de 1 de enero de 2014 y vigencia indefinida, otras modificaciones en la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, tales como la exención del impuesto de la primera matriculación definitiva o, en su caso, la circulación o utilización en España, de los medios de transporte matriculados en otro Estado miembro y que sean alquilados a un proveedor de otro Estado miembro por personas o entidades residentes en España durante un periodo no superior a tres meses, siempre que no les resulte de aplicación la exención prevista en la letra c) del artículo 66.1 de la Ley 38/1992.

La aplicación de la exención estará condicionada a su previo reconocimiento por la Administración tributaria en la forma que se determine reglamentariamente.

La utilización del medio de transporte dentro del territorio de aplicación del impuesto durante un periodo de tiempo superior al declarado sin que hubiera sido objeto de regularización por el sujeto pasivo, dará lugar a la liquidación de la cuota tributaria del impuesto calculada de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 del artículo 70 *bis* minorada en el importe previamente ingresado.

Asimismo, se introduce un artículo 70 *bis* a la Ley 38/1992 que fija la cuota tributaria, cuando se trate de medios de transporte matriculados en otro Estado miembro y que sean alquilados a un proveedor de otro Estado miembro por personas o entidades residentes en España durante un periodo superior a tres meses, por cada mes o fracción de mes que los medios de transporte se destinen a ser utilizados en el territorio de aplicación del impuesto, estableciéndose un porcentaje en dicho artículo para calcular la citada cuota tributaria.

Finalmente, en materia de avales públicos y operaciones financieras, y dentro de la cantidad reservada de 500.000 euros para la concesión de avales a otorgar por la Administración General del Estado durante el ejercicio del año 2014 sin otro fin especificado, se establece un límite máximo de 40.000 miles de euros para garantizar las obligaciones derivadas de operaciones de crédito concertadas por empresas navieras domiciliadas en España destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española mediante la adquisición por compra, por arrendamiento con opción a compra o por arrendamiento financiero con opción a compra, de buques mercantes nuevos, en construcción o usados cuya antigüedad máxima sea de cinco años.

Las solicitudes de aval que se presenten transcurridos seis meses desde la fecha de formalización de la adquisición del buque no podrán ser tenidas en cuenta.

La efectividad del aval que sea otorgado con anterioridad a la formalización de la adquisición del buque quedará condicionada a que dicha formalización se produzca dentro de los seis meses siguientes a la fecha de notificación del otorgamiento del aval.

IV. Reseña: Aprobado el Proyecto de Ley de Navegación Marítima

El Consejo de Ministros ha aprobado el pasado día 22 de noviembre de 2013 la remisión a las Cortes Generales del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, que actualiza el régimen general sobre el tráfico marítimo para superar las contradicciones existentes entre los convenios internacionales vigentes en España y la normativa española, que está básicamente encabezada por el Título III del Código de Comercio de 1885.

El Proyecto de Ley de Navegación Marítima se basa en la propuesta de Anteproyecto aprobada en 2004 por la Comisión General de Codificación, consta de 524 artículos y cuenta con un triple objetivo:

- Homogenizar el ordenamiento jurídico con el Derecho Marítimo Internacional, adoptado por los países de la Unión Europea y OCDE, algo clave en un tráfico caracterizado por ser transnacional;
- Proporcionar seguridad jurídica, al garantizar la coordinación entre las normas españolas, europeas y los convenios internacionales vigentes, tanto de Derecho Público como Privado, facilitando la interpretación unívoca de esas normas por los Tribunales; y
- Reflejar la realidad práctica actual del transporte marítimo, teniendo en cuenta las consecuencias económicas y de todo orden que puedan derivarse de las modificaciones introducidas, y proporcionando soluciones más equilibradas de las que hoy ofrece el Derecho vigente.

El Proyecto configura el un estatuto jurídico del buque y su régimen registral. Asimismo, se regula el contrato de construcción naval, incorporando importantes innovaciones en el contrato de compraventa de buques, al tiempo que unifica la regulación de los privilegios marítimos, con remisión al Convenio de Ginebra de 1993.

El texto también regula los sujetos de la navegación y los distintos regímenes de responsabilidad. Asimismo, se regulan los contratos de utilización del buque: de arrendamiento; de fletamento; de pasaje, en el que se presta especial atención a los derechos de los pasajeros; de remolque y, como novedad por la importancia de la navegación de recreo, el contrato de arrendamiento náutico. También se fijan los contratos auxiliares de la navegación, entre los que se introduce el de gestión naval. Esta regulación se basa en el respeto a la libertad de pactos de las partes y, al mismo tiempo, en la determinación clara de su régimen de responsabilidad.

El texto prevé que la regulación de los accidentes de la navegación se efectúe mediante una remisión a los Convenios que regulan esta materia, en los casos de abordaje, avería grave, salvamento, bienes naufragados o hundidos y responsabilidad civil por contaminación.

Respecto a la responsabilidad civil por contaminación, el Proyecto se remite a la normativa internacional prevista en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de 1992 (CLC), en el Convenio internacional sobre constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FUND) y en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001).

El reconocimiento a los sujetos de la navegación de la posibilidad de limitar su responsabilidad se remite a los Convenios vigentes en España: Convenio de Londres de 1976 y Protocolo de 1996. También se subsana la laguna existente en cuanto a normas procesales relativas al ejercicio del derecho a limitar la responsabilidad mediante un procedimiento específico.

Respecto del seguro marítimo, se pretende modernizar la regulación del contrato de seguro marítimo.

Finalmente, respecto del salvamento, el Proyecto de Ley se remite al Convenio internacional sobre salvamento marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, en la regulación de esa misma materia. Se articula un concepto omnicomprensivo del salvamento, que se define como todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables, con excepción de las continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima, excluyéndose la asistencia prestada a bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa y las operaciones que tengan por objeto el patrimonio cultural subacuático.

V. Extinción de la gerencia del sector de la construcción naval

El día 26 de septiembre de 2013 se publicó en el BOE el Real Decreto 701/2013, de 20 de septiembre, de racionalización del sector público, que entre otras medidas prevé la supresión de la Gerencia del Sector de Construcción Naval, integrándose sus medios en la organización ministerial abajo referida, que asume en adelante las funciones públicas que pudiera realizar.

Dado que la Gerencia del Sector de Construcción Naval depende de la Secretaría General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa y, adicionalmente, los expedientes administrativos que tramita la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa son solicitados e informados a través de la Gerencia del Sector de Construcción Naval, el Real Decreto indica que sus medios, así como la totalidad de sus fines y objetivos sean asumidos por un órgano competente del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

VI. Directiva sobre la responsabilidad del estado del pabellón en el cumplimiento y control de la aplicación del convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), 2006

El pasado 10 de diciembre de 2013 se publicó en el DOUE la Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 (en adelante MLC 2006).

Tras la entrada en vigor del citado Convenio MLC 2006 al que aludimos en anteriores *Newsletter*, la Directiva pretende facilitar un cumplimiento y aplicación homogéneos del Convenio en todos los Estados miembros, para lo cual prevé una serie de disposiciones.

Entre otras, la Directiva establece que los Estados miembros garantizarán el establecimiento de mecanismos de control de la aplicación y supervisión efectivos y apropiados, incluidas las inspecciones a los intervalos que se contemplan en el MLC 2006, para asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en los buques que enarbolan su pabellón cumplan, y continúen cumpliendo, los requisitos de las partes pertinentes del MLC 2006.

Por lo que respecta a los buques de menos de 200 toneladas de arqueo bruto que no realicen travesías internacionales, los Estados miembros podrán decidir, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, adaptar, en virtud del artículo II, apartado 6, del MLC 2006, los mecanismos de supervisión, incluidas las inspecciones, para tener en cuenta las condiciones específicas de dichos buques.

En el cumplimiento de sus obligaciones estipuladas en el presente artículo, los Estados miembros podrán autorizar, en su caso, a instituciones públicas u otras organizaciones (inclusive las de otro Estado miembro, si este último estuviere de acuerdo) a las que reconozcan suficiente capacidad, competencia e independencia, para que lleven a cabo dichas inspecciones.

Todo Estado miembro deberá proporcionar a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las organizaciones reconocidas autorizadas para actuar en su nombre y deberá mantener esta lista al día.

Además, cada Estado miembro garantizará que en sus disposiciones legales o reglamentarias existan procedimientos de tramitación de quejas a bordo adecuados.

VII. Directiva relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la directiva 94/25/CE

El pasado 28 de diciembre de 2013 se publicó en el DOUE la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE. Para tener en cuenta los avances tecnológicos en el mercado que han planteado nuevas cuestiones en lo que respecta a los requisitos medioambientales de la Directiva 94/25/CE, y aclarar en qué marco pueden comercializarse los productos a los que aplica, la Directiva tiene por objetivo garantizar un nivel elevado de protección del medio ambiente y de seguridad. A su vez pretende asegurar el funcionamiento del mercado interior, estableciendo requisitos armonizados para los productos objeto de la misma, y requisitos mínimos de vigilancia del mercado. Se aplica tanto a embarcaciones de recreo (de 2,5 a 24 metros de eslora) como a motos náuticas, así como a los motores de propulsión instalados fuera o dentro de embarcaciones.

La Directiva quiere hacer partícipes a todos los agentes económicos, fundamentalmente fabricantes, distribuidores e importadores, que intervienen en la cadena de suministro y distribución de los productos, de adoptar las medidas oportunas para asegurar que los mismos cumplen con la misma y no entrañen peligro para la salud ni para la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente, si se han construido y se mantienen de forma correcta. Se imponen una serie de reglas concretas y condiciones para la colocación del marcado CE, que indica la conformidad de un producto, según el Reglamento (CE) nº 765/2008, siendo el resultado visible de todo un proceso que comprende la evaluación de la conformidad.

Junto con los objetivos medioambientales, vía limitación de emisiones de escape (CO, HC, NOx y partículas) y sonoras, destaca por su relevancia, la nueva clasificación de las categorías de diseño (A, B, C y D), que se basarán en las condiciones medioambientales esenciales para la navegación, esto es, la fuerza del viento y la altura significativa de la ola.

Los Estados miembros deben trasponer y dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 18 de enero de 2016.

Se prevé un período transitorio para que los fabricantes y demás agentes económicos dispongan de tiempo suficiente para adaptarse a los requisitos establecidos en la Directiva, durante el cual todavía pueden introducirse en el mercado los productos que sean conformes a la Directiva 94/25/CE.

VIII. Reglamento relativo al reciclado de buques

El pasado 10 de diciembre de 2013 se publicó en el DOUE el Reglamento (UE) no 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) no 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE, cuyo objetivo es triple:

- incrementar la seguridad y la protección de la salud humana y del medio marino de la Unión Europea durante el ciclo de vida de un buque y garantizar la gestión respetuosa con el medio ambiente de los residuos peligrosos de dicho reciclado de buques;
- establece normas para garantizar la gestión racional de los materiales peligrosos en los buques;
- y

- facilitar la ratificación del Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (el «Convenio de Hong Kong»).

El citado Reglamento, cuyas disposiciones serán de aplicación progresiva desde el 31 de diciembre de 2015 en adelante según el calendario establecido en el propio Reglamento y que se aplicará, salvo para algún precepto, a los buques que enarbolen el pabellón de un Estado miembro, impone una serie de limitaciones y restricciones a los buques referidos, tales como la prohibición o limitación del uso a bordo de buques de los materiales peligrosos contemplados en el anexo I del Reglamento (tales como el amianto o los compuestos y sistemas antiincrustantes), o la obligación de llevar a bordo un inventario de materiales peligrosos, donde se identifiquen al menos los materiales peligrosos mencionados en el anexo II del Reglamento (tales como el cadmio o los compuestos del mercurio).

Asimismo, el Reglamento impone una serie de obligaciones respecto de la elaboración de planes de reciclado específicos para cada buque antes de su reciclado y otros requisitos de reconocimientos y certificación de dichos planes de reciclado.

Cabe destacar que el artículo 12 del Reglamento impone también obligaciones de llevar a bordo un inventario de materiales peligrosos a aquellos buques que enarbolen el pabellón de un tercer país y que arriben o fondeen en aguas portuarias comunitarias, aunque la autoridad correspondiente de dicho Estado miembro podrá permitir el acceso a un puerto determinado en caso de fuerza mayor, consideraciones prioritarias de seguridad o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias, siempre que el propietario, el armador o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro de que se trate, para garantizar la entrada segura del buque.

Finalmente, el Reglamento también prevé unos requisitos, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio de Hong Kong y teniendo en cuenta las debidas directrices de la OMI, la OIT, el Convenio de Basilea, el Convenio de Estocolmo sobre contaminantes orgánicos persistentes y otras organizaciones internacionales, para que una instalación de reciclado de buques pueda ser incluida en la lista europea de instalaciones autorizadas, así como el proceso de autorización respecto de instalaciones de reciclado de buques comunitarias.

IX. Sentencia del Tribunal Supremo (Civil) de 3 de diciembre de 2013. Transporte marítimo. Acción de responsabilidad contra el porteador de la mercancía ejercitada por la aseguradora vía subrogación.

En su Sentencia de 3 de diciembre de 2013, el Tribunal Supremo desestima un recurso de casación interpuesto por una compañía naviera contra una sentencia de la Audiencia Provincial que había estimado una demanda indemnización por los daños sufridos por la propietaria de la carga por el incumplimiento del contrato de transporte marítimo, interpuesta por la aseguradora de la mercancía en ejercicio de la acción por subrogación del art. 780 del Código de Comercio, frente a la porteadora de la mercancía, por la pérdida de parte de la carga durante el transporte marítimo de Francia a Las Palmas de Gran Canaria.

La recurrente plantea que el art. 3.4.II de la Reglas de la Haya-Visby se ha interpretado erróneamente por el Tribunal de Apelación, pues este precepto está previsto para garantizar que el tercero de buena fe, tenedor del conocimiento de embarque, no puede ser perjudicado por una eventual disputa sobre la forma en que se recibieron las mercancías a bordo. El conocimiento de embarque hace prueba plena de que las mercancías se embarcaron en el buque tal y como figuran en el mismo, y sin embargo la Sala de apelación ha aplicado tal presunción a la entrega de la

mercancía al receptor obviando que la entrega tiene una regulación propia, que sería el art. 3.6, y este artículo, no hace distinción alguna sobre si el receptor es un tercero de buena fe o no lo es. Se presume que las mercancías se entregaron tal y como figuran en el conocimiento de embarque, salvo protesta al momento de la recepción; si se formula protesta queda destruida la presunción, pero el art. 3.4.II no impide que el porteador pueda invocar las causas de exoneración y limitación de responsabilidad previstas en la normativa frente a un tercero de buena fe.

El Alto Tribunal rechaza el motivo de casación, toda vez que las sentencia invocadas para justificar el interés casacional nada tiene que ver con los hechos probados en esta causa, y además la asegurada, compradora de la partida de trigo, que era destinataria final de la misma, era ajena al contrato de transporte, en cuyo supuesto la normativa aplicable es la que invoca la sentencia recurrida, art. 3º.4, de las citadas Reglas de la Haya- Visby de 1968, según la cual no se admitirá prueba en contrario, cuando el conocimiento de embarque se haya transferido a un tercero de buena fe. La presunción tiene la eficacia que le atribuye el art. 385.3 LEC, *in fine*, al no admitir prueba en contrario "*en los casos en que aquélla (Ley) expresamente lo prohíba*", que es el supuesto contemplado en el pleito.

X. Sentencia del Tribunal Supremo (Civil) de 13 de Septiembre de 2013. Transporte terrestre. Plazo de prescripción de la acción de reclamación de fletes a la transitaria.

En su sentencia de 13 de septiembre de 2013, el Tribunal Supremo desestima dos recursos de casación interpuestos, respectivamente, por una empresa transitaria y su cliente (empresa importadora) contra una sentencia de apelación que aplicó el plazo prescriptivo de seis meses del artículo 951 del Código de Comercio a la acción de reclamación de fletes y gastos inherentes al transporte organizado por la transitaria y que asimismo desestimó la acción de la importadora, instada por medio de reconvención, de condena de la transitaria a restituirle el exceso de lo pagado.

La transitaria celebró un contrato de tránsito o expedición por el que quedó obligada, a cambio de una contraprestación, a prestar a su cliente (empresa importadora) los heterogéneos servicios de transitaria, en relación con mercancía transportada por vía marítima. Como tal, se constituía en colaboradora autónoma o independiente del transporte internacional de mercancías - incluido el marítimo y no se limitó a recibir, consignar y poner las mercancías transportadas a disposición de su cliente, sino que incluyó entre sus servicios la contratación del transporte marítimo, lo que hizo en nombre propio, tanto con la cargadora, como con la porteadora efectiva.

Ante la aplicación en las dos instancias de la prescripción extintiva del artículo 951 del Código de Comercio a su acción de reclamación de fletes, en el recurso de casación la transitaria plantea que la prescripción extintiva de la acción de condena que había ejercitado en la demanda no se podía haber producido, al ser el plazo del artículo 951 inaplicable a la compleja relación jurídica que le había unido a su cliente, sino que dicho plazo era el plazo de quince años, es decir, el señalado, para las acciones personales no sometidas a uno especial en el artículo 1964 del Código Civil en relación con el 943 del de Comercio.

El alto tribunal rechaza dicho argumento sobre la base de que el artículo 126.1 a), de la LOTT establece, que, al contratar el transporte, la transitaria pasa a ocupar frente a la demandada la posición de porteadora, no sólo a efectos de sus obligaciones y responsabilidades, sino también en cuanto a sus derechos, por lo que las sentencias de instancia y apelación aplicaron correctamente el artículo 951 a la acción de reclamación de fletes y gastos inherentes al transporte organizado por la demandante, que, por virtud de lo expuesto, no era comisionista, sino porteadora contractual.

Asimismo, por medio de reconvención la importadora alegó que su transitaria le había cobrado, en concepto de fletes, unas cantidades superiores a las convenidas por la misma con la porteadora efectiva, por lo que pretendió la condena de la transitaria a la restitución de lo que indebidamente percibió. Las sentencias de instancia y apelación desestimaron la acción reconvencional al aplicar el plazo prescriptivo del artículo 951 del Código de Comercio a la acción de condena de la transitaria a restituírle el exceso de lo pagado.

El alto tribunal desestima el recurso de casación interpuesto por la importadora al entender que, aunque el régimen de la prescripción de la acción de repetición de lo indebidamente pagado por fletes no se rija por la norma del artículo 951 del Código de Comercio, la reconvención fue correctamente desestimada, dado que las cantidades entregadas por la importadora en concepto de fletes fueron las pactadas entre ambas en el contrato que regulaba sus relaciones y cuya validez no ha sido atacada.

XI. Sentencia del Tribunal Supremo (Contencioso-Administrativo) de 27 de Septiembre de 2013. Liquidación de las bonificaciones al transporte regular marítimo de viajeros con la península.

En la Sentencia de 27 de septiembre, el Tribunal Supremo desestima el recurso de casación interpuesto por una naviera contra la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que desestimó la impugnación de la resolución del Subdirector General de Coordinación y Gestión Administrativa, confirmada en alzada por la del Director General de la Marina Mercante, que efectuaba la liquidación de las bonificaciones al transporte regular marítimo de viajeros con la península en el primer trimestre de 2.008 correspondiente a la mercantil recurrente.

La recurrente entiende, entre otros motivos, que no se han tenido en cuenta el tráfico de vehículos y sus tarifas, y que las bonificaciones sólo podrían ser minoradas por las promociones comerciales efectuadas por la propia compañía naviera, pero no por aquéllas provenientes de terceros. Así, sostiene que no debe verse perjudicada por acciones de un tercero (una agencia de viajes) respecto de las que la recurrente es totalmente ajena.

El alto tribunal, tras remitirse al análisis del Tribunal de instancia sobre el Real Decreto 1340/2007, de 30 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula las bonificaciones en las tarifas de servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla aplicable, que en el transporte marítimo se toma como referencia para determinar la bonificación a reintegrar a las empresas navieras el importe efectivo del billete y que, al aplicar la bonificación íntegramente sobre estas tarifas, se termina por bonificar implícitamente el transporte de vehículos que llevan consigo, ya que el régimen de subvenciones está establecido para el transporte de personas y no de cosas.

De este modo, si se promociona el transporte del vehículo, u otros servicios adicionales, su coste deberá detrarse del importe del billete porque tal importe no afecta al pasajero, sino a su vehículo, motivo por el que esta operación deberá verse reducida en su parte promocional, como exige la norma, pues el destinatario de la bonificación es el pasajero, no sus bienes.

Por otro lado, el alto tribunal entiende que, respecto de las promociones que aplican terceros ajenos al transporte en sí (agencias), tampoco acredita la actora que la suma relativa a promociones obedezca siempre y en exclusiva a ofertas giradas por agentes y no por la naviera. La procedencia de estas minoraciones resulta evidente toda vez que la norma obliga a detrarse el importe de promociones, sin importar quién las haga.

En definitiva la bonificación se calcula para el exclusivo beneficio del pasajero, no de la empresa naviera, lo que supone que la minoración en la liquidación de las cantidades que no se hubieran cobrado a los pasajeros bonificados por haber sido objeto de promoción de terceros, en ningún caso supone un perjuicio a las compañías navieras.

Por todo ello, el Tribunal Supremo desestima el recurso de casación de la naviera, con expresa imposición de las costas de la casación a la empresa recurrente.

Más información:

Jesús Barbadillo

Counsel

jesus.barbadillo@garrigues.com

T +34 91 514 52 00

Síguenos:

GARRIGUES

www.garrigues.com



La presente publicación contiene información de carácter general, sin que constituya opinión profesional ni asesoramiento jurídico.

© 2014. J&A Garrigues, S.L.P. quedan reservados todos los derechos. Se prohíbe la explotación, reproducción, distribución, comunicación pública y transformación, total y parcial, de esta obra, sin autorización escrita de J&A Garrigues, S.L.P.

Hermsilla, 3 - 28001 Madrid (España)
T +34 91 514 52 00 - F +34 91 399 24 08