

### Índice

<b>I. Unión Europea e Internacional</b>	<b>2</b>
1. Normativa y desarrollos legislativos	2
1.1 Entran en vigor los requisitos de Emisión en Áreas de Control (ECA) de azufre	2
1.2 La Comisión aprueba un reglamento sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y equipos	2
2. Jurisprudencia reciente	3
2.1 El TGUE respalda la legalidad del llamado nuevo régimen de "tax lease" español	3
2.2 El TJUE falla en contra del sistema español de estiba	3
2.3 El TGUE confirma la validez de los recargos de las compañías aéreas por maleta facturada	4
<b>II. España</b>	<b>4</b>
1. Normativa y desarrollos legislativos	4
1.1 Novedades en el régimen del tonnage tax de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades	4
1.2 Nuevas exenciones de ventas y entregas de gases fluorados a buques y aeronaves	5
1.3 Creación del Registro General de la Flota Pesquera en la nueva Ley de Pesca Marítima y exenciones al IRPF de los rendimientos del trabajo personal de los marinos	5
1.4 Se modifica la regulación de las tarjetas habilitantes para gobernar las embarcaciones de recreo	6
1.5 Se armonizan los procedimientos aduaneros en el caso de tráfico marítimo	6
1.6 Se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria	7
1.7 Se actualiza el régimen de inspecciones de buques extranjeros	7
2. Jurisprudencia reciente	8
2.1 El TS confirma la validez de las ampliaciones de la cobertura por responsabilidad civil en el transporte aéreo de pasajeros	8

## I. Unión Europea e Internacional

### 1. Normativa y desarrollos legislativos

#### 1.1 *Entran en vigor los requisitos de Emisión en Áreas de Control (ECA) de azufre*

El 1 de enero 2015 entraron en vigor los requisitos más estrictos de emisión de azufre en el combustible marino dentro de las Áreas de Control (ECA o SECAs) en el Norte de Europa, de tal manera que los buques que transiten por el Mar del Norte, el Mar Báltico y El Canal de La Mancha deberán utilizar carburante con un 0,1% de azufre, frente al 1% establecido en 2010.

Los requisitos respecto de la utilización de combustibles con bajo contenido en azufre en el tráfico marítimo de las Áreas de Control de Emisión de Dióxido de Azufre (SECAs), desarrollados por el MEPC (Marine Environment Protection Committee) de la Organización Marítima Internacional (IMO, por sus siglas en inglés) a través del Anexo VI del Convenio MARPOL de Prevención de la Contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques, impone en estas zonas, a partir del 1 de Enero de 2015, el uso de combustibles con un contenido de 0,1% de azufre. Estos requisitos se aplican a todos los aceites de combustible como se define en Anexo VI del MARPOL Reg.2.9.

Actualmente hay cuatro áreas de control designadas en las que se incluyen el Mar Báltico, el Mar del Norte, el estadounidense ECA Norte, que se extiende hasta 200 millas náuticas de las costas de la parte continental de Estados Unidos y Canadá, y la parte del Caribe estadounidense.

#### 1.2 *La Comisión aprueba un reglamento sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y equipos*

El pasado 17 de diciembre de 2014 se publicó en el DOUE el Reglamento (UE) No 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas, que establece normas técnicas y procedimientos administrativos comunes para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves, con inclusión de los elementos instalados en las mismas.

El Reglamento, cuyas disposiciones relativas al transporte aéreo comercial son aplicables a las compañías aéreas autorizadas definidas en la legislación de la UE y a aquellas aeronaves o equipo que estén matriculadas en un Estado miembro, o en un país tercero y sean utilizadas por un operador cuyo funcionamiento es supervisado por un Estado miembro, impone una serie de obligaciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y elementos establecidas en el Anexo del mismo. A su vez, las organizaciones que participen en el mantenimiento de una aeronave de gran tamaño o de una aeronave utilizada para transporte aéreo comercial, así como los elementos que vayan a ser instalados en ellas, serán aprobadas de conformidad con las disposiciones del anexo II al Reglamento.

Asimismo, en varios Anexos al Reglamento también se regulan los requisitos de cualificación del personal certificador del mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves, así como los requisitos que deben cumplir las organizaciones de formación del referido personal certificador.

## 2. *Jurisprudencia reciente*

### 2.1 *El TGUE respalda la legalidad del llamado nuevo régimen de "tax lease" español*

El pasado 9 de diciembre de 2014, el Tribunal General de la Unión Europea (en adelante TGUE) ha dictado Sentencia en el asunto iniciado por la asociación de astilleros holandeses contra la decisión de la Comisión Europea autorizando el nuevo régimen fiscal para determinados contratos de arrendamiento financiero, régimen comúnmente conocido como "tax lease", y desarrollado por la Ley 16/2012, de 27 de diciembre, por la que se adoptan diversas medidas tributarias dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y al impulso de la actividad económica, aplicable a la adquisición de determinados activos, entre ellos los buques no construidos en serie de tax lease español.

Nos remitimos a anteriores Newsletter de la Industria en relación a este régimen fiscal.

La Sentencia desestima el recurso formulado por la asociación de astilleros holandeses que, planteaba que la Comisión debería haber abierto el procedimiento de investigación formal con el objeto de haber oído a la demandante y, en su caso, examinado si existía una posible ayuda de Estado a los astilleros españoles.

La Sentencia se dedica en su mayor parte a desestimar los argumentos de carácter procesal invocados por los astilleros holandeses para argumentar que concurrían "serias dificultades" que habrían obligado a la Comisión a realizar un análisis más detallado. En particular, el Tribunal descarta que la duración de la investigación preliminar, las quejas de terceras partes y las solicitudes de información enviadas por la Comisión a las autoridades españolas sean suficientes para indicar la existencia de tales dificultades.

### 2.2 *El TJUE falla en contra del sistema español de estiba*

En su Sentencia de 11 de diciembre de 2014, la Sala Sexta del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJUE) falla en contra del sistema de estiba español (regulado en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante), al declarar que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 49 TFUE, al obligar con carácter general a las empresas estibadoras que operan en los puertos de interés general españoles a inscribirse en una Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios (en lo sucesivo, «SAGEP») y, en todo caso, al no permitirles recurrir al mercado para contratar su propio personal, ya sea de forma permanente o temporal, a menos que los trabajadores propuestos por la SAGEP no sean idóneos o sean insuficientes.

En este sentido, la Sentencia aclara que, aun cuando las obligaciones que impone el régimen portuario español se aplican de modo idéntico tanto a los operadores establecidos en España como a aquellos que provienen de otros Estados miembros, tales obligaciones pueden tener como resultado impedir a esta última categoría de operadores establecerse en los puertos españoles de interés general para desarrollar en ellos una actividad de manipulación de mercancías. En particular, tanto la obligación de inscribirse en una SAGEP y, en su caso, de participar en el capital de ésta, como la obligación de contratar con carácter prioritario a trabajadores puestos a disposición por dicha sociedad y contratar a un mínimo de tales trabajadores sobre una base permanente, compelen a las empresas estibadoras extranjeras a llevar a cabo una adaptación que puede tener consecuencias financieras y producir perturbaciones en su funcionamiento, hasta el punto de disuadir a las empresas de otros Estados miembros de establecerse en los puertos españoles de interés general.

Por consiguiente, el TJUE declara que las obligaciones que el régimen portuario español impone a las empresas estibadoras para desarrollar su actividad en los puertos españoles de interés general constituyen una restricción a la libertad de establecimiento a efectos del artículo 49 TFUE, y que esta restricción va más allá de lo que resulta necesario para alcanzar los objetivos perseguidos, por lo que no está justificada.

### 2.3 *El TGUE confirma la validez de los recargos de las compañías aéreas por maleta facturada*

En su Sentencia de 18 de septiembre de 2014, el TGUE resuelve a favor de una compañía aérea una petición de decisión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n 1 de Ourense en un litigio relativo a la imposición a la compañía aérea de una multa que sancionaba el contenido de los contratos de transporte aéreo de esta sociedad que obligaba a un pasajero a pagar un sobrecoste por maleta facturada.

A la hora de interpretar el artículo 22, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, el TJUE entiende que el Reglamento nº 1008/2008 se aplica a la fijación de las tarifas correspondientes al transporte de pasajeros y de su equipaje y que el precio que debe pagarse por el transporte del equipaje facturado de los pasajeros aéreos puede constituir un suplemento opcional de precio, en el sentido del artículo 23, apartado 1, del Reglamento nº 1008/2008, dado que tal servicio no puede considerarse obligatorio o indispensable para el transporte de dichos pasajeros.

En cambio, por lo que se refiere al equipaje no facturado, es decir, el equipaje de mano, el TJUE señala que tal equipaje debe considerarse, en principio, un elemento indispensable del transporte de los pasajeros y que su transporte, por consiguiente, no puede ser objeto de un suplemento de precio, siempre y cuando dicho equipaje responda a las exigencias razonables relativas a su peso y dimensiones y cumpla con los requisitos de seguridad aplicables.

## II. España

### 1. **Normativa y desarrollos legislativos**

#### 1.1 *Novedades en el régimen del tonnage tax de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades*

El pasado 28 de noviembre de 2014 se publicó en el BOE la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, Ley que entró en vigor el pasado 1 de enero de 2015 y se aplicará a los períodos impositivos que se inicien a partir de la expresada fecha.

Dentro de las modificaciones al régimen de las entidades navieras en función del tonelaje (conocido como *tonnage tax*), regulado ahora en el Título VII, Capítulo XVI de la Ley 27/2014, artículos 113 a 117, (antiguos artículos 124 a 128 del TRLIS), cabe destacar, además de alguna modificación menor (especialmente la ampliación de los buques cuya explotación posibilita la aplicación del régimen a aquellos gestionados estratégica y comercialmente desde un estado del Espacio Económico Europeo, en vez de la mención a la Unión Europea), que la solicitud para aplicar el régimen bastará con presentarla con anterioridad al inicio del período impositivo a partir del cual vaya a surtir efectos, por lo que ya no se exige que la citada solicitud se formule como mínimo 3 meses antes del inicio del período.

### 1.2 *Nuevas exenciones de ventas y entregas de gases fluorados a buques y aeronaves*

El pasado 28 de noviembre de 2014 se publicó en el BOE la Ley 28/2014, de 27 de noviembre, por la que se modifican la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias, la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, y 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 modificaciones, la Ley 28/2014 modifica el artículo 5 de 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, estableciendo unas nuevas exenciones en virtud de las cuales estarán exentas en las condiciones que reglamentariamente se establezcan la primera venta o entrega de gases fluorados de efecto invernadero a los buques o aeronaves que realicen navegación marítima o aérea internacional, excluida la privada de recreo.

A los efectos de este artículo, se entiende por navegación marítima o aérea internacional la realizada partiendo del ámbito territorial de aplicación del impuesto y que concluya fuera del mismo o viceversa. Asimismo se considera navegación marítima internacional la realizada por buques afectos a la navegación en alta mar que se dediquen al ejercicio de una actividad industrial, comercial o pesquera, distinta del transporte, siempre que la duración de la navegación, sin escala, exceda de cuarenta y ocho horas.

### 1.3 *Creación del Registro General de la Flota Pesquera en la nueva Ley de Pesca Marítima y exenciones al IRPF de los rendimientos del trabajo personal de los marinos*

El pasado 27 de diciembre de 2014 se publicó en el BOE la Ley 33/2014, de 26 de diciembre, por la que se modifica la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

Esta nueva ley, entre otras mejoras y modificaciones normativas, crea un Registro General de la Flota Pesquera, que, de acuerdo con la Sentencia del Tribunal Constitucional 166/2013, de 7 de octubre, incluya tanto los buques que faenan en aguas exteriores y los que simultanean aguas exteriores y aguas interiores (Censo de la Flota Pesquera Operativa), como aquellos que exclusivamente faenan en aguas interiores y las embarcaciones auxiliares de instalaciones de acuicultura (Registros o Censos de las comunidades autónomas), es decir, todos los buques que forman parte del Registro Comunitario de Buques.

De esta forma, el artículo 57 de la Ley crea en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAAMA) un Registro General de la Flota Pesquera donde estarán incluidos todos los buques pesqueros con pabellón español que forman parte del Registro Comunitario de Buques. Este Registro General estará compuesto por los buques que faenan en aguas exteriores y los que simultanean aguas exteriores e interiores contenidos en el Censo de la Flota Pesquera Operativa regulado en el artículo 22 y por los buques que faenan exclusivamente en aguas interiores.

Asimismo, mediante la Disposición Adicional 41 de la Ley 26/2014, de 27 de noviembre, por la que se modifican la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, y otras normas tributarias, se añade una disposición adicional cuadragésima primera, que para los tripulantes de los buques de pesca que, enarblando pabellón español estén inscritos en el registro de la flota pesquera comunitaria y la empresa propietaria en el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles, pesquen exclusivamente túnidos 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 miembros, tendrá la consideración de renta exenta el 50 por ciento de los rendimientos del trabajo personal que se hayan devengado con ocasión de la navegación realizada en tales buques. La aplicación efectiva de lo establecido en esta disposición adicional quedará condicionada a su compatibilidad con el ordenamiento comunitario.

#### *1.4 Se modifica la regulación de las tarjetas habilitantes para gobernar las embarcaciones de recreo*

El pasado 15 de enero de 2015 se publicó en el BOE la Resolución de 27 de noviembre de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifica el anexo VII del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

En virtud de esta Resolución, se incorporan mediante la Resolución indicada los modelos de tarjeta de capitán de yate, patrón de yate, patrón de embarcaciones de recreo, patrón para navegación básica, las tarjetas de moto náutica y la licencia de navegación, respectivamente, con sus respectivas instrucciones.

#### *1.5 Se armonizan los procedimientos aduaneros en el caso de tráfico marítimo*

El pasado 31 de diciembre de 2014 se publicó en el BOE la Orden HAP/2485/2014, de 29 de diciembre, por la que se modifican la Orden EHA/1217/2011, de 9 de mayo, por la que se regula el procedimiento de entrada y presentación de mercancías introducidas en el territorio aduanero comunitario y la declaración sumaria de depósito temporal, así como la declaración sumaria de salida y la notificación de reexportación en el marco de los procedimientos de salida de las mercancías de dicho territorio, y la Orden de 18 de diciembre de 2001, por la que se establecen las instrucciones para la presentación del manifiesto de carga para el tráfico marítimo.

El objetivo de la Orden, además de actualizar la normativa aduanera para trasponer ciertas Directivas Comunitarias recientes, es armonizar el procedimiento de comunicación entre autoridades competentes para todas las formalidades aduaneras existentes en el caso de tráfico marítimo.

De esta forma, se modifica el procedimiento de entrada y presentación de mercancías introducidas en el territorio aduanero comunitario y la declaración sumaria de depósito temporal, así como la declaración sumaria de salida y la notificación de reexportación en el marco de los procedimientos de salida de las mercancías de dicho territorio. En los puertos de interés general, la declaración se presentará a través de la Autoridad Portuaria correspondiente que, a su vez, la enviará con carácter inmediato al organismo público Puertos del Estado, quien la hará llegar inmediatamente a la Aduana.

Asimismo, destaca la obligación de los titulares de las terminales marítimas de mercancías de comunicar de forma inmediata a la Aduana los datos de identificación de los contenedores que entren o salgan por vía terrestre, la fecha y la hora de su entrada o salida y, en su caso, la identificación del medio de transporte que lo conduce y del transportista. Esta comunicación se realizará por vía electrónica según las especificaciones que figuren en la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

### 1.6 *Se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria*

El pasado 23 de diciembre se publicó en el BOE el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto, como autoridad responsable de la seguridad ferroviaria en España y organismo independiente dotado de personalidad jurídica propia.

En virtud de la autorización prevista en la disposición adicional tercera de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos y en la disposición adicional octogésima sexta de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales para 2014, se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (en adelante, AESF), que sucede a la Dirección General de Ferrocarriles (adscrita al Ministerio de Fomento) en los fines, competencias y funciones atribuidas a la Agencia, y que se rige por la citada Ley 28/2006, de 18 de julio, por el Estatuto y, supletoriamente, por las normas aplicables a las entidades de Derecho público adscritas a la Administración General del Estado.

Como objeto de la AESF destaca su función de autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, tal y como se establece en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, y en particular, la ordenación, inspección y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario, en relación tanto con las infraestructuras, el material rodante, el personal ferroviario, como con la operación ferroviaria. Asimismo, la AESF llevará a cabo las funciones relacionadas con la interoperabilidad del sistema ferroviario de competencia estatal. También le corresponderá el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias.

### 1.7 *Se actualiza el régimen de inspecciones de buques extranjeros*

El pasado 6 de diciembre de 2014 se publicó en el BOE el Real Decreto 1004/2014, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, cuya entrada en vigor se produjo al día siguiente de dicha publicación.

El objetivo de esta norma es incorporar al derecho interno la Directiva 2013/38/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013 por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, que pretende incluir las referencias al Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 (CTM 2006), adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) el 23 de febrero de 2006, entre la normativa internacional cuya aplicación y cumplimiento debe ser verificado por las autoridades competentes de los Estados costeros de la Unión Europea al realizar el control de los buques extranjeros que entren en sus puertos.

De esta forma, se incorporan al régimen de control de los buques extranjeros que entren en puertos españoles todas las referencias a las reglas y preceptos actualizados sobre el trabajo marítimo y a gente de mar que prevé el Convenio CTM 2006, teniendo en cuenta que son los Estados que ejercen las obligaciones de control por el Estado rector del puerto los que deben comprobar el cumplimiento del CTM 2006 por parte de los buques mercantes que entren en sus puertos, con el fin de velar por la seguridad y salud de las tripulaciones de los buques y evitar el falseamiento de la competencia.

Dentro de las concretas normas incorporadas a través de este Real Decreto, destaca el establecimiento de un procedimiento para quejas en tierra relacionadas con el CTM 2006, en virtud del cual toda queja de un miembro de la tripulación de un buque que haga escala en un

puerto español relativa al incumplimiento de los requisitos del CTM 2006 (incluidos los derechos de los miembros de la tripulación) podrá ser formulada ante un inspector de la capitanía marítima. En esos casos, el inspector deberá emprender una investigación inicial.

## 2. *Jurisprudencia reciente*

### 2.1 *El TS confirma la validez de las ampliaciones de la cobertura por responsabilidad civil en el transporte aéreo de pasajeros*

En su Sentencia de 4 de julio de 2014, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo desestima el recurso de casación interpuesto por una compañía aseguradora en un accidente aéreo y confirma que, sujetos al artículo 25 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 y ratificado por España mediante Instrumento de Ratificación publicado en el BOE el 20 de mayo de 2004, es perfectamente válido el pacto por el que el titular de una aeronave y tomador del seguro amplía la cobertura por muerte por razón de responsabilidad civil para los supuestos de responsabilidad objetiva y subjetiva, en cuyo caso la aseguradora responde de la cantidad ampliada de la que habría correspondido al asegurado.

De esta forma, el alto Tribunal confirma la tesis sostenida por las anteriores instancias, que establecieron que el tomador de un seguro de responsabilidad civil aérea puede contratar una póliza por cuantía superior a la establecida en la Ley de Navegación Aérea y en el Convenio de Montreal, para los supuestos de responsabilidad civil (artículo 21). Esta ampliación de cobertura será operativa según lo libremente pactado, en este caso no sólo para los supuestos de dolo o culpa grave, sino para todos los supuestos de responsabilidad objetiva y subjetiva

En definitiva, el Tribunal Supremo admite la validez de las ampliaciones de la cobertura por responsabilidad civil en el transporte aéreo de pasajeros y confirma la condena de la aseguradora de responder de la cantidad ampliada de la que habría correspondido al asegurado.

#### Más información:

##### **Jesús Barbadillo**

Counsel, responsable de Transporte y Marítimo

[jesus.barbadillo@garrigues.com](mailto:jesus.barbadillo@garrigues.com)

T +34 91 514 52 00