

Índice

I. Unión Europea	2
1. Normativa y desarrollos legislativos	2
1.1 Comunicación de la Comisión relativa a la interpretación del Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)	2
1.2 Ampliación del plazo de exención por categorías a los consorcios de transporte marítimo	3
2. Jurisprudencia reciente	3
2.1 El TJUE declara que un crucero que comienza y termina, con los mismos pasajeros, en un mismo puerto del Estado miembro en el que se desarrolla, está comprendido dentro del concepto de «cabotaje marítimo» en el sentido del Reglamento nº 3577/92	3
2.2 El TJUE valora el concepto de “prestadora de servicios de transporte marítimo” a los efectos de acogerse al principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y países terceros del Reglamento nº 4055/86	4
II. España	5
1. Normativa y desarrollos legislativos	5
1.1 Se aprueba la Ley de la Navegación Marítima	5
1.2 Se incrementa el plazo de las concesiones portuarias	5
1.3 Se regulan los drones	6
1.4 Se aprueba la Ley de Puertos de la Generalitat Valenciana	6
1.5 Se modifica la figura del representante aduanero	6
1.6 Se determinan los títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros	6
2. Jurisprudencia reciente	7
2.1 El TC confirma que no existe plazo limitado para recurrir las decisiones desestimadas por silencio administrativo	7

I. Unión Europea

1. Normativa y desarrollos legislativos

1.1 *Comunicación de la Comisión relativa a la interpretación del Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)*

Con fecha 22 de abril de 2014 la Comisión Europea ha publicado la Comunicación relativa a la interpretación del Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), tras veinte años de aplicación del citado Reglamento (CEE) nº 3577/92 y a la luz de la experiencia acumulada durante el período de vigencia de la norma.

La Comunicación, que es únicamente de carácter informativo para facilitar la lectura del Reglamento, precisa, entre otras cuestiones, el ámbito de aplicación de la libre prestación de servicios en el sector del cabotaje marítimo, y los beneficiarios de dicha libertad.

Así, se indica que el Reglamento (CEE) nº 3577/92 liberaliza el cabotaje marítimo en los países donde este sector de la economía estaba reservado a los nacionales y la libertad de operar entre dos puertos de un mismo Estado miembro queda garantizada para todos los armadores de la Unión en los términos legalmente establecidos. Los Estados miembros no pueden supeditar dicha libertad a ninguna restricción, a menos que 1) dicho sistema esté justificado por razones imperiosas de interés general (por ejemplo, garantizar la seguridad de los buques y el orden en las aguas de los puertos); que 2) sea necesario y proporcionado al objetivo perseguido y que 3) esté basado en criterios objetivos y no discriminatorios que los armadores interesados conozcan de antemano.

Respecto de los beneficiarios de la libre prestación de servicios de cabotaje marítimo, el Reglamento sobre cabotaje incluye entre los «armadores comunitarios» a «las compañías marítimas establecidas de conformidad con la legislación de un Estado miembro y cuyo centro de actividad principal esté situado en un Estado miembro, realizándose su control efectivo en un Estado miembro» (letra b) del apartado 2 del artículo 2).

La Comisión considera que el concepto de «control efectivo en un Estado miembro» significa en este contexto que las decisiones determinantes y la gestión diaria se realizan desde territorio comunitario y que las reuniones del consejo de administración se celebran en territorio de la Comunidad.

Respecto del concepto «controladas por nacionales de un Estado miembro» contemplado en dicho artículo, la Comisión considera que significa que los nacionales comunitarios tienen la posibilidad de ejercer una influencia decisiva en la compañía marítima, por ejemplo, si la mayoría del capital de la compañía pertenece a nacionales de la Unión o si tienen la mayoría de los derechos de voto, o si los nacionales de la Unión pueden nombrar a más de la mitad de los miembros del órgano administrativo, de gestión o de supervisión de dicha compañía naviera.

1.2 Ampliación del plazo de exención por categorías a los consorcios de transporte marítimo

El pasado 25 de junio de 2014 se publicó en el DOUE el Reglamento (UE) nº 697/2014 de la Comisión de 24 de junio de 2014 por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 906/2009 en lo relativo al período de aplicación de los denominados consorcios marítimos.

De esta forma, el Reglamento (CE) nº 906/2009 de la Comisión concede una exención por categorías a los consorcios de transporte marítimo de la prohibición que se recoge en el artículo 101, apartado 1, del Tratado, bajo ciertas condiciones. Dicho Reglamento expirará el 25 de abril de 2015, de conformidad con la duración máxima de cinco años fijada en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 246/2009.

Sobre la base de la experiencia de la Comisión al aplicar la exención por categorías, parece que las justificaciones para una exención por categorías para los consorcios siguen siendo válidas y que las condiciones sobre cuya base se determinaron el alcance y el contenido del Reglamento (CE) nº 906/2009 no han variado sustancialmente.

Por consiguiente, mediante el Reglamento (UE) nº 697/2014 se prorroga el período de aplicación del Reglamento (CE) nº 906/2009 cinco años, hasta el 25 de abril de 2020.

Por último, cabe decir que la recién aprobada Ley de Navegación Marítima (que se comentará más adelante) ha derogado explícitamente la regulación de las conferencias marítimas prevista en los artículos 261 y 262 del Real Decreto Legislativo 2/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPEMM).

2. Jurisprudencia reciente

2.1 El TJUE declara que un crucero que comienza y termina, con los mismos pasajeros, en un mismo puerto del Estado miembro en el que se desarrolla, está comprendido dentro del concepto de «cabotaje marítimo» en el sentido del Reglamento nº 3577/92

En su Sentencia de 27 de marzo de 2014, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) responde a una petición de cuestión prejudicial planteada por el Consejo de Estado italiano en el asunto C-17/13 en el sentido de confirmar que un servicio de transporte marítimo consistente en un crucero que comienza y termina, con los mismos pasajeros, en un mismo puerto del Estado miembro en el que se desarrolla, está comprendido dentro del concepto de «cabotaje marítimo» en el sentido del Reglamento nº 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

La cuestión prejudicial trae causa del recurso planteado por un armador de un crucero de bandera suiza ante la denegación de una solicitud de autorización por lo que respecta a la travesía del crucero por un tramo de mar italiano, negativa basada en que el cabotaje marítimo estaba reservado a los buques con pabellón de un Estado miembro de la Unión.

En su Sentencia, el TJUE estima que, aunque es cierto que los servicios de transporte enumerados en el artículo 2, número 1, letras a) a c), del Reglamento nº 3577/92 se describen diciendo que tienen puertos de partida y de llegada distintos, sin embargo, esta enumeración, que va precedida del término «en particular», no es exhaustiva, por lo que cuando un crucero comienza y termina, con los mismos pasajeros, en un mismo puerto, esta identidad del puerto de partida y de llegada y de los pasajeros durante todo el itinerario no puede dar lugar a la inaplicabilidad del Reglamento nº 3577/92.

En definitiva, al estar definido el concepto de cabotaje marítimo, en los artículos 1, apartado 1, y 2, número 1, del Reglamento nº 3577/92, por la expresión «servicios de transporte marítimo dentro de un Estado miembro», según el TJUE debe considerarse que todo servicio de crucero que se preste normalmente a cambio de una remuneración en las aguas marítimas de un Estado miembro está comprendido dentro del ámbito de aplicación del referido Reglamento, aunque se trate de un crucero que comienza y termina, con los mismos pasajeros, en un mismo puerto del Estado miembro en el que se desarrolla.

2.2 *El TJUE valora el concepto de "prestadora de servicios de transporte marítimo" a los efectos de acogerse al principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y países terceros del Reglamento nº 4055/86*

En su Sentencia de 8 de julio de 2014, el TJUE resuelve una cuestión prejudicial planteada por el Tribunal laboral sueco dentro del asunto C-83/13, en virtud del cual se discute si, en el ámbito de un conflicto laboral que supuso la paralización de un buque y los consiguientes perjuicios para el armador, una sociedad establecida en un Estado parte del Acuerdo EEE y propietaria de un buque que enarbola pabellón de un país tercero puede invocar el principio de la libre prestación de servicios cuando lleva a cabo servicios de transporte marítimo desde un Estado parte del Acuerdo EEE o hacia éste.

El Tribunal de Justicia señala en primer lugar que, al definir el ámbito de aplicación personal de la libre prestación de servicios en el sector de los transportes marítimos desde o hacia Estados parte del Acuerdo EEE, el Derecho de la Unión (especialmente el Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros) identifica dos categorías de personas que pueden invocar la libre prestación de servicios: por un lado, los nacionales de un Estado parte del Acuerdo EEE establecidos en el EEE, y, por otro lado, los nacionales de un Estado parte del Acuerdo EEE establecidos en un país tercero y las compañías navieras establecidas en un país tercero y controladas por nacionales de un Estado parte del Acuerdo EEE.

Para poder aplicar el Reglamento, debe de tratarse de transportistas marítimos establecidos fuera de la Comunidad que utilicen buques matriculados en un Estado miembro y controlados por ciudadanos; o transportistas marítimos establecidos en un Estado parte del Acuerdo EEE, propietarios de un buque que enarbola el pabellón de un país tercero, siempre que dicha sociedad pueda calificarse de prestadora de dichos servicios, por ser quien explota el buque, y que los destinatarios de esos servicios estén establecidos en Estados parte de dicho Acuerdo distintos de aquel en el que esté establecida esa sociedad.

En cuanto a las claves para poder invocar el principio, según el TJUE será cada tribunal estatal de cada Estado miembro el que debe valorar si la sociedad que quiere acogerse al principio por invocar el Reglamento puede calificarse de prestadora de dichos servicios de transporte, es decir, si es quien explota el buque.

Asimismo, el TJUE considera que la aplicación del Reglamento nº 4055/86 no se ve afectada en absoluto por el hecho de que el buque que efectúe los transportes marítimos de que se trate y en el que estén empleados los trabajadores afectados por un conflicto colectivo enarbola el pabellón de un país tercero ni por el hecho de que los miembros de la tripulación del buque sean nacionales de países terceros. Como ya indicó la Sentencia Laval un Partneri (asunto C-341/05) las medidas de conflicto colectivo también deben de analizarse desde la perspectiva de la compatibilidad con el principio de la libre prestación de servicios.

En definitiva, el TJUE responde a la cuestión prejudicial planteada en el sentido de que una sociedad establecida en un Estado parte del Acuerdo EEE, propietaria de un buque que enarbola el pabellón de un país tercero que presta servicios de transporte marítimo desde o hacia un Estado parte de dicho Acuerdo, puede invocar la libre prestación de servicios, siempre que dicha sociedad sea quien explota el buque.

II. España

1. Normativa y desarrollos legislativos

1.1 *Se aprueba la Ley de la Navegación Marítima*

El pasado 8 de julio de 2014 el Pleno del Congreso aprobó de manera definitiva el Proyecto de Ley de Navegación Marítima que actualizará finalmente de forma exhaustiva la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima para superar las contradicciones existentes entre los convenios internacionales vigentes en España y la normativa española y deroga, entre otras normas, el Libro III del Código de Comercio de 1885.

La nueva Ley entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el BOE. El contenido concreto de la citada Ley, una vez publicado el texto en el BOE, se desarrollará de forma monográfica en futuras *Newsletters*.

1.2 *Se incrementa el plazo de las concesiones portuarias*

El pasado 5 de julio de 2014 se publicó en el BOE el Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. La norma introduce importantes modificaciones en el ámbito de los transportes y del sector de la infraestructura portuaria, adoptados con carácter urgente dentro del Plan de medidas para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 6 de junio.

En el ámbito de las infraestructuras portuarias, se introducen varias modificaciones en el TRLPMM que van dirigidas a potenciar la competitividad en el sector portuario y el incremento de la inversión privada en infraestructuras portuarias. Entre las novedades, destaca el incremento del plazo de las concesiones demaniales portuarias, elevándolo al límite máximo de 50 años, la introducción de un nuevo supuesto de prórroga extraordinaria asociada a la contribución para la financiación de infraestructuras de conectividad portuaria y mejora de las redes de transporte de mercancías, la creación del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria y el levantamiento de la prohibición de destinar a uso hotelero, a albergues u hospedaje determinadas infraestructuras portuarias en desuso, situadas dentro del dominio público portuario (especialmente los faros).

1.3 *Se regulan los drones*

El anteriormente citado Real Decreto-Ley 8/2014 establece por primera vez el régimen jurídico específico aplicable a las condiciones de explotación, autorización de uso y seguros obligatorios de los aviones no tripulados o drones, RPAs (por sus siglas en inglés, *Remotely Piloted Aircraft*) o UAVs (por sus siglas en inglés, *Unmanned Aerial Vehicle*), sin perjuicio de su posterior desarrollo reglamentario.

1.4 *Se aprueba la Ley de Puertos de la Generalitat Valenciana*

El pasado 8 de julio de 2014 se publicó en el BOE la Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat, que establece la organización portuaria de la Generalitat Valenciana y regula la planificación, construcción, gestión, explotación y la disciplina en materia de puertos de competencia autonómica (destacando puertos como el de Denia). La citada Ley viene a ser, como la mayoría de las normas autonómicas existentes al respecto, un reflejo de la normativa estatal (TRLPEMM) establecida para los puertos de interés general.

1.5 *Se modifica la figura del representante aduanero*

El pasado 14 de mayo de 2014 se publicó en el BOE el Real Decreto 285/2014, de 25 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 335/2010, de 19 de marzo, por el que se regula el derecho a efectuar declaraciones en aduana y la figura del representante aduanero, cambio que se produce en virtud de una serie de Sentencias del Tribunal Supremo, que establecieron que no puede constituir una limitación para el acceso a esta actividad el hecho de ser el representante aduanero una persona jurídica.

Fruto de dichas sentencias, la nueva norma suprime la condición de ser persona física al representante aduanero, por lo que toda persona jurídica que hubiese estado habilitada para presentar declaraciones por cuenta de terceros con anterioridad a la entrada en vigor del nuevo marco jurídico, se considera que cumple con la condición de acreditación de la aptitud para presentar declaraciones ante la Aduana.

Finalmente, se incorporan algunas modificaciones técnicas, entre otras, una mayor especificación de la formación mínima que debe acreditarse para acceder a la condición de representante aduanero, la sustitución del procedimiento de inscripción de oficio en el Registro de Representantes Aduaneros por el de solicitud, y la prestación de garantías en el supuesto de representación aduanera en la modalidad de representación directa.

1.6 *Se determinan los títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros*

El pasado 4 de julio de 2014 se publicó en el BOE la Resolución de 27 de junio de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de interés general.

En virtud del Acuerdo de Ministros que refleja la Resolución citada, el Consejo de Ministros determinará el número de títulos habilitantes a otorgar para cada línea o conjunto de líneas en las que se prestará el servicio en régimen de concurrencia, así como el período de vigencia de dichos títulos habilitantes.

En concreto, se otorgará un título habilitante adicional que permita a un nuevo operador prestar, en concurrencia con Renfe-Operadora, servicios de transporte ferroviario de viajeros no sujetos a obligaciones de servicio público sobre las líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General que se señalan en el anexo de la Resolución. Este título habilitante adicional otorgado para operar los servicios contemplados en este Acuerdo tendrá un período de vigencia de siete años, contados desde su adjudicación.

2. **Jurisprudencia reciente**

2.1 *El TC confirma que no existe plazo limitado para recurrir las decisiones desestimadas por silencio administrativo*

En su Sentencia 52/2014, de 10 de abril de 2014, el Pleno del Tribunal Constitucional ha rechazado las dudas de constitucionalidad planteadas por el Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha (TSJCM) respecto del art. 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa (LJCA). Este precepto establece los plazos para recurrir en vía jurisdiccional las decisiones de la Administración que se producen por silencio administrativo y, concretamente, establece un plazo de seis meses para recurrir las decisiones de la Administración que se producen por silencio administrativo (es decir, aquellas en las que no hay resolución expresa). El precepto añade que los seis meses se contarán "para el solicitante y otros posibles interesados, a partir del día siguiente a aquél en que, de acuerdo con su normativa específica, se produzca el acto presunto".

El origen de la cuestión de inconstitucionalidad, formulada por el Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha, es la multa que la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de dicha Comunidad Autónoma impuso a un particular por haber podado encinas sin la preceptiva autorización. El particular recurrió la sanción en vía administrativa, pero el recurso no obtuvo respuesta. Ante el silencio de la Administración, el particular presentó recurso contencioso-administrativo ante el TSJCM. En sus alegaciones, la Administración solicitó al Tribunal que rechazara el recurso por extemporáneo al haber sido presentado fuera del plazo de seis meses que fija el artículo 46.1 de la LJCA.

La sentencia del Pleno, que cuenta con un voto particular discrepante, entiende que cuando, como en este caso, el silencio administrativo tiene sentido negativo (es decir, cuando desestima la petición del particular) el recurso no está sujeto a plazo temporal alguno, por lo que el precepto cuestionado no es aplicable a esos supuestos. En consecuencia, desaparece también cualquier sospecha sobre su constitucionalidad, pues el derecho a la tutela judicial efectiva no se ve afectado. Esta sentencia tiene incidencia, entre otros, en el ámbito sancionador y administrativo-portuario.

Más información:

Jesús Barbadillo

Counsel, responsable de Transporte y Marítimo

jesus.barbadillo@garrigues.com

T +34 91 514 52 00

GARRIGUES

www.garrigues.com

Síguenos:



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

© **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.

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