

Índice

I. Unión Europea e Internacional	2
1. Normativa y desarrollos legislativos	2
1.1 La OMI aprueba el Código IGF para el uso del gas licuado como combustible marino	2
1.2 Se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo a través de la Directiva 2014/89/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014	2
2. Jurisprudencia reciente	3
2.1 El TJUE fija el concepto de «hora de llegada» utilizado para determinar la magnitud del retraso sufrido por los pasajeros de un vuelo de cara a ser indemnizados	3
2.2 El TJUE confirma que el Acuerdo marco sobre el trabajo de duración determinada se aplica a marinos en trayectos situados entre dos puertos de un mismo Estado miembro	4
II. España	4
1. Normativa y desarrollos legislativos	4
1.1 Entra en vigor la Ley de la Navegación Marítima	4
1.2 Se modifica el procedimiento de escala de buques en los puertos de interés general	5
1.3 Modificaciones del sector aeroportuario y portuario	5
1.4 Se agilizan los requisitos para obtener la exención de practica	7
1.5 Aprobado el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino	7
1.6 Novedades en materia de titulaciones profesionales de marina mercante y en materia náutica	8
2. Jurisprudencia reciente	9
2.1 El TS aclara el concepto y los efectos temporales de la fuerza mayor en un litigio relativo al incumplimiento de un contrato de compraventa internacional de mercancías	9
2.2 El TS confirma que la obligación del vendedor de entregar una embarcación implica la entrega en plazo de la documentación necesaria para su matriculación.	10

I. Unión Europea e Internacional

1. Normativa y desarrollos legislativos

1.1 *La OMI aprueba el Código IGF para el uso del gas licuado como combustible marino*

El Subcomité de Transporte de Mercancías y Contenedores de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó, en su sesión celebrada el pasado mes de septiembre de 2014, el borrador del Código internacional de seguridad sobre el uso de gases u otras sustancias de bajo punto de ignición como combustible para buques (IGF), así como unas propuestas de enmiendas al convenio SOLAS para hacer obligatorio dicho código. El borrador de dicho Código se enviará al Comité de Seguridad Marítima (MSC) para su aprobación y posterior adopción.

La finalidad del Código IGF es establecer disposiciones obligatorias para la disposición, instalación, control y monitorización de maquinaria y equipos que utilicen este tipo de combustibles (principalmente GNL) para minimizar los riesgos para el buque, su tripulación y el medio ambiente.

El Código cubre todas las áreas que necesitan especial atención en la utilización de este tipo de combustibles y establece unos objetivos concretos para todas las tareas relevantes en el proyecto, construcción y operación de buques que utilicen estos combustibles. El Código IGF será aplicable a todos los buques de nueva construcción, así como aquellos que utilicen actualmente combustibles convencionales y se transformen para utilizar GNL a partir de la fecha de la aprobación del Código. En un principio no se aplicará de forma obligatoria a buques de menos de 500 GT y se dejará a las administraciones nacionales su aplicación en estos casos.

1.2 *Se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo a través de la Directiva 2014/89/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014*

El pasado 28 de agosto de 2014 se publicó en el DOUE la Directiva 2014/89/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo, con vistas a fomentar el crecimiento sostenible de las economías marítimas, del desarrollo de los espacios marinos y del aprovechamiento de los recursos marinos, todo ello en el contexto de la política marítima integrada de la Unión.

La Directiva se aplicará a las aguas marinas de los Estados miembros (sin perjuicio del resto de la normativa de la Unión), pero no a aquellas aguas costeras ni a partes de las mismas objeto de medidas de ordenación territorial en un Estado miembro, a condición de que así se comunique en los planes de ordenación marítima. La Directiva establece que cada Estado miembro determinará y aplicará una ordenación del espacio marítimo teniendo en cuenta las interacciones entre tierra y mar.

A su vez, al determinar y aplicar la ordenación del espacio marítimo, la Directiva impone como objetivos a los Estados miembros que tengan en cuenta aspectos económicos, sociales y medioambientales para apoyar el desarrollo y el crecimiento sostenibles en el sector marítimo, aplicando un enfoque ecosistémico, y promover la coexistencia de las actividades y usos pertinentes.

Finalmente, de acuerdo con la Directiva, cada Estado miembro designará a la autoridad o autoridades competentes en lo concerniente a la aplicación de la misma, e impone a cada Estado miembro la obligación de enviar a la Comisión y a cualquier otro Estado miembro interesado copias de los planes de ordenación marítima, y de todas sus actualizaciones subsiguientes en un plazo de tres meses a partir de su publicación.

2. *Jurisprudencia reciente*

2.1 *El TJUE fija el concepto de «hora de llegada» utilizado para determinar la magnitud del retraso sufrido por los pasajeros de un vuelo de cara a ser indemnizados*

En su Sentencia de 4 de septiembre de 2014, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante TJUE) responde a una petición de cuestión prejudicial planteada por el Tribunal del Land de Salzburgo (Austria) en el asunto C-452/13 que tiene por objeto la interpretación del concepto de «hora de llegada» de los artículos 2, 5 y 7 del Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos.

La cuestión prejudicial trae causa de un recurso planteado por un pasajero contra una aerolínea (el transportista aéreo) ante la negativa de dicho transportista a indemnizar al primero por el supuesto retraso con el que su vuelo llegó al aeropuerto de Colonia/Bonn (Alemania).

El avión del pasajero despegó del aeropuerto de Salzburgo con retraso y a la llegada a destino, las ruedas tocaron la pista de aterrizaje del aeropuerto a las 17.38 h. Sin embargo, el avión no alcanzó su posición de estacionamiento hasta las 17.43 h, es decir, 3 horas y 3 minutos después de la hora de llegada prevista. Las puertas del avión se abrieron poco después. El pasajero considera que se llegó al destino final con un retraso de más de 3 horas con respecto a la hora de llegada prevista, por lo tanto entiende tener derecho a una indemnización de 250 euros sobre la base de los artículos 5 a 7 del Reglamento nº 261/2004. Por el contrario, la aerolínea sostiene que, al ser la hora de llegada efectiva la hora a la que las ruedas del aparato tocaron la pista de aterrizaje del aeropuerto de destino, el retraso con respecto a la hora de llegada prevista fue solamente de 2 horas y 58 minutos, de modo que no debe pagar indemnización alguna.

En su Sentencia, el TJUE recuerda que, cuando sufren un retraso importante, es decir de una duración igual o superior a tres horas, los pasajeros de los vuelos retrasados de ese modo, al igual que los pasajeros cuyo vuelo inicial ha sido cancelado, y a los que el transportista aéreo no puede proponer una conducción alternativa, disponen de un derecho a compensación sobre la base del artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, toda vez que también sufren una pérdida de tiempo irreversible. El concepto de «hora de llegada efectiva» debe entenderse, en el contexto del Reglamento nº 261/2004, en el sentido de que corresponde al momento en que se pone fin a la situación descrita, y que dicha situación de los pasajeros de un vuelo no cambia sustancialmente cuando las ruedas del avión tocan la pista de aterrizaje del aeropuerto de destino, ni cuando el avión alcanza su posición de estacionamiento y se activan los frenos de estacionamiento, sino tan sólo en el momento en que se permite a los pasajeros abandonar el aparato, y en el que a tales efectos se ordena abrir las puertas del avión y pueden los pasajeros, en principio, reanudar sus actividades habituales sin tener que sufrir limitaciones.

En definitiva, el TJUE apoya la tesis del derecho del pasajero a ser indemnizado, en la medida en que declara que los artículos 2, 5 y 7 del Reglamento (CE) nº 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que el concepto de «hora de llegada», utilizado para determinar la magnitud

del retraso sufrido por los pasajeros de un vuelo, designa el momento en el que se abre al menos una de las puertas del avión, al entenderse que en ese momento se permite a los pasajeros abandonar el aparato.

2.2 *El TJUE confirma que el Acuerdo marco sobre el trabajo de duración determinada se aplica a marinos en trayectos situados entre dos puertos de un mismo Estado miembro*

En su Sentencia de 3 de julio de 2014, el TJUE resuelve una cuestión prejudicial planteada por la *Corte suprema di cassazione* italiana sobre la interpretación del Acuerdo marco sobre el trabajo de duración determinada (el "Acuerdo marco"), que figura en el anexo de la Directiva 1999/70/CE, del Consejo, de 28 de junio de 1999, en varios litigios sobre la calificación de los contratos que vinculaban a unos marinos y sus empleadores.

Los marinos, que estaban inscritos en el registro de la gente de mar y fueron contratados en el marco de contratos por tiempo indefinido sucesivos por un máximo de 78 días para ser embarcados en transbordadores que efectuaban un trayecto marítimo nacional (cabotaje) en Italia, consideraron que sus relaciones laborales habían sido rescindidas de forma ilegal y solicitaron que se anularan sus contratos y se transformaran en una relación indefinida.

Dentro de las cuestiones planteadas, el TJUE estima que los marinos empleados en el marco de contratos de trabajo de duración determinada en transbordadores que efectúan un trayecto marítimo entre dos puertos situados en el mismo Estado miembro están comprendidos en el ámbito de aplicación del Acuerdo marco, ya que éste no excluye a ningún sector particular.

Dicho esto, la Sentencia establece que el Acuerdo marco no se opone a una normativa nacional (como la italiana) que establece que los contratos de trabajo de duración determinada deben indicar su duración, pero no su término. Asimismo, el Acuerdo marco tampoco se opone a que la normativa nacional establezca la transformación de los contratos de trabajo de duración determinada en relación laboral a tiempo indefinido únicamente en el supuesto en que el trabajador haya sido empleado de modo ininterrumpido en virtud de dichos contratos por el mismo empresario por una duración superior a un año o los contratos no se encadenasen con un intervalo superior a 60 días entre sí.

En relación a este último aspecto, el TJUE indica que incumbe al órgano nacional comprobar que la aplicación de la normativa es adecuada para prevenir y sancionar el uso abusivo de la concatenación de contratos de duración determinada sucesivos.

II. España

1. **Normativa y desarrollos legislativos**

1.1 *Entra en vigor la Ley de la Navegación Marítima*

El pasado 25 de septiembre entró en vigor la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM), publicada el pasado 25 de julio en el BOE y que, además de actualizar, modernizar y codificar gran parte del Derecho Marítimo, regula de forma exhaustiva las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima.

Nos remitimos al respecto a nuestra anterior edición especial de *Newsletter* de julio de 2014 en la que analizamos las principales novedades introducidas por la LNM de forma monográfica.

1.2 *Se modifica el procedimiento de escala de buques en los puertos de interés general*

El pasado 11 de agosto de 2014 se publicó en el BOE la Orden FOM/1498/2014, de 1 de agosto, por la que se modifica la Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general. La norma introduce importantes modificaciones a la anterior orden que regula el procedimiento de solicitud de escala, asignación de atraque y despacho de buques en los puertos de interés general, con el fin de incorporar en el procedimiento integrado de escala y en la denominada Declaración Única de Escala (DUE) todas las formalidades de información y adaptar la forma de declarar la información a la nueva definición de "transmisión electrónica de datos" contenida en el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos.

Destacan en la Orden dos conceptos esenciales: por un lado, la declaración única de escala (DUE), que se define como una declaración, formalizada mediante transmisión electrónica de datos, que, presentada ante la ventanilla única, contiene los datos necesarios para permitir a las administraciones marítima y portuaria gestionar la entrada, estancia y salida del buque de un puerto de interés general y facilitar al resto de administraciones y autoridades competentes la información que corresponda. Por otro lado, resulta clave el concepto de "transmisión electrónica de datos", es decir, el proceso de transmisión de información codificada digitalmente con un formato estructurado revisable que puede usarse directamente para su almacenamiento y tratamiento mediante ordenadores.

De esta forma, la autoridad portuaria queda constituida como ventanilla única, ante la cual el declarante deberá presentar, por procedimientos de transmisión electrónica de datos, la declaración única de escala (DUE), y los demás datos relativos a la información en ella requerida. La DUE contiene toda la información necesaria para la gestión de la escala por parte de la autoridad portuaria, para el despacho del buque por la capitán marítima y para cumplir con las formalidades de información establecidas en el Real Decreto 1334/2012. La DUE también contiene información sobre el buque y su agente consignatario, la declaración general de su capitán, la escala, la estancia del buque en puerto, la tripulación, los pasajeros, los residuos a bordo, las mercancías peligrosas y la protección del buque.

Los buques acogidos al despacho por tiempo no tendrán que cumplimentar los datos relativos a la declaración del capitán y la lista de tripulantes, siempre y cuando su presentación no sea requerida por otras autoridades competentes. Eso sí, los buques despachados por tiempo por la capitán marítima deberán presentar la DUE a los solos efectos de solicitud de escala y asignación de atraque o fondeo, y para comunicar las formalidades de información establecidas en el Real Decreto 1334/2012 a las autoridades competentes correspondientes.

1.3 *Modificaciones del sector aeroportuario y portuario*

El pasado 17 de octubre de 2014 se publicó en el BOE la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, ley que pretende mejorar la competitividad, entre otros aspectos, en materia de infraestructuras aeroportuarias y portuarias.

En el ámbito aeroportuario, destaca el establecimiento de un nuevo régimen de las tarifas aeroportuarias y la modificación en el régimen sancionador relativo al incumplimiento de las obligaciones impuestas en materia de navegación aérea, así como la creación de un régimen legal temporal para la autorización de operaciones de Aeronaves civiles pilotadas por control remoto. Por otro lado, destaca asimismo la creación de un Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), documento que establecerá la información sobre la evolución y situación actual de la red de aeropuertos y datos de carácter general de Aena, S.A.

En el ámbito portuario, las nuevas medidas, que modifican el vigente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011), van dirigidas a la mejora de la competitividad y la conectividad terrestre de los puertos de interés general, destacando el incremento del plazo de las concesiones demaniales portuarias, elevándolo al límite máximo de 50 años, a la vez que se introduce 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 y se crea el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, fondo que se nutrirá anualmente de las aportaciones que, con carácter de préstamo, realicen Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.

Asimismo, se contempla la posibilidad de ampliar el plazo de concesiones demaniales portuarias ya existentes (cuyo plazo máximo era de 35 años) siempre que el concesionario se comprometa a llevar a cabo, al menos una de las siguientes actuaciones: una inversión adicional relevante; una contribución a la financiación de infraestructuras de conexión terrestre de los puertos; y, por último, una reducción de las tarifas máximas que pudieran serle aplicables.

También, y dentro de las medidas que afectan a las infraestructuras portuarias cabe citar 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 y sujetas a protección por formar parte del patrimonio histórico, a fin de favorecer la preservación de dicho patrimonio, en los mismos términos previstos para los faros, y de impulsar el desarrollo turístico de las zonas en las que se ubican.

Por otra parte, el pasado 17 de septiembre de 2014 se publicó en el BOE la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, de la que recogemos, por su relevancia para el sector de los transportes, la implantación del BOE como Tablón Edictal Único para la realización de notificaciones administrativas.

De esta forma, la Ley implanta el Tablón Edictal Único a través del BOE para la realización de notificaciones administrativas, tanto de la Administración General del Estado como de las Administraciones autonómicas y locales, que deberán insertar en él sus anuncios (que tendrán carácter gratuito) para la notificación de cualquier procedimiento administrativo en el que sea imposible practicar la notificación a los interesados.

En este sentido, la citada Ley introduce una serie de modificaciones en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, consistentes básicamente en modificar el apartado 5 del artículo 59 de la Ley para hacer obligatoria la notificación por medio de un anuncio publicado en el BOE, introduciendo a su vez una disposición adicional vigésima, que es la que establece que la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado pondrá a disposición de las diversas Administraciones Públicas un sistema automatizado de remisión y gestión telemática para la publicación de los anuncios de notificación en el BOE, sistema que garantizará la celeridad en la publicación de los anuncios, su correcta y fiel inserción, así como la identificación del órgano remitente.

Este nuevo sistema de notificaciones, que resultará de aplicación a partir del 1 de junio de 2015 tanto a los procedimientos que se inicien con posterioridad a esa fecha como a los ya iniciados, permitirá al interesado tener conocimiento de todos los anuncios de notificación que le pueden afectar, con independencia del órgano que los dicte o de la materia de la que trate, desde un único lugar.

Dentro de nuestra Industria, esta novedad tendrá, sin duda, una gran incidencia en el ámbito del transporte terrestre, así como en el ámbito portuario y aeroportuario, abarcando la notificación de cualquier procedimiento administrativo como, entre otros, los procedimientos administrativos sancionadores portuarios o aeroportuarios y los procedimientos sancionadores en materia de tráfico y seguridad vial.

1.4 *Se agilizan los requisitos para obtener la exención de practicaje*

Recientemente, la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) ha aprobado una nueva Instrucción sobre la tramitación de solicitudes de exenciones de practicaje, que modifica la anterior instrucción 3/2011 con vistas a simplificar y agilizar los procesos administrativos y las pruebas para la obtención de estas exenciones.

De esta forma, la Administración marítima española ha dado respuesta a una demanda mayoritaria de los navieros españoles que, por lo general, entendían que la normativa al respecto era muy restrictiva, especialmente en los servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia y Autopistas del Mar en puertos españoles. De hecho, muchos capitanes de buques no disponen hoy de exención, pese a que en muchos casos el buque realiza más de 150 escalas anuales en un mismo puerto. Por todo ello, se ha procedido a la revisión del procedimiento de tramitación para facilitar el acceso de los capitanes de estos buques a las exenciones.

En la nueva instrucción se recogen, entre otros, a los siguientes aspectos:

- La prueba sobre conocimiento local del puerto podrá desarrollarse en inglés, a petición del capitán solicitante, y la Capitanía Marítima deberá facilitarle información sobre las materias sobre las que versará dicha prueba;
- Se confirma que la posibilidad de exigir una prueba práctica tiene carácter facultativo, quedando su exigencia o no a criterio del capitán marítimo.
- Asimismo, la Autoridad Portuaria podrá especificar en su informe preceptivo si una solicitud de exención afecta o no a un muelle en el que se almacenen mercancías peligrosas; y
- Las Capitanías Marítimas deberán informar en cada caso detalladamente sobre las fechas y plazos de desarrollo de cada expediente de cara a garantizar la agilización del proceso de tramitación de los mismos.

1.5 *Aprobado el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino*

El pasado 4 de octubre de 2014 se publicó en el BOE la Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino, en cumplimiento de lo previsto en el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, que aprobó el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

Se trata, en ambos casos, de instrumentos preventivos y de lucha ante todo supuesto de contaminación marina accidental o deliberada con independencia de su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas.

El Sistema Nacional de Respuesta contempla dos subsistemas, que se corresponden con sus dos ámbitos de actuación, el marítimo y el costero. El Plan Marítimo Nacional prevé, para cada uno de estos subsistemas, la elaboración de distintos planes de contingencias, incluyendo su ámbito de aplicación del plan, los análisis de riesgos y áreas marítimas vulnerables, la determinación de las circunstancias de activación del plan y los requisitos técnicos que comprenden la organización, los procedimientos de actuación y de coordinación y el empleo de los medios materiales y personales necesarios para la realización de las actividades relacionadas con la contaminación del medio marino.

1.6 *Novedades en materia de titulaciones profesionales de marina mercante y en materia náutica*

Centrados en las titulaciones profesionales de marina mercante, cabe decir que el pasado 8 de noviembre se publicó en el BOE el Real Decreto 938/2014, de 7 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 973/2009 por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante. El nuevo Real Decreto, que entró en vigor al día siguiente al de su publicación en el BOE, traspone a nuestro ordenamiento jurídico las novedades aprobadas por la Directiva 2012/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, que modificó la Directiva 2008/106/CE y que, en síntesis, incorpora las llamadas "enmiendas de Manila" del Convenio STCW (sobre titulación, formación y guardia de la gente de mar) en relación a la prevención del fraude con los títulos, las normas médicas, la formación sobre protección marítima (piratería, robo, etc.) y la formación en tecnologías.

Por otra parte, y centrados ya en materia náutica, cabe decir que el pasado sábado 18 de octubre se publicó en el BOE el Real Decreto 804/2014, de 19 de septiembre, por el que se establece el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transporten hasta doce pasajeros, que aplica a buques de recreo de una eslora (Lh) superior a 24 metros y arqueo bruto inferior a 3000 GT, susceptibles de transportar hasta 12 pasajeros, sin incluir a la tripulación, conocidos comúnmente como "megayates".

El Real Decreto, que entrará en vigor el próximo 18 de enero de 2015, es decir a los tres meses de su publicación en el BOE, pretende cubrir dos objetivos:

- por un lado, fijar las condiciones técnicas de seguridad y prevención de la contaminación de los megayates, declarando la equivalencia, y por tanto su aplicación, del código inglés "*Large Commercial Yacht Code /LY3*", que es un estándar desarrollado en el Reino Unido y que tiene una aceptación y extensión generalizada a escala internacional; y
- por otro lado, favorecer la matriculación de estos yates en España y facilitar a los astilleros la unificación de estándares de diseño y la comercialización de sus productos en nuestro país y en el extranjero.

El Real Decreto establece la tripulación que deben llevar estos buques de recreo, tanto para uso privado como comercial, los sistemas de comunicaciones, las autorizaciones y certificaciones que deben tener, las inspecciones que deben pasar, así como las responsabilidades del propietario y de los pasajeros, y por donde y en qué condiciones deben navegar, entre otros requisitos. Además, el citado Real Decreto determina las normas técnicas de seguridad y prevención de la contaminación que deben cumplir estos buques de recreo.

Por último e igualmente en materia náutica, el pasado 11 de octubre de 2014 se publicó en el BOE el Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, cuyas disposiciones entrarán en

vigor a los tres meses de su publicación y que regula los títulos náuticos que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo y las motos náuticas, sus atribuciones y los requisitos y el procedimiento exigidos para su obtención, sin perjuicio de los títulos náutico-deportivos que habiliten específicamente para el gobierno de motos-náuticas.

Este citado Real Decreto también regula los medios técnicos y materiales y de las titulaciones exigibles al personal docente que, por razones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, deben cumplir las escuelas y las federaciones de vela y motonáutica, a efectos de realizar las actividades de formación precisas para la obtención de los títulos náuticos antes referidos.

2. Jurisprudencia reciente

2.1 *El TS aclara el concepto y los efectos temporales de la fuerza mayor en un litigio relativo al incumplimiento de un contrato de compraventa internacional de mercancías*

En su Sentencia de 5 de junio de 2014, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo desestima los recursos extraordinarios por infracción procesal y de casación interpuestos por una empresa vendedora que vio rechazada su reclamación de abono del precio de unos productos vendidos a una empresa compradora ante la negativa de la compradora a recibir dicha mercancía y a abonar su precio a consecuencia del incendio sufrido en su establecimiento.

En otras diversas cuestiones, la sentencia analiza la validez de la interpretación realizada por los tribunales de instancia y apelación del concepto de "fuerza mayor" invocado por la compradora, en virtud del artículo 79 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercancías, de 11 de abril de 1980 (en adelante, Convención de Viena), como causa exoneratoria del pago del comprador que se niega a recibir la mercancía suministrada.

En este sentido, el alto tribunal confirma que el supuesto de hecho encaja en un supuesto de fuerza mayor previsto en el artículo 79 Convención de Viena, ya que el incumplimiento de la compradora fue debido a un impedimento ajeno a su voluntad, que al celebrar los contratos no cabía razonablemente esperar que la misma tuviese en cuenta tal impedimento y que, con posterioridad a la perfección de los contratos, no cabía esperar razonablemente que evitara o superara sus consecuencias.

En cuanto al alcance de la exoneración, y a pesar del argumento de la vendedora que la exoneración solo podría operar mientras durase el impedimento y que el tribunal de apelación había extendido el efecto liberatorio más allá del momento en que se mantuvo la situación de fuerza mayor, el alto tribunal entiende que la vendedora no ha probado que la imposibilidad sobrevenida de la compradora haya cesado, ni que pudo reanudar la actividad una vez superado el incendio, es decir, no consta que la compradora haya sido puesta en la situación de nuevo de haber podido cumplir con la recepción de la mercancía y su pago.

En definitiva, el Tribunal Supremo admite la posibilidad de exoneración de una empresa compradora en un supuesto de fuerza mayor ante una falta de recepción y pago de unas partidas de mercancía suministradas.

2.2 *El TS confirma que la obligación del vendedor de entregar una embarcación implica la entrega en plazo de la documentación necesaria para su matriculación.*

En la reciente Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 8 de julio de 2014, el alto tribunal inadmite un recurso extraordinario por infracción procesal y un recurso de casación interpuesto frente a una sentencia dictada en segunda instancia en un juicio ordinario sobre resolución de contrato de compraventa de una embarcación.

La vendedora recurrente alega que la sentencia de apelación yerra al no aplicar correctamente la excepción "*non adimpleti contractus*" y al imponer al vendedor la obligación de cumplir con el deber de entrega y matriculación de la embarcación pese a existir un incumplimiento previo del comprador por negarse éste a la recepción de la embarcación y a pagar su precio.

Sin embargo, al alto tribunal inadmite el recurso y confirma la interpretación realizada por la sentencia impugnada en el sentido de que el cumplimiento de la obligación del vendedor de entregar la embarcación en el plazo pactado debe ir acompañada de la entrega de la documentación necesaria para su matriculación para así poder navegar. El alto tribunal entiende igualmente que, si bien la embarcación fue entregada físicamente en plazo, no lo fue en las condiciones aptas para su fin al faltar la matriculación, lo que es suficiente para considerar acreditado el incumplimiento contractual del vendedor y determinar la resolución contractual, máxime cuando las partes contratantes habían configurado el incumplimiento de la obligación de matricular la embarcación como condición resolutoria expresa.

En otras palabras, no procede distinguir entre la entrega física de la embarcación y la entrega jurídica de la misma para sostener que fue entregada en plazo, como pretende hacer la vendedora, por lo que, no habiendo el comprador entregado la embarcación debidamente documentada para su matriculación en el plazo previsto, éste no incumplió su obligación de recibirla, al hacer uso de la facultad resolutoria prevista en el propio contrato de compraventa.

Al haberse entregado la documentación para la matriculación de la embarcación tardíamente y siendo esta además incorrecta, no puede entenderse efectuada la entrega de la embarcación en plazo, lo que evidencia el incumplimiento contractual del vendedor y facultó a la resolución contractual del comprador.

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