

DICIEMBRE 2017

PUBLICADO EL TRATADO  
CONSTITUTIVO DE LA COMUNIDAD  
DEL TRANSPORTE ENTRE LA UNIÓN  
EUROPEA Y LOS ESTADOS PARTE  
DE LA EUROPA SUDORIENTAL

SANCIÓN AL REINO DE ESPAÑA  
POR INEJECUCIÓN DE  
SENTENCIA DEL TJUE

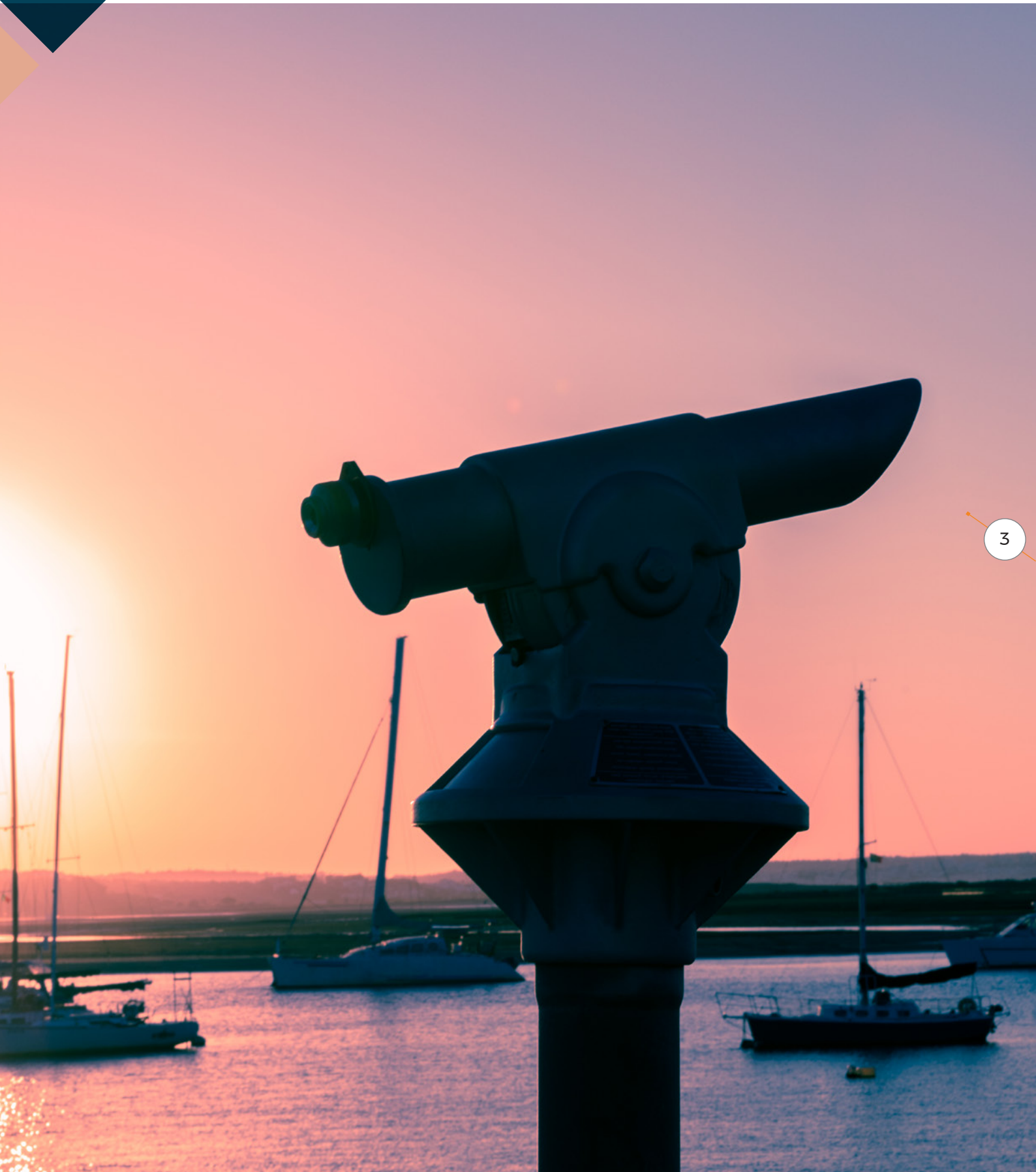
LA COMPENSACIÓN POR  
RETRASO O CANCELACIÓN DE UN  
VUELO DEBE CALCULARSE SEGÚN  
LA DISTANCIA DIRECTA ENTRE  
ORIGEN Y DESTINO



# ÍNDICE

<b>1. UNIÓN EUROPEA E INTERNACIONAL</b>	4
<b>1.1 Normativa y desarrollo normativo</b>	4
1.1.1. Se publica el Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte, entre la Unión Europea y los estados parte de la Europa Sudoriental (la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Kosovo, Montenegro y la República de Serbia)	4
<b>1.2 Jurisprudencia reciente</b>	4
1.2.1. Sanción al Reino de España por inejecución de sentencia del TJUE	4
1.2.2. Compensación por retraso o cancelación de un vuelo debe calcularse según la distancia directa entre origen y destino	4
<b>2. ESPAÑA</b>	5
<b>2.1 Normativa y desarrollos legislativos</b>	5
2.1.1. Se publica el Real Decreto 873/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación, desarrollo e innovación	5
2.1.2. Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques	5
2.1.3. Resolución de Puertos del Estado por la que se aprueba el procedimiento de homologación de los trabajadores de la estiba	5
<b>2.2 Jurisprudencia reciente</b>	5
2.2.1. Se cuestiona la eficacia probatoria de los pantallazos de vuelo	5
2.2.2. El Tribunal Supremo confirma que no es posible limitar la responsabilidad por créditos marítimos por daños causados por una embarcación de recreo atracada en un puerto	6





# 1

## Unión Europea e Internacional

### 1

#### NORMATIVA Y DESARROLLO NORMATIVO

##### 1. Se publica el Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte, entre la Unión Europea y los estados parte de la Europa Sudoriental (la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Kosovo, Montenegro y la República de Serbia)

Que tiene por objeto la creación de una Comunidad del Transporte en el ámbito del transporte por carretera, ferrocarril, vías navegables interiores y marítimo, así como el desarrollo de la red de transporte entre la Unión Europea y las Partes de Europa Sudoriental («Comunidad del Transporte»).

Los países de la Europa Sudoriental, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Montenegro, la República de Serbia y la República de Albania son países candidatos a la adhesión a la Unión Europea; y Bosnia y Herzegovina también ha solicitado su adhesión. Con respecto a Kosovo, se ha planteado que los procedimientos internos de los Estados miembros de la Unión Europea puedan ser de aplicación cuando se reciban documentos expedidos por las autoridades de Kosovo en el marco del presente Tratado.

Establece su preámbulo que la Comunidad del Transporte se basará en la integración progresiva de los mercados del transporte de las Partes de Europa Sudoriental en el mercado del transporte de la Unión Europea a partir del acervo pertinente, entre otros, en materia de normas técnicas, interoperabilidad, seguridad, protección, gestión del tráfico, política social, contratación pública y medio ambiente, para todos los modos de transporte, excluido el transporte aéreo.

### 2

#### JURISPRUDENCIA RECIENTE

##### 1. Sanción al Reino de España por inejecución de sentencia del TJUE

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) condenó el pasado 13 de julio al Reino de España al pago de una cantidad a tanto alzado de 3 millones de euros por el incumplimiento de España en la

ejecución de la sentencia de 11 de diciembre de 2014, Comisión/España (C 576/13, EU:C:2014:2430), por la que el Tribunal de Justicia declaró que el Reino de España había incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 49 TFUE, al imponer a las empresas de otros Estados miembros que deseen desarrollar la actividad de manipulación de mercancías en los puertos españoles de interés general tanto la obligación de inscribirse en una Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios y, en su caso, de participar en el capital de ésta, por un lado, como la obligación de contratar con carácter prioritario a trabajadores puestos a disposición por dicha Sociedad Anónima, y a un mínimo de tales trabajadores sobre una base permanente, por otro lado.

Declara que el Reino de España incumplió las obligaciones que le incumbían en virtud del artículo 260 TFUE, apartado 1, al no haber adoptado, en la fecha en que expiró el plazo señalado en el escrito de requerimiento emitido por la Comisión Europea, es decir, el 20 de septiembre de 2015, las medidas que implicaba la ejecución de la sentencia de 11 de diciembre de 2014. Y la condena a pagar a la Comisión Europea una cantidad a tanto alzado de 3 millones de euros.

##### 2. Compensación por retraso o cancelación de un vuelo debe calcularse según la distancia directa entre origen y destino

El TJUE ha dictaminado el 7 de septiembre que las compensaciones a pasajeros aéreos por la cancelación o gran retraso de un vuelo con conexión debe calcularse en función de la distancia “a vuelo de pájaro” entre el origen y llegada del viaje, y no en base a una posible distancia mayor por el desvío de la escala.

Entiende que el hecho de que, debido a la conexión, la distancia efectivamente recorrida por ese vuelo sea superior a la distancia entre los aeropuertos de salida y de llegada no incide en el cálculo de la compensación. Y que la naturaleza del vuelo (directo o con conexión) no tiene impacto sobre la intensidad de la molestia sufrida por los pasajeros.

El Tribunal entiende que el reglamento comunitario “no diferencia” entre vuelo directo o vuelos de conexión, por lo que deduce que en ambos casos los pasajeros deben ser tratados “de igual modo” en lo que respecta al cálculo del importe de la compensación.

**1. Se publica el Real Decreto 873/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación, desarrollo e innovación**

Este real decreto tiene por finalidad la adaptación de la norma nacional reguladora de los apoyos al sector de la construcción naval en forma de ayudas directas en materia de I+D+i a los últimos cambios normativos comunitarios, la consolidación de las modificaciones habidas en el texto y la separación de los dos instrumentos de ayuda aún vigentes, manteniendo los apoyos en la forma de ayudas en materia de I+D+i.

Existen peculiares razones de interés público, social y económico para el desarrollo de actuaciones de impulso a la construcción naval mediante la concesión de subvenciones directas, como son: el efecto tractor en el empleo, directo e inducido, particularmente relevante en las regiones en las que las unidades productivas están localizadas, el carácter innovador de la actividad y su gran componente exportador. Asimismo, permite ofrecer posibilidades de acceso a ayudas en materia de I+D+i como las ofrecidas por el resto de Estados a sus astilleros.

Por ello, a estas ayudas, como continuación del Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, les resulta de aplicación lo previsto en el artículo 22.2.c) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, relativo a las ayudas en régimen de concesión directa, siendo preciso un real decreto que, de conformidad con el artículo 28.2 de la referida ley, apruebe las normas especiales de las subvenciones reguladas en el citado artículo 22.2.c) y dé continuidad al anterior real decreto regulador de las ayudas al sector, con cargo al fondo de reestructuración.

**2. Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques**

Se aprueba el Real Decreto 874/2017, que tiene el fin de adaptar la norma nacional reguladora de los apoyos al sector (el Real Decreto 442/1994, de

11 de marzo), a los últimos cambios normativos comunitarios y consolidar las modificaciones habidas en el texto, manteniendo el apoyo oficial a los créditos concedidos por entidades de crédito a los armadores nacionales o extranjeros, a astilleros y a terceros, con los límites y condiciones señalados en el Acuerdo de la OCDE, igualándose así a las condiciones en las que compiten nuestros astilleros en el mercado internacional y favoreciendo la actividad exportadora de este sector.

Constituye por tanto el objeto del real decreto la regulación del apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos concedidos por entidades de crédito a armadores nacionales o extranjeros, a astilleros y a terceros para la construcción o transformación de buque en astilleros españoles.

**3. Resolución de Puertos del Estado por la que se aprueba el procedimiento de homologación de los trabajadores de la estiba**

El Ente Público Puertos del Estado, mediante resolución de 10 de julio de 2017, aprueba el procedimiento para la homologación de los trabajadores de la estiba, que a la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 8/2017, de 12 de mayo, hayan realizado más de 100 jornadas de trabajo en el servicio de manipulación de mercancías en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, así como en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga, transbordo de mercancías que hubieran estado excluidas del servicio al amparo del art.2.g) del RDL 2/1986, de 23 de mayo.

**1. Se cuestiona la eficacia probatoria de los pantallazos de vuelo**

El Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo nº 1 ha anulado una sanción impuesta por AESA a un operador de drones por la comisión de varias infracciones administrativas. Se imputaba la comisión de infracciones por sobrevolar aglomeración de personas y realizar vuelos nocturnos e incumplir los requisitos para realizar actividades aéreas de trabajos de filmación audiovisual.

El Juzgado anula las sanciones impuestas al entender que los visionados de videos y capturas de pantalla realizados por un funcionario, no son suficientes para adquirir certeza probatoria.

Durante la instrucción se denegaron todos los medios de prueba propuestos en contra de lo dispuesto en la normativa, estimando que, para adquirir certeza probatoria, el visionado de tales videos y capturas de pantalla debería como mínimo ser objeto de certificación por funcionario habilitado con facultades certificantes, y que contuviera referencia de los equipos usados para realizar las capturas de imagen, PC y software utilizado para el tratamiento de datos, incorporando las certificaciones técnicas sobre su verificación que acreditasen que se encontraban en perfectas condiciones de funcionamiento, fechas de captura de los enlaces y pantallazos, contenido y conservación de la información, así como de los procedimientos técnicos que garanticen la fiabilidad y autenticidad de las capturas, de forma que la petición de pruebas relativas a los aspectos expresados no se puede considerar superflua o ajena al contenido del expediente y debió ser admitida por resultar relevante para poder constituir la prueba de cargo del expediente sancionador.

## **2. El Tribunal Supremo confirma que no es posible limitar la responsabilidad por créditos marítimos por daños causados por una embarcación de recreo atracada en un puerto**

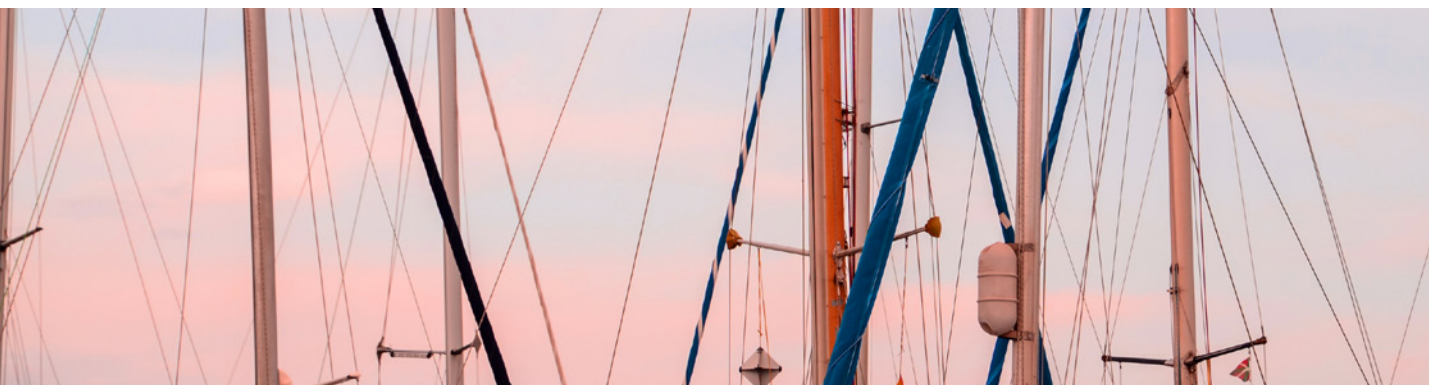
En su Auto de 28 de junio de 2017, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo inadmite los recursos de casación y extraordinario por infracción procesal interpuestos por varias aseguradoras de

una embarcación de recreo contra la sentencia dictada en segunda instancia, por la Audiencia Provincial de Barcelona y que condenaba a las mismas a indemnizar los daños ocasionados como consecuencia del incendio en un yate amarrado en el Port Vell de Barcelona a los yates colindantes.

Siguiendo y confirmando el anterior criterio del alto tribunal seguido en su Sentencia de 6 de mayo de 2015, el alto tribunal considera que el supuesto objeto del recurso no está incluido en el ámbito de aplicación del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (tras sus sucesivas modificaciones), puesto que las reclamaciones formuladas no se enmarcan en una actividad de “explotación del buque” que exige el elemento de explotación del buque, esto es, la existencia de una actividad empresarial articulada en torno al buque, incompatible con el carácter y uso de embarcación de recreo que tenía la embarcación cuyo incendio causó los daños cuya indemnización se reclama.

La Sala, siendo consciente del carácter problemático de la cuestión, considera que la limitación de responsabilidad regulada en tal convenio solo está justificada en el caso de desarrollo de una actividad empresarial, pues al constituir un régimen privilegiado respecto del resarcimiento integral de los daños y perjuicios que constituye la regla general en el Derecho de daños, no está justificado tal régimen privilegiado cuando la embarcación cuyo uso o tenencia ha causado los daños es una embarcación de recreo.

Con esta segunda sentencia, el alto tribunal sienta doctrina en torno a una cuestión compleja y discutida, y parece interpretar el Convenio de forma más restrictiva que en otras jurisdicciones.



## MÁS INFORMACIÓN: DEPARTAMENTO TRANSPORTE Y MARÍTIMO

Síguenos:



# GARRIGUES

Esta 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