

Índice

I. Unión Europea e Internacional	3
1. Normativa y desarrollos legislativos	3
1.1 España ratifica el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar	3
1.2 Se adaptan algunas disposiciones en materia laboral de las Directivas relativas a los trabajadores del mar	3
1.3 Reglamento (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de normas básicas comunes de seguridad aérea	4
1.4 Decisión relativa a las ayudas estatales concedidas por Grecia a un concesionario de una parte del puerto de El Pireo	5
2. Jurisprudencia reciente	5
2.1 El TJUE aclara que un problema técnico no es una circunstancia extraordinaria que impida el derecho del pasajero a ser indemnizado por un retraso en su vuelo	5
II. España	6
1. Normativa y desarrollos legislativos	6
1.1 Nuevos avales del Estado para transformar buques (re-motorizaciones e instalación de scrubbers)	6
1.2 Se actualizan las tasas portuarias y aeroportuarias en la Ley de Presupuestos Generales del Estado	6
1.3 Novedades en el régimen de la protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero y en materia laboral (reforma Estatuto de los Trabajadores)	6
1.4 Se crea el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias	8
1.5 Se actualizan los requisitos técnicos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques	8
1.6 Se regula el procedimiento para formalizar las consignaciones en sede electrónica para tomar parte en subastas judiciales y notariales. Incidencia en las ejecuciones judiciales de bienes muebles (buques y aeronaves)	9
1.7 Entra en vigor la Ley del Sector Ferroviario	9

1.8	Se actualiza el régimen de nacionalidad y matriculación de las aeronaves civiles y el reglamento de matriculación de aeronaves civiles	10
2.	Jurisprudencia reciente	10
2.1	El TS confirma que se puede ejercitar la acción de responsabilidad por pérdida o daños en la mercancía pese a no haber formulado protesta	10
2.2	El TS analiza el régimen de agravación de la responsabilidad del transportista terrestre en un transporte de mercancía frágil defectuosamente cumplido	11

I. Unión Europea e Internacional

1. Normativa y desarrollos legislativos

1.1 *España ratifica el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar*

El 11 de septiembre de 2015 se publicó en el BOE el Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 2002 (en adelante, el Protocolo de Atenas).

El citado Protocolo de Atenas, que ha sido ratificado por la Unión Europea y, por ende, debe ser aplicado por todos los Estados Miembros, eleva considerablemente los límites de la responsabilidad del transportista tanto en los casos de fallecimiento o lesiones sufridas por un pasajero en un buque como en los supuestos de pérdida o daños del equipaje.

De este modo, para los supuestos de muerte o lesiones de un pasajero, este límite de responsabilidad se fijó en 46.666 Derechos Especiales de Giro (DEG) en el Convenio de Atenas de 1974, mientras que el Protocolo de Atenas eleva dichos límites hasta los 250.000 DEG por pasajero, excepto si el transportista demuestra que el suceso se debió a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible.

En cuanto a la pérdida o daños del equipaje, la responsabilidad del transportista por la pérdida o daño del equipaje de mano se limita a 2.250 DEG por pasajero y transporte. Además, la responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por vehículos, incluidos los equipajes transportados en o sobre el vehículo se limita a los 12.700 DEG por vehículo y transporte, y la responsabilidad del transportista por la pérdida o daño de otro equipaje se limita a 3.375 DEG por pasajero y transporte.

El Protocolo de Atenas también introduce un régimen de seguro obligatorio, así como un mecanismo que faculta a los Estados parte a mantener o introducir límites de responsabilidad más elevados (o una responsabilidad ilimitada) en el caso de vehículos que están sujetos a la jurisdicción de sus tribunales.

Por otro lado, en fecha 11 de septiembre de 2015 también se publicó y se hizo efectivo el Instrumento de Denuncia al Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976.

1.2 *Se adaptan algunas disposiciones en materia laboral de las Directivas relativas a los trabajadores del mar*

El pasado 6 de octubre de 2015 se publicó en el DOUE la Directiva (UE) 2015/1794 del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican las Directivas 2008/94/CE, 2009/38/CE y 2002/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y las Directivas 98/59/CE y 2001/23/CE del Consejo, en lo que se refiere a la gente de mar.

De esta forma, mientras las anteriores Directivas excluyen a determinada gente de mar de su ámbito de aplicación o bien permiten a los Estados miembros excluirla, se ha entendido por parte de la UE que estas posibles exclusiones respecto de las condiciones de trabajo y la información y la consulta de los trabajadores pueden impedir que la gente de mar disfrute

plenamente de su derecho a trabajar en condiciones equitativas y justas y a la información y la consulta, o limitar el pleno disfrute de dichos derechos. En la medida en que la existencia de exclusiones y/o la posibilidad de introducirlas no estén justificadas por razones objetivas y la gente de mar no recibe el mismo trato, se han suprimido las disposiciones que permitan esas exclusiones.

De esta forma, se establece que, en materia de negociación colectiva, los miembros de una comisión especial negociadora o de un comité de empresa europeo, o sus suplentes, que sean miembros de la tripulación de un buque marítimo, podrán participar en las reuniones de la comisión especial negociadora o del comité de empresa europeo, o en cualesquiera otras reuniones previstas en los procedimientos establecidos, siempre que, cuando se celebre la reunión, dichos miembros o suplentes no estén navegando o en puerto en un país distinto de aquel en el que esté domiciliada la compañía naviera. En la medida de lo posible, las reuniones se programarán para facilitar la participación de los miembros o suplentes que sean miembros de las tripulaciones de los buques marítimos. En caso de que un miembro de una comisión especial negociadora o de un comité de empresa europeo, o su suplente, que sea miembro de la tripulación de un buque marítimo, no pueda asistir a una reunión, se planteará la posibilidad de utilizar, siempre que sea posible, las nuevas tecnologías de la información y la comunicación.

Por otro lado, en materia de despidos colectivos, se establece que si el proyecto de despido colectivo se refiere a los miembros de la tripulación de un buque marítimo, el empresario lo notificará a la autoridad competente del Estado del pabellón.

Finalmente, en relación a los traspasos de empresas, se establece que la Directiva 2001/23/CE se aplicará a un traspaso de un buque marítimo que sea parte de un traspaso de una empresa, un centro de actividad o una parte de estos, a condición de que el cesionario se encuentre dentro del ámbito de aplicación territorial del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) o que la empresa, centro de actividad o parte de una empresa o centro de actividad traspasados sigan encontrándose dentro del mismo. Sin embargo, la citada Directiva no será aplicable cuando el objeto del traspaso consista exclusivamente en uno o varios buques marítimos.

1.3 Reglamento (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de normas básicas comunes de seguridad aérea

El pasado 14 de noviembre se publicó en el DOUE el Reglamento de Ejecución (UE) de la Comisión 2915/1998, de 5 de noviembre por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de normas básicas comunes de seguridad aérea.

Incorpora medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil, así como medidas generales que completan esas normas básicas comunes.

Entró en vigor el día 15 de noviembre y será aplicable en los Estados Miembros a partir del próximo 1 de febrero de 2016.

1.4 Decisión relativa a las ayudas estatales concedidas por Grecia a un concesionario de una parte del puerto de El Pireo

El pasado 15 de octubre de 2015 se publicó en el DOUE la Decisión (UE) 2015/1827 de la Comisión de 23 de marzo de 2015 relativa a las ayudas estatales SA 28876 (12/C) (ex CP 202/09) concedidas por Grecia a las empresas Piraeus Container Terminal S. A. (PCT) y Cosco Pacific Limited (Cosco).

Esta Decisión es el resultado de un procedimiento formal incoado a raíz de una denuncia formalizada ante la Comisión alegando que el Estado griego había concedido una ayuda estatal ilegal en forma de exención de impuestos y la introducción de disposiciones más favorables en el contrato de concesión tras la presentación de las ofertas.

En virtud de la Decisión, la Comisión considera que Grecia ha aplicado ilegalmente, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE, una serie de medidas de ayuda estatal a favor de PCT y de su acreedor, Cosco, tales como la exención del impuesto sobre la renta por intereses devengados hasta la fecha de puesta en servicio del muelle III, el derecho a la devolución del excedente del IVA independientemente de la fase de conclusión del objeto del contrato, o el derecho al traslado de pérdidas sin límite temporal.

Por ello, Grecia deberá recuperar de PCT y de su empresa matriz Cosco la ayuda incompatible concedida y garantizará que la Decisión se aplique en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de su notificación.

2. Jurisprudencia reciente

2.1 El TJUE aclara que un problema técnico no es una circunstancia extraordinaria que impida el derecho del pasajero a ser indemnizado por un retraso en su vuelo

En su Sentencia de 17 de septiembre de 2015 (asunto C-257/14), el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) resuelve una petición de decisión prejudicial planteada por el Rechtbank Ámsterdam (Países Bajos) que tiene por objeto la interpretación 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, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91.

Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre un pasajero y la compañía aérea KLM acerca de la negativa de ésta a indemnizar a la demandante en el litigio principal, cuyo vuelo se retrasó por una conjunción de fallos técnicos del avión.

A pesar que la compañía aérea se opuso a la demanda del pasajero para que se le concediera una compensación a causa del retraso de su vuelo, aduciendo la excepción prevista en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004, en caso de «circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables», el TJUE interpreta que, en el contexto de la actividad del transportista aéreo, el suceso imprevisto del fallo técnico es inherente al ejercicio normal de esa actividad, y que la prevención de esa clase de avería o la reparación que ésta requiere, incluida la sustitución de una pieza prematuramente defectuosa, no escapan al control efectivo del transportista aéreo interesado.

En definitiva, el TJUE declara que el artículo 5, apartado 3, 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, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91, debe interpretarse en el sentido de que un problema técnico, que sobrevino imprevistamente, que no es imputable a un mantenimiento deficiente y que tampoco fue descubierto con ocasión de un mantenimiento regular, no encaja en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de esa disposición.

II. España

1. Normativa y desarrollos legislativos

1.1 *Nuevos avales del Estado para transformar buques (re-motorizaciones e instalación de scrubbers)*

El artículo 51 de la Ley 48/2015, de 29 de octubre, de los Presupuestos Generales del Estado para 2016 (publicada en el BOE del pasado 30 de octubre de 2015), que entrará en vigor el próximo 1 de enero de 2016, prevé, como novedad importante, una dotación de 40 millones de euros para conceder avales del Estado con el objeto de financiar transformaciones de buques españoles no superiores a 15 años para utilizar gas natural licuado (GNL) como combustible (re-motorizaciones) o instalar depuradores (scrubbers) de los gases de sus motores, lo que pudiera ser muy interesante para las empresas navieras dadas las nuevas exigencias medioambientales en materia de contenido máximo de azufre de los combustibles marinos.

También, y al igual que en los años anteriores, sigue igualmente en vigor la posibilidad de conceder avales del Estado para financiar la adquisición de buques mercantes nuevos en construcción o usados cuya antigüedad máxima sea de 5 años.

1.2 *Se actualizan las tasas portuarias y aeroportuarias en la Ley de Presupuestos Generales del Estado*

La Ley 48/2015, de 29 de octubre, de los Presupuestos Generales del Estado para 2016, publicada en el BOE del pasado 30 de octubre de 2015, revisa y actualiza, entre otros aspectos, las cuantías y bonificaciones aplicables a las tasas en el ámbito portuario y aeroportuario.

En este sentido, cabe destacar que la citada Ley prevé una minoración de las cuantías de las prestaciones patrimoniales públicas aeroportuarias y revisa las bonificaciones aplicables en los puertos de interés general a las tasas de ocupación, del buque, del pasaje y de la mercancía, así como los coeficientes correctores de aplicación de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía.

1.3 *Novedades en el régimen de la protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero y en materia laboral (reforma Estatuto de los Trabajadores)*

El pasado 22 de octubre se publicó en el BOE la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

Esta ley entra en vigor el 1 de noviembre de 2015, salvo determinados aspectos que entrarán en vigor el 1 de enero de 2016, y deroga el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, por la que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, aprobado por el Decreto 2864/1974, de 30 de agosto.

Esta norma pretende englobar en un único texto legal el nuevo régimen legal tanto del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar como del resto de prestaciones y servicios gestionados por el Instituto Social de la Marina, organismo dependiente del Ministerio de Empleo y Seguridad Social encargado de la protección social del sector marítimo-pesquero.

De esta forma, el texto incorpora tanto la protección de los trabajadores encuadrados en el régimen especial de la seguridad social de los trabajadores del mar, como aquellos aspectos y programas que complementan su protección social: sanidad marítima, acción social y formación marítima y sanitaria.

La ley extiende también su ámbito de aplicación para englobar a nuevos colectivos como los trabajadores dedicados a la acuicultura, los buceadores y los estibadores portuarios, a quienes define la nueva Ley de acuerdo con la enunciación realizada en el texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobador mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Dentro de los trabajadores por cuenta ajena se incluyen, como novedad, al personal que presta sus servicios en plataformas fijas para exploración o explotación de recursos marinos, el personal de investigación y de seguridad a bordo de embarcaciones de marina mercante o pesca marítima, y los trabajadores dedicados a la acuicultura. También se incluyen en este grupo los buceadores, rederos, estibadores, prácticos de puerto y el personal administrativo de empresas estibadoras.

Mediante esta Ley se configura un régimen especial que distingue entre dos colectivos: los trabajadores por cuenta ajena y los trabajadores por cuenta propia. Asimismo, la Ley nace con vocación de simplificación de la regulación del régimen del mar, ya que recoge solamente las especificidades del mismo en materia de cotización y coeficientes reductores de la edad de jubilación. En todo lo demás, la Ley se remite a la normativa general de la seguridad social, tratando de evitar las anteriores duplicidades en la regulación.

Por último, en relación al sector de la náutica de recreo, cabe destacar como novedad la inclusión de los marinos que embarcan en yates de recreo como autónomos, quedando adscritos al régimen especial de los trabajadores autónomos (RETA) los marinos que, de forma habitual, personal y directa, a título lucrativo y fuera del ámbito de la dirección y organización de otra persona, se enrolen como técnicos y tripulantes de embarcaciones de recreo o deportivas.

A su vez, el pasado 23 de octubre se publicó en el BOE el Real Decreto Legislativo 2/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, que actualiza la denominación de estibadores portuarios. En concreto, considera relación laboral de carácter especial "la de los estibadores portuarios que presten servicio a través de entidades de puesta a disposición de trabajadores a las empresas titulares de licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías, siempre y cuando dichas entidades desarrollen su actividad exclusivamente en el ámbito".

1.4 *Se crea el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias*

El pasado 19 de junio de 2015 se publicó en el BOE la Orden AAA/1179/2015, de 8 de junio, por la que se crea el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias (en adelante, RESAE), y se regula su estructura y funcionamiento. De esta forma, y aunque el RESAE ya se había creado formalmente mediante la Orden AAA/2406/2013, de 23 de diciembre, en desarrollo de las Directrices para el examen de las ayudas estatales en el sector de la pesca y la acuicultura (2008/C84/06), es realmente con esta Orden cuando se integra en una única disposición tanto la creación como la estructura y funcionamiento del RESAE y se incluye el modelo de solicitud en el mismo.

El RESAE se constituirá en una base de datos informatizada integrada en el Censo de la Flota Pesquera Operativa (CFPO), incluido en el Sistema de Información de Pesca. Los armadores o propietarios de los buques de pesca que, enarbolando pabellón español y cuyos buques estén inscritos en el registro de la flota pesquera comunitaria y la empresa propietaria en el RESAE, pesquen exclusivamente tónidos o especies afines fuera de las aguas de la Comunidad y a no menos de 200 millas náuticas de las líneas de base de los Estados miembros podrán ser beneficiarios de las ayudas contempladas en el apartado 4.5 de las líneas Directrices para el examen de las ayudas estatales en el sector de la pesca y la acuicultura (2008/C84/06) o norma que la sustituya.

Ahora bien, todo lo anterior no implica ni posibilita, en modo alguno, la aplicación a los citados armadores y buques de pesca de unos incentivos fiscales y sociales concretos y, en cierto modo, asimilables a los que ya se aplican a la flota mercante del Registro Especial de Canarias. En efecto, y pese a que la Disposición Adicional Cuadragésima Primera de la Ley 26/2014, de 26 de noviembre, por la que se modificó (entre otras leyes) la Ley 35/2006 del Impuesto de la Renta de las Personas Físicas, estableció expresamente la consideración como renta exenta de gravamen (por el IRPF) del 50 por ciento de los rendimientos del trabajo personal que se hayan devengado con ocasión de la navegación realizada en tales buques, ello se condicionaba expresamente a su compatibilidad con el ordenamiento comunitario. Resulta que, a día de hoy, la Comisión Europea no sólo no ha aprobado lo anterior como ayuda de Estado, sino que además ha aprobado unas nuevas Directrices al respecto (2015/C217/01 publicadas en el DOUE el 2 de julio de 2015) que eliminan el apartado 4.5 de las anteriores Directrices que hasta ahora servían de cobertura, lo que está complicando muchísimo el asunto.

1.5 *Se actualizan los requisitos técnicos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques*

Mediante la Orden FOM/2258/2015, de 23 de octubre, publicada en el BOE el pasado 30 de octubre y que entrará en vigor el próximo 30 de abril de 2016, se actualizan las condiciones técnicas que regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques.

De esta forma, se incorpora al derecho español la Directiva 2015/559/UE de la Comisión, de 9 de abril de 2015, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos, para adaptar la normativa comunitaria a las enmiendas que se han ido produciendo tanto en el Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) como en los demás convenios internacionales de aplicación y en las normas de ensayo elaboradas por los organismos internacionales de normalización.

La Orden prevé, con carácter transitorio, que se podrán comercializar e instalar a bordo de buques españoles hasta el 30 de abril de 2018, determinados equipos marinos designados como transferidos que hayan sido fabricados antes del 30 de abril de 2016 de conformidad con los procedimientos de homologación vigentes antes de dicha fecha.

1.6 Se regula el procedimiento para formalizar las consignaciones en sede electrónica para tomar parte en subastas judiciales y notariales. Incidencia en las ejecuciones judiciales de bienes muebles (buques y aeronaves)

El pasado 7 de noviembre se publicó en el BOE el Real Decreto 1011/2015, de 6 de noviembre, por el que se regula el procedimiento para formalizar el sistema de consignaciones en sede electrónica de las cantidades necesarias para tomar parte en las subastas judiciales y notariales.

Los cambios operados en la Ley de Enjuiciamiento Civil (Ley 1/2000, de 7 de enero) por la Ley 19/2015, de 13 de julio, de medidas de reforma administrativa en el ámbito de la Administración de Justicia y del Registro Civil, supone, entre otras medidas, la puesta en marcha de un sistema de subastas electrónicas a través de un portal único de subastas (Portal de Subastas), tanto judiciales como notariales. Dicho Portal se vale de los medios y servicio telemáticos de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) para la consignación o constitución del depósito por los postores.

Deben por tanto tenerse en cuenta estos cambios, que afectan a la ejecución judicial y notarial de bienes muebles, y por tanto, de buques y aeronaves.

1.7 Entra en vigor la Ley del Sector Ferroviario

El pasado 30 de septiembre de 2015 se publicó en el BOE, entrando en vigor un día más tarde, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, que unifica y concentra en una nueva norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril en España.

De esta forma, aunque la ley mantiene un buen número de los preceptos de su predecesora, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, que se deroga expresamente, la nueva norma incorpora al derecho interno español la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, que a su vez pretende simplificar y aclarar el marco normativo comunitario del transporte por ferrocarril, refundiendo en un único texto las directivas integrantes del primer paquete ferroviario.

Dentro de las novedades, cabe destacar que el Consejo de Ministros pueda declarar, de oficio o a instancia de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales, que los servicios de competencia estatal, cuya oferta sea insuficiente o no cumpla unas condiciones mínimas de frecuencia, calidad o precio, queden sujetos al cumplimiento de obligaciones de servicio público.

Asimismo, se modifica la estructura legal de los cánones ferroviarios, modificándose la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y revisándose el régimen tarifario por la prestación de servicios.

Finalmente, se elimina la tasa por seguridad en el transporte ferroviario y se crea la tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria, cuyo importe se destinará a financiar las actividades realizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

1.8 *Se actualiza el régimen de nacionalidad y matriculación de las aeronaves civiles y el reglamento de matriculación de aeronaves civiles*

El pasado 10 de agosto de 2015 se publicó en el BOE la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles.

Esta orden tiene por objeto completar el régimen aplicable en materia de marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles matriculadas en España, que fue actualizado recientemente mediante el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, y que establece un régimen registral único para todas las aeronaves civiles, incluidas las aeronaves de estructura ultraligera y de aeronaves privadas y que entrará en vigor el próximo 1 de diciembre de 2015, tal y como se ha comentado en anteriores Newsletter.

Mediante esta nueva Orden, se actualiza el régimen de las marcas de nacionalidad y matrícula e incorpora la última enmienda al Anexo 7 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944.

Asimismo, se incluye la regulación especial de las aeronaves históricas, definidas como aquellas que cumplan los criterios establecidos en el anexo II, letra a) del Reglamento n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y las destinadas a acrobacias, que podrán ostentar, previa autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, siempre que permitan que la aeronave sea identificada fácilmente, tanto las marcas de nacionalidad y matrícula en tamaño reducido como la matrícula original o cualquier otro anagrama identificativo como parte de la decoración, y las marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave.

2. **Jurisprudencia reciente**

2.1 *El TS confirma que se puede ejercitar la acción de responsabilidad por pérdida o daños en la mercancía pese a no haber formulado protesta*

En su Sentencia de 20 de julio de 2015, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo desestima un recurso de casación interpuesto contra una sentencia de apelación de la Audiencia Provincial de Barcelona y concluye que la ausencia de haber formalizado el destinatario de la mercancía protesta, o su realización fuera del plazo legal de 24 horas previsto en el extinto artículo 952.2 del Código de Comercio, no habría impedido el ejercicio de la acción de responsabilidad por daños o faltas en la mercancía objeto de transporte marítimo.

Partiendo de la aplicación al supuesto de hecho de la normativa anterior a la entrada en vigor de la actual Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que unifica el régimen de protestas (art. 285) y de prescripción de las acciones nacidas del contrato de fletamento, el alto tribunal analiza la Reglas de La Haya-Visby, la Ley de Transporte Marítimo de 1949 y la normativa general del Código de Comercio (CCom) respecto del significado y alcance de la protesta por daños en la mercancía, en relación con el ejercicio de la posterior acción judicial de reclamación de daños y perjuicios.

De esta forma, indica el tribunal que, aunque es cierto que existe una jurisprudencia que interpretaba el párrafo segundo del art. 952.2 CCom en el sentido de exigir la previa protesta, dentro del plazo legal de veinticuatro horas, para poder ejercitar la acción de responsabilidad, procede cambiar esta doctrina e interpretar el precepto de acuerdo con la realidad social del

momento en que ha de ser aplicado, marcada por la evolución normativa que tiende a unificar el régimen de denuncia o protesta de pérdida o daños en la mercancía, tanto en el transporte marítimo como en el terrestre.

De este modo, señala el tribunal, hay que entender que en las acciones para la indemnización de pérdidas, averías o retrasos sufridos por las mercancías, el plazo de un año se contará desde la entrega de estas al destinatario o desde el día en que hubieran debido entregarse, y que cuando el destinatario hubiera omitido dar aviso por escrito al porteador o a su agente de la pérdida o los daños sufridos por las mercancías, o lo hubiera hecho fuera de plazo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías han sido entregadas tal y como aparecían descritas en el conocimiento de embarque (art. 285.3 LNM), sin que la ausencia de protesta o su realización fuera del plazo legal de 24 horas impida el ejercicio de la acción de responsabilidad por daños en la mercancía objeto de transporte.

En definitiva, el TS cambia la interpretación que hasta ahora hacía del alcance de la falta de protesta prevista en el (ya extinto) artículo 952.2 del CCom y confirma que se puede ejercitar la acción de responsabilidad por pérdida o daños en la mercancía pese a no haber formulado protesta o queja en el plazo que señalaba dicho artículo.

2.2 *El TS analiza el régimen de agravación de la responsabilidad del transportista terrestre en un transporte de mercancía frágil defectuosamente cumplido*

En su Sentencia de 9 de julio de 2015 la Sala de lo Civil del TS estima el recurso extraordinario por infracción procesal, y un recurso de casación, interpuestos por una empresa propietaria de maquinaria frágil contra los diversos transportistas de dicha maquinaria que durante su transporte terrestre causaron daños de imposible reparación y pudieron acogerse, en primera instancia y en apelación, al régimen de limitación de responsabilidad previsto en el artículo 57 de la Ley 15/2009 de contrato de transporte terrestre de mercancías (en adelante, LCTTM).

Frente a la valoración de la prueba e interpretación legal realizada en las anteriores sentencias, el alto tribunal señala que el sistema vigente previsto en la LCTTM, a pesar de establecer, con carácter general, un límite a la indemnización por pérdida o avería (artículo 57), establece sin embargo que, conforme al artículo 62 LCTTM, dicha limitación de la responsabilidad del porteador no opera cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción.

Según indica el TS, la novedad consiste en que el art. 62 LCTTM establece sendas conductas que agravan su responsabilidad: la actuación insidiosa o maliciosa de la que cabe apreciar el dolo directo ("actuación dolosa") y aquella otra que consiste en una "infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción". Mientras que la primera, el dolo directo, es una conducta presidida por la conciencia de ocasionar al cargador un daño injusto, de difícil prueba, la segunda no supone siempre la intención de dañar o perjudicar, sino la infracción de modo voluntario del deber jurídico, debiendo entenderse dolosamente queridos los resultados que sin ser intencionadamente perseguidos, aparezca como consecuencia necesaria de la acción.

Atendiendo a las distintas conductas descritas en la sentencia recurrida, consideradas en su conjunto (conocimiento de que se trataba de una mercancía frágil, los daños causados por una conducta reiteradamente irresponsable, etc.), el alto tribunal considera que estas conductas superan la mera negligencia y que, según el TS, muestran un desprecio consciente por el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato.

Por ello, el TS concluye que no rigen los límites a la responsabilidad del porteador, por lo que se condena solidariamente al transportista principal y los subcontratistas (transportistas efectivos) a la completa indemnización reclamada por el cargador.

Más información:

Jesús Barbadillo

Counsel, responsable de Transporte y Marítimo

jesus.barbadillo@garrigues.com

T +34 91 514 52 00