

GARRIGUES

TRANSPORTE Y MARÍTIMO

NOVIEMBRE 2016





ÍNDICE

I. UNIÓN EUROPEA E INTERNACIONAL	4
I.1 Normativa y desarrollo normativo	4
1.1.1. Se refuerza la sostenibilidad medioambiental del transporte marítimo	4
1.1.2. El Convenio Internacional para el control y la gestión el agua de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio BWM) entrará en vigor el próximo año	4
1.1.3. Se establecen medidas para evitar prácticas <i>antidumping</i> y precios perjudiciales en el sector de la construcción naval	4
I.2 Jurisprudencia reciente	5
1.2.1. <i>El TJUE analiza el alcance de la Directiva relativa los sistemas de fletamentos y de fijación de precios en los transportes por vías navegables</i>	5
1.2.2. Un vuelo con una escala no programada no puede considerarse cancelado si sus lugares de salida y destino se ajustaron a la programación prevista	6
2. ESPAÑA	8
2.1 Normativa y desarrollos legislativos	8
2.1.1. Se actualizan los datos que debe notificar un buque al puerto de destino para la recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga	8
2.2 Jurisprudencia reciente	8
2.2.1. La descarga de mercancía en un muelle inadecuado se integra en la fase marítima de un transporte y está sometido a los plazos de ejercicio de la acción de dicha fase marítima	8
2.2.2. No cabe exigir la prórroga de un contrato de arrendamiento de instalación portuaria tras extinguirse la concesión que confería el poder de arrendarla	10

01 UNIÓN EUROPEA E INTERNACIONAL

I.1. NORMATIVA Y DESARROLLO NORMATIVO

I.1.1. Se refuerza la sostenibilidad medioambiental del transporte marítimo

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó, en su sesión 70ª celebrada recientemente en Londres, las siguientes Resoluciones que refuerzan la sostenibilidad medioambiental del transporte marítimo:

- La fecha de aplicación del último escalón de reducción del contenido de azufre en los combustibles marinos (0,5% fuera de las SECAs) será definitivamente el 1 de enero de 2020, es decir, la misma fecha ya establecida para la UE.
- Se adapta definitivamente el sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación de emisiones de CO2 de cada buque, que se aplicará desde 2019.
- En relación al Convenio Internacional para el control y la gestión el agua de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio BWM) abajo comentado, se respalda la racionalización de las condiciones de exenciones a buques que operen únicamente en una Zona de Igual Riesgo, lo que podría facilitar la concesión de las citadas exenciones en algunos de los llamados viajes más cortos (Short Sea Shipping, viajes internacionales cortos, cabotaje, etc.).

I.1.2. El Convenio Internacional para el control y la gestión el agua de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio BWM) entrará en vigor el próximo año

Tras la reciente adhesión de Finlandia, el Convenio BWM de la Organización Marítima Internacional (IMO) entrará en vigor el próximo 8 de septiembre de 2017, tras la ratificación de más de 30 Estados (España -BOE de 22 de noviembre de 2016- y Panamá, entre otros) y del 35% del tonelaje de la flota mercante mundial. Por ello, las empresas navieras afectadas apenas tienen un año para adaptar sus buques a las prescripciones del citado Convenio BWM.

El agua se utiliza como lastre para estabilizar los buques en el mar desde que se introdujeron los buques con casco de acero. Los buques cargan agua de lastre para mantener unas condiciones operacionales seguras duran-

te el viaje. Aunque es fundamental para la seguridad y eficiencia de un buque, el agua de lastre (sobre todo su descarga) puede plantear problemas ecológicos graves debido a la multitud de especies marinas que contiene. Las especies transferidas pueden sobrevivir y establecer una población reproductiva en el medio de acogida, convirtiéndose en especies potencialmente invasoras que se impongan a las especies nativas y proliferen hasta alcanzar proporciones de plaga.

El Convenio BWM establece que todos los buques que realicen tráfico internacional deben instalar un equipo homologado para gestionar el agua de lastre e implantar un plan de gestión (descarga, libro registro, oficial *ad hoc*, etc.) con el objeto de eliminar, neutralizar o evitar la entrada o descarga de organismos acuáticos y agentes patógenos en las aguas de lastre. La obligación no es en absoluto baladí, pues parece exigir una inversión de entre 1 y 5 millones de \$ USA por buque.

Además, los Estados parte pueden adoptar medidas que vayan más allá de las exigidas por el Convenio BMW, tales como extender su aplicación a los buques de cabotaje. Cabe citar el caso de EEUU, pues, aun cuando no ha ratificado el Convenio BMW, sí ha aprobado una normativa interna que, además de estar ya en vigor, impone algunas obligaciones superiores a las del Convenio BMW y establece un sistema distinto para las homologaciones de los equipos.

I.1.3. Se establecen medidas para evitar prácticas antidumping y precios perjudiciales en el sector de la construcción naval

El pasado 30 de junio se publicó en el DOUE el Reglamento (UE) 2016/1035 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio, sobre protección contra las prácticas perjudiciales en materia de precios en la construcción naval, y que será aplicable una vez entre en vigor el Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante (el "Acuerdo sobre construcción naval") al que complementa.

En desarrollo del Acuerdo sobre Construcción Naval el Reglamento establece medidas para evitar prácticas perjudiciales en materia de precios de venta de buques cuando el comprador sea de la Unión y siempre que el buque no sea un buque militar.



De esta forma, se establecen, entre otras, normas detalladas sobre el cálculo del valor normal de mercado de los buques, y se establece la posibilidad de poder aplicarse un derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios al constructor de todo buque cuyo precio sea perjudicial y cuya venta a un comprador de un país distinto de aquel del que proviene el buque cause un perjuicio. A estos efectos, se considerará que un buque es objeto de prácticas perjudiciales en materia de precios cuando su precio de exportación sea inferior, en el curso de operaciones comerciales normales, al precio comparable establecido para un buque similar vendido a un comprador del país de exportación. El Reglamento también detalla la forma de calcular tanto el valor normal de un buque, como de cálculo de gastos de venta, generales y administrativos y del perjuicio causado.

Asimismo, el Reglamento establece el procedimiento de investigación para determinar la existencia, importancia o efectos de cualquier supuesta práctica perjudicial en materia de precios, tras denuncia escrita presentada por cualquier persona física o jurídica o por cualquier asociación sin personalidad jurídica que

actúe en nombre de la industria de la Unión. La denuncia podrá ser presentada a la Comisión o a un Estado miembro, que la remitirá a la Comisión.

1.2.- JURISPRUDENCIA RECIENTE

1.2.1 El TJUE analiza el alcance de la Directiva relativa los sistemas de fletamentos y de fijación de precios en los transportes por vías navegables

El Tribunal de Justicia de la UE (TJUE) dictó, el pasado 12 de octubre de 2016, su Sentencia en el Asunto C-92/15 por la que resuelve una cuestión prejudicial planteada en relación a la interpretación del artículo 2 de la Directiva 96/75/CE del Consejo, de 19 de noviembre de 1996, relativa a los sistemas de fletamentos y de fijación de precios en el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad (en adelante, la "Directiva 96/75").

La cuestión prejudicial surge en el contexto de un litigio entre un "corredor de fletamento" de un buque y su fletador por supuesto compensación por la diferencia



de flete generado en la ejecución de un contrato de transporte de arena en barco de navegación interior entre dos puntos determinados del territorio belga.

La controversia planteada al TJUE se centra en la compatibilidad o no de la Ley belga de fletamento fluvial de 5 de mayo de 1936 con los artículos 1 y 2 de la Directiva 96/75/CE, en cuanto quien no sea propietario ni explotador de un barco de navegación interior celebre un contrato de transporte de mercancías por vía navegable en calidad de transportista, y no actúe como “fletador” intermediario en el sentido del artículo 3 de la Ley de fletamento fluvial. Todo ello teniendo en cuenta que la Directiva 96/75 define a un «transportista» como el propietario o explotador de uno o más barcos de navegación interior; y que el artículo 2 de la misma Directiva establece que en ese sector los contratos se celebrarán libremente entre las partes interesadas.

El Tribunal considera que la Directiva 96/75 se limita específicamente a prohibir los dos aspectos característicos del funcionamiento de las bolsas de fletamento por turnos, que son el sistema de reparto según el orden en el que los barcos están disponibles y el de los precios fijados previamente. En consecuencia, no tiene por objeto regular de manera general los contratos de transporte de mercancías por vía navegable, ni se menciona ni regula la intervención de una parte en calidad de «corredor de fletamento» o de «fletador» en contratos de transporte de mercancías por vía

navegable, por lo que la Directiva no regula y es neutra respecto de la intervención de los corredores de fletamento en este tipo de contratos.

Por todo ello, el TJUE concluye que, atendiendo a los artículos 1 y 2 de la Directiva 96/75, deben interpretarse en el sentido de que no se oponen a una normativa nacional como la aplicable en el litigio principal, que permite que una persona que no responde a la definición de “propietario” de un buque celebre un contrato de transporte en calidad de transportista.

1.2.2 Un vuelo con una escala no programada no puede considerarse cancelado si sus lugares de salida y destino se ajustaron a la programación prevista

En su Auto de 8 de octubre de 2016, recaído en el asunto C-32/16, el TJUE resuelve una cuestión prejudicial planteada en relación a la interpretación del artículo 2, letra I), del Reglamento (CE) n.º 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) n.º 295/91.

Dicha cuestión prejudicial fue presentada en el marco de un litigio entre un viajero y un transportista aéreo, respec-



to a la negativa de éste a indemnizarla pese a que su vuelo fue objeto de una escala imprevista antes de llegar a su destino final.

Es decir, el aparato que operaba el vuelo controvertido despegó el día y a la hora previstas. Sin embargo, llevó a cabo una escala imprevista antes de aterrizar finalmente en el lugar convenido con un retraso de dos horas y veinte minutos.

El TJUE considera que, atendiendo a la definición de “cancelación” prevista en el Reglamento n.º 261/2004, (CE) n.º 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, un vuelo, como el controvertido en el litigio principal, cuyos lugares de salida y destino coincidían con la programación prevista y que por tanto no ha dado lugar en modo alguno al traslado de los pasajeros a otro vuelo debido a la desprogramación del vuelo que éstos habían reservado, no puede ser considerado como no efectuado a los efectos de dicho artículo.

En este sentido, prosigue el TJUE, el hecho de que un vuelo dé lugar a una escala no programada no constituye en absoluto una situación que, como tal, ocasione

a los pasajeros graves trastornos y molestias como los que resultan de una denegación de embarque, de una cancelación o de un retraso importante, para las que el Reglamento n.º 261/2004, tal como lo interpreta el Tribunal de Justicia, prevé la compensación.

Estos graves trastornos y molestias sólo aparecen si dicha escala lleva a la aeronave que efectúa el vuelo a alcanzar su destino final con un retraso igual o superior a tres horas respecto a la hora prevista de llegada, situación ésta que, en principio, da derecho al pasajero a la indemnización prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), y en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004. Además, asimilar un vuelo que llega a su destino final previsto tras una escala no programada a un vuelo cancelado llevaría a reconocer el derecho a una compensación a un pasajero que haya sufrido, debido a esta escala no programada, un retraso en la llegada inferior a tres horas cuando incluso un pasajero que hubiera sufrido un retraso idéntico por otra razón no tendría derecho a recibir la compensación, lo que sería contrario al principio de igualdad de trato.

Por todo ello, el TJUE declara que el artículo 2, letra l), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un vuelo cuyos lugares de salida y destino se ajustaron a la programación prevista, pero que ha dado lugar a una escala no programada, no puede considerarse cancelado.

02 ESPAÑA

2.1. NORMATIVA Y DESARROLLOS LEGISLATIVOS

2.1.1 Se actualizan los datos que debe notificar un buque al puerto de destino para la recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga

Mediante la Orden FOM/1320/2016, de 28 de julio, por la que se modifica el anexo II del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, publicada en el BOE el pasado 3 de agosto de 2016 y que entrará en vigor el próximo 9 de diciembre de 2016, se incorpora al Derecho interno español la Directiva (UE) 2015/2087 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2015, por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por los buques y residuos de carga.

La modificación del Anexo II de la Directiva indicada pretende actualizar los datos e información que el capitán de un buque debe comunicar sobre la cantidad y tipo de residuos transportados, a aplicar por los capitanes de los buques que arriben a puertos españoles, quienes, para ello, deberán cumplimentar el formulario y notificar tal información a la Capitanía Marítima correspondiente y a la entidad gestora del puerto.

A fin de mejorar la reducción de las descargas en el mar de los desechos generados por los buques y los residuos de carga, se ha incluido en el cuadro del anexo II información sobre los tipos y cantidades de desechos generados por el buque que hayan sido realmente entregados en las instalaciones portuarias de recepción en el último puerto de descarga. Entre los datos a notificar por el Capitán del buque, destacan nuevas categorías de basuras así como información sobre los tipos y cantidades entregadas de toda clase de desechos y residuos entregados en el anterior puerto de escala.

Finalmente, se habilita al ministro de Fomento para modificar el contenido de los anexos cuando sea necesario recoger en ellos nuevos datos, con el fin de ejercer un mejor control de la prevención del medio marino.



2.2. JURISPRUDENCIA RECIENTE

2.2.1 La descarga de mercancía en un muelle inadecuado se integra en la fase marítima de un transporte y está sometido a los plazos de ejercicio de la acción de dicha fase marítima

En su sentencia de 29 de junio, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo (TS) ha resuelto un recurso de casación interpuesto por un cargador de productos congelados de pescado contra el transportista marítimo relativo a la falta de caducidad de su acción de reclamación por los daños sufridos en la mercancía, que fue descargada por el transportista en un muelle inadecuado y no conectado a la red eléctrica.



La Sala del alto tribunal considera que, siendo evidente que el transporte marítimo contratado lo fue en régimen de conocimiento de embarque y, por la fecha que se produjo, se regía por la Ley del Transporte Marítimo de 1949 (hoy expresamente derogada por la vigente Ley 14/2014 de Navegación Marítima), la acción de exigencia de responsabilidad al porteador por parte del cargador había caducado, en la medida en que la demanda del cargador no se interpuso hasta pasado 1 año de la entrega y el plazo del artículo 22 de la Ley de Transporte Marítimo (y del artículo 3.6 de las Reglas de la Haya-Visby) era de un año (desde la entrega) y de caducidad, por lo que no admitía interrupción.

Frente a la alegación del cargador que los plazos de ejercicio de acciones no son aplicables, en la medida que los

daños no fueron originados en la fase marítima del transporte, sino en una fase terrestre, siendo aplicables por ello los plazos de un año de prescripción de la Ley 15/2009, del contrato de transporte terrestre de mercancías y del artículo 952.2 del Código de Comercio (igualmente derogado por la vigente Ley 14/2014 de Navegación Marítima), el TS entiende que procede rechazar dicho argumento: los daños vinieron determinados porque el porteador descargó las mercancías en un muelle inadecuado, error de elección que se produce en la fase marítima del transporte, por más que la consumación de tales daños se evidenciase ya descargado el contenedor en tierra.

Por tal razón, la acción de exigencia de responsabilidad al porteador está sometida al plazo de caducidad de



un año de la Ley del Transporte Marítimo de 1949 y de las Reglas de la Haya-Visby, y, por consiguiente, el recurso de casación es desestimado.

2.2.2 No cabe exigir la prórroga de un contrato de arrendamiento de instalación portuaria tras extinguirse la concesión que confería el poder de arrendarla

La Sala de lo Civil del TS, en su sentencia de 14 de junio de 2016, desestima los recursos por infracción procesal y de casación interpuestos por una terminal portuaria de productos químicos contra la sentencia que, en grado de apelación, decide desestimar la demanda de la terminalista contra una empresa química que suscribió con la misma un contrato de almacenamiento y manipulación de productos químicos en el puerto de Tarragona, habiéndose reclamado los precios correspondientes al alquiler de unos tanques en fechas en las que el contrato de arrendamiento habría vencido.

La sentencia del juzgado de primera instancia estimó la demanda por entender que, al no mediar el preaviso de tres meses pactado contractualmente, se prorrogó automáticamente el contrato. No es inconveniente para ello, entiende el juzgado de instancia, que finalizase la concesión demanial de la terminalista porque hubo autorizaciones temporales para seguir usando las instalaciones y así lo hizo la demandada hasta que dejó de por decisión unilateral.

No obstante, el alto tribunal considera que el contrato firmado entre las partes se sustentaba, respecto del poder de la actora para celebrarlo, en ser esta titular de la concesión demanial de las instalaciones portuarias objeto del contrato. Por tanto, la cláusula por la que se preveía su prórroga, salvo denuncia previa, necesariamente pasaba porque continuase siendo concesionaria, pues de lo contrario carecería de poder para concertar un contrato en los términos del litigioso.

Por todo ello, no puede la terminalista sustentar la acción ejercitada en la prórroga automática del contrato celebrado, cuando no estaba ella en condiciones de garantizar su



cumplimiento, como se colige de que la reversión de las instalaciones a la autoridad portuaria, es decir, terminada la concesión la terminalista carecía de poder para obligarse sobre el objeto del contrato y ya no podía concertar contratos y mucho menos prorrogar el celebrado en su día.

En definitiva, sostiene el TS, procede desestimar los recursos por infracción procesal y de casación interpuestos por la terminalista, ya que ésta no podía garantizar a la demandada dar cumplimiento a un contrato que se extinguió cuando aquella perdió la concesión demanial en el puerto.

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

The logo features a large '7' in dark teal and a large '5' in orange, positioned above the text '1941-2016' and 'GARRIGUES' in a dark teal serif font.

1941-2016
GARRIGUES

Hermosilla, 3
28001 Madrid
T +34 91 514 52 00
F +34 91 399 24 08
www.garrigues.com