

Índice

I. Unión Europea	2
1. Normativa y desarrollos legislativos	2
1.1 Nuevo Reglamento relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera	2
1.2 Modificación de los derechos de los pasajeros ante retrasos de vuelos	2
2. Jurisprudencia reciente	3
2.1 El TJUE declara ilegal el denominado "céntimo sanitario español"	3
2.2 El TJUE se opone a restricciones por residencia para obtener un título náutico	4
II. España	5
1. Normativa y desarrollos legislativos	5
1.1 La reforma de los transportes del Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero	5
1.2 Publicado el IV Acuerdo Marco de la estiba	6
1.3 Reglamento del transporte por carretera de mercancías peligrosas	6
1.4 Aprobadas las nuevas tarifas para el uso de ayudas a la navegación aérea	7
1.5 Novedades en el TRLIS relativas al tax lease de buques	7
2. Jurisprudencia reciente	7
2.1 El TC otorga el amparo a los afectados por el cierre del espacio aéreo en 2010	7
2.2 El TC confirma la competencia estatal para autorizar los parques eólicos marinos	8
2.3 Responsabilidad patrimonial por retención de buque extranjero declarada nula	9

I. Unión Europea

1. Normativa y desarrollos legislativos

1.1 Nuevo Reglamento relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera

Con fecha 28 de febrero de 2014 se ha publicado en el DOUE el Reglamento (UE) nº 165/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

Este Reglamento pretende regular la futura introducción de los denominados "tacógrafos inteligentes" y el establecimiento de nuevas medidas de control para mejorar el cumplimiento de la normativa europea sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte terrestre por carretera.

Dentro de las principales novedades, cabe destacar que las empresas de transporte (exceptuándose los camiones de menos de 7,5 toneladas de masa máxima autorizada, que estarán exentos de esta legislación, si los materiales, equipamiento o maquinaria que transportan son necesarios para el trabajo del conductor, siempre que se desplacen dentro de un radio de 100 kilómetros desde la sede de la empresa) estarán obligadas a instalar los tacógrafos inteligentes en todos los vehículos nuevos, como muy tarde dentro de los tres años a partir del momento en que la Comisión Europea especifique sus características técnicas. Esta disposición aplicará a los vehículos de nueva matriculación, matriculados en un Estado miembro, que se destinen al transporte por carretera de viajeros o mercancías y estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Además, el Reglamento concede un plazo de 15 años, que comenzará el mismo día que la CE especifique las características técnicas de dichos tacógrafos, para que las empresas instalen los nuevos aparatos en toda su flota de vehículos de transporte profesional que circule en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados.

Por lo que respecta a los transportes nacionales, los Estados miembros podrán requerir la instalación y utilización de tacógrafos acordes con el Reglamento en cualquiera de los vehículos en que su instalación y utilización no sean obligatorias por otro concepto.

Estos aparatos grabarán automáticamente la distancia y la velocidad del camión, así como el punto de partida y el destino final, las posibles incidencias o fallos y otros datos, a la vez que también permitirán el control remoto de los datos obtenidos.

1.2 Modificación de los derechos de los pasajeros ante retrasos de vuelos

El pasado 5 de febrero de 2014, el Parlamento Europeo ha aprobado ciertas modificaciones en el texto del Proyecto de ley sobre el derecho de los pasajeros aéreos a recibir compensaciones por retrasos o cancelaciones en los vuelos, que, entre otras cuestiones, impondrán a las compañías aéreas la obligación de tener designadas personas de contacto en los aeropuertos para informar a los pasajeros sobre sus derechos, los mecanismos de reclamación, la

asistencia, el reembolso y el transporte alternativo para proseguir el viaje. Además, los pasajeros podrían presentar quejas ante estas mismas personas, también por pérdida o daño del equipaje.

Según las modificaciones aprobadas, el importe de las compensaciones por retrasos de vuelos en función de la distancia del vuelo serían los siguientes:

- Más de 3 horas de retraso en vuelos de hasta 2.500 km: 300 euros
- Más de 5 horas de retraso en vuelos de hasta 6.000 km: 400 euros
- Más de 7 horas de retraso en vuelos de más de 6.000 km: 600 euros

Además, en el caso de vuelos retrasados, las aerolíneas estarían obligadas a proporcionar información a los pasajeros sobre vuelos reprogramados antes de que pasen 30 minutos de la hora de salida prevista inicialmente.

Por otro lado, las compañías no podrán impedir a los pasajeros con un billete de vuelta que embarquen en su vuelo en el caso de que no utilizaran el billete de ida.

Asimismo, y respecto del equipaje, a partir de estas modificaciones se abarcaría también como equipaje de mano un abrigo, una bolsa de mano y otra bolsa de compras en el aeropuerto, además de la maleta ya incluida en el equipaje de mano.

En el ámbito de las reclamaciones, el actual texto del Proyecto de Ley establece que una empresa debería aceptar la reclamación de un pasajero si no contesta a su queja antes de dos meses. Además, en los casos en los que las compañías aleguen "circunstancias extraordinarias" por las que no deben pagar compensaciones, éstas deberían proporcionar al viajero una explicación detallada por escrito. El Proyecto de ley incluye una lista exhaustiva de este tipo de supuestos, en la que se incluyen supuestos de retrasos derivados de impactos de aves contra el motor del avión, inestabilidad política y conflictos laborales imprevistos.

Actualmente, el Proyecto de Ley se encuentra en fase de enmiendas y primera lectura ante el Parlamento Europeo, por lo que todavía quedan algunos pasos por recorrer antes de que estas normas puedan, en su caso, entrar en vigor.

2. Jurisprudencia reciente

2.1 El TJUE declara ilegal el denominado "céntimo sanitario español"

En su Sentencia de 27 de febrero de 2014, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) responde a una petición de cuestión prejudicial planteada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña a instancias de una empresa de transportes en el asunto C-82/12 declarando que el Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (el IVMDH, conocido también como "céntimo sanitario" aplicado a los combustibles) es contrario al Derecho de la Unión.

El llamado "céntimo sanitario" se creó por el artículo 9 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social con el fin de contribuir a la financiación de las nuevas competencias autonómicas sobre la Sanidad. Se trataba de un impuesto totalmente cedido a las Comunidades Autónomas con un tipo de gravamen estatal y otro autonómico, según el cual los rendimientos que se deriven del Impuesto quedarán afectados

en su totalidad a la financiación de gastos de naturaleza sanitaria orientados por criterios objetivos fijados en el ámbito nacional, salvo la parte de los recursos derivados de los tipos de gravamen autonómicos que podrá dedicarse a financiar actuaciones medioambientales.

El Tribunal Superior de Justicia de Cataluña albergaba dudas acerca de la compatibilidad del IVMDH con el artículo 3, apartado 2, de la Directiva 92/12/CEE del Consejo, de 25 de febrero de 1992, relativa al régimen general, tenencia, circulación y controles de los productos objeto de impuestos especiales, que fijó las reglas relativas a la percepción de impuestos especiales en la Unión. En particular, dicho tribunal se preguntaba si puede considerarse que este impuesto persigue una finalidad específica, en el sentido de la mencionada disposición, ya que está destinado a financiar –además de actuaciones medioambientales, en su caso– las nuevas competencias transferidas a las Comunidades Autónomas en materia sanitaria, mientras que el impuesto especial que establece esta Directiva ya tiene por objeto proteger la salud y el medioambiente. Además, el tribunal remitente consideraba que las disposiciones que regulan el devengo del IVMDH no cumplen ni las normas aplicables a los impuestos especiales, ya que este impuesto se percibe en el momento de la venta al consumidor final, ni las aplicables al IVA, porque no se percibe en cada fase del proceso de producción y de distribución.

En su Sentencia, el TJUE estima que el artículo 3, apartado 2, de la Directiva 92/12 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una norma nacional que establece un impuesto sobre la venta minorista de hidrocarburos, como el IVMDH controvertido en el litigio principal, ya que no puede considerarse que tal impuesto persiga una finalidad específica en el sentido de dicha disposición, toda vez que el mencionado impuesto, destinado a financiar el ejercicio, por parte de los entes territoriales interesados, de sus competencias en materia de sanidad y de medioambiente, no tiene por objeto, por sí mismo, garantizar la protección de la salud y del medioambiente.

Por otra parte, y respecto de la limitación de los efectos en el tiempo de la sentencia, el TJUE considera que no procede limitar en el tiempo los efectos de esta sentencia, ya que no puede admitirse que la Generalitat de Catalunya y el Gobierno español hayan actuado de buena fe al mantener el IVMDH en vigor durante un período de más de diez años, sin que sea pertinente que la Comisión, al permitir a otro Estado miembro en 2004 autorizar a las autoridades regionales de dicho Estado a incrementar los impuestos indirectos sobre los hidrocarburos, hubiera aceptado una medida fiscal análoga a la que las autoridades españolas habían presentado a los servicios de la Comisión antes de adoptar el IVMDH.

Como consecuencia de esta sentencia, el Gobierno ha anunciado que creará un sistema de devolución de cuotas satisfechas del IVMDH para los afectados, sin perjuicio de lo cual se abren a los afectados distintas vías para reclamar la devolución, tales como reclamaciones económico-administrativas por la devolución de ingresos indebidos y reclamaciones administrativas por responsabilidad patrimonial del Estado legislador, dándose en este caso además la problemática añadida de tratarse de un impuesto cedido a las Comunidades Autónomas pero con un tipo de gravamen estatal y otro autonómico.

2.2 *El TJUE se opone a restricciones por residencia para obtener un título náutico*

En su Sentencia de 27 de febrero de 2014, el TJUE resuelve una cuestión prejudicial planteada por el Tribunal Central Administrativo Norte de Portugal, a instancias de varias escuelas de navegación portuguesas dentro del asunto C-509/12 (Navileme), en virtud del cual se discute la validez de la negativa del *Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos* (IPTM) a permitir el acceso al examen para la obtención del título náutico de recreo ("título náutico") a los ciudadanos de la Unión Europea que no residen en Portugal.

Las escuelas de navegación entienden que el IPTM ha venido denegando la admisión al examen para la obtención del referido título a estudiantes de sus escuelas que no residen en Portugal, debido a que no cumplen los requisitos establecidos en el artículo 29, apartado I, del Reglamento sobre la navegación de recreo aprobado mediante el Decreto-ley nº 124/2004 en Portugal, alegando que el requisito de residencia establecido en el citado artículo 29, apartado 1, es contrario al Derecho de la Unión y a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, que prohíben las restricciones a la libre prestación de servicios basadas en la nacionalidad y en la residencia.

El TJUE señala que, en un asunto como el del litigio principal, las disposiciones relativas a la libre prestación de servicios establecidas en los artículos 56 TFUE a 62 TFUE se aplican, por un lado, a la prestación de los servicios de formación para la obtención del título náutico propuestos por escuelas de navegación a estudiantes de otros Estados miembros que no residen en Portugal y que desean obtener el título náutico en ese Estado miembro, y, por otro lado, a la obtención de esos servicios por los estudiantes referidos.

Por ello, una normativa que limita la expedición del título náutico reservándola a los residentes del Estado miembro en cuestión, vulnera la prohibición de restringir la libre prestación de servicios establecida en el artículo 56 TFUE, apartado 1.

En definitiva, el TJUE responde a la cuestión prejudicial planteada en el sentido que los artículos 52 TFUE y 56 TFUE se oponen a una normativa de un Estado miembro, como la controvertida en el litigio principal, que exige la residencia en el territorio nacional a los ciudadanos de la Unión Europea que deseen obtener un título náutico de recreo en dicho Estado miembro, normativa que es contraria, pues, a Derecho comunitario.

II. España

1. Normativa y desarrollos legislativos

1.1 La reforma de los transportes del Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero

El pasado 25 de enero de 2014 se publicó en el BOE el Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas, que realiza una serie de modificaciones de distinto calado en el ámbito de los transportes.

Así, en materia de seguridad ferroviaria, se modifica la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, para dar rango de ley a los aspectos de seguridad ferroviaria más importantes regulados en la Directiva 2004/49/CE, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios. Se modifica también la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, con el fin de modificar el nombre y las competencias de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre, que pasa a denominarse Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

En el ámbito del transporte aéreo, se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, con el fin de regular la prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias que retribuye al Coordinador y facilitador de franjas horarias, designado por el Ministerio de Fomento, por los servicios prestados a los gestores aeroportuarios y a los operadores aéreos. Se introducen modificaciones parciales en el régimen de las subvenciones al transporte regular de pasajeros residentes en Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla, por ejemplo en materia de implantación de sistemas telemáticos en las bonificaciones al transporte regular de pasajeros.

Y finalmente se determinan los aeropuertos que están en una misma área de captación del destino, con el fin de que se les pueda aplicar el incentivo para favorecer el crecimiento del tráfico en los aeropuertos gestionados por AENA establecido en la disposición adicional 66ª LPGE 2014.

En el sector marítimo, se modifica sustancialmente el artículo 137 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de tal manera que el servicio de ayudas a la navegación marítima o servicio de señalización marítima pasa a incluir los servicios prestados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) que antes estaban excluidos de tal servicio, lo que en la práctica se traduce en que a los usuarios que reciben el servicio de ayudas a la navegación prestado por SASEMAR soportarán los costes del mismo y financiarán a SASEMAR a través de las correspondientes tasas, en lugar de los Presupuestos Generales del Estado como sucedía anteriormente.

1.2 *Publicado el IV Acuerdo Marco de la estiba*

El pasado 30 de enero de 2014 se publicó en el BOE la Resolución de 17 de enero de 2014, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el IV Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria.

Este Acuerdo, con naturaleza de Convenio Colectivo, es de aplicación a las relaciones laborales de las empresas y trabajadores que presten, en los puertos comerciales de todo el territorio español, las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías entre buques o entre estos y tierra u otros medios de transporte y las demás del ámbito funcional establecido en el mismo.

A su vez, el Acuerdo afectará, como Empresas, tanto a las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP), conocidas también genéricamente como "Organización de Empresas de Estiba" (OEE), como a las empresas estibadoras que realicen las actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías, y a los trabajadores, en régimen de relación laboral especial o común, contratados por las OEE o por las empresas estibadoras incluidas en el ámbito personal.

El Acuerdo, que regula en detalle prácticamente todos los aspectos laborales propios de todo Convenio colectivo para este ámbito concreto de la estiba, tiene una vigencia temporal de cuatro años, desde el momento de su firma en julio de 2013 hasta el 31 de enero de 2017, y se prorrogará anualmente si ninguna de las partes presentase ninguna objeción.

1.3 *Reglamento del transporte por carretera de mercancías peligrosas*

El pasado día 27 de febrero de 2014 se publicó en el BOE el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, que deroga y sustituye al anterior Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, que incorporaba al Derecho español la Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Este nuevo Real Decreto adapta la normativa aplicable al transporte de mercancías peligrosas por carretera para, por un lado, incorporar la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas y, por otro lado, hacerse eco de las sucesivas modificaciones experimentadas por el

Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), Acuerdo que es directamente aplicable al transporte interno en virtud de lo dispuesto en la citada Directiva.

Dentro de los diversos aspectos regulados por el Real Decreto indicado, cabe citar las normas reguladoras de la operación de transporte, las normas técnicas relativas a los vehículos, los embalajes y los envases, las normas de actuación en caso de accidente o avería, las regulaciones sobre operaciones de carga y descarga, y el régimen sancionador.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación del Real Decreto los transportes de mercancías peligrosas por carretera efectuados con vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas o realizados bajo su responsabilidad, transportes que se regirán por su propia normativa especial.

1.4 Aprobadas las nuevas tarifas para el uso de ayudas a la navegación aérea

El pasado 6 de febrero de 2014 se publicó en el BOE la Orden FOM/136/2014, de 31 de enero, por la que se modifican las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (*Eurocontrol*), también conocidas como tasas de ruta, y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas.

La Comisión Ampliada de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (*Eurocontrol*), competente para la determinación de las referidas tarifas, de sus condiciones de pago y periodo de aplicación, ha establecido así las nuevas tarifas unitarias para el año 2014, distinguiéndose entre tarifas para el uso de los espacios aéreos españoles de Madrid, Barcelona y Canarias, y para el resto de Estados participantes en el sistema común de establecimiento y percepción de tarifas por ayudas a la navegación aérea.

1.5 Novedades en el TRLIS relativas al tax lease de buques

El pasado 1 de marzo de 2014 se publicó en el BOE la Ley 1/2014, de 28 de febrero, que adopta medidas para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social.

Dentro de las múltiples medidas adoptadas, en el ámbito de los transportes, destaca la creación de un régimen transitorio para el sector naval fruto de la Decisión sobre el extinto régimen de tax lease, comentado en anteriores *Newsletter*. De esta manera, se introduce una disposición final en el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (TRLIS), en virtud de la cual, se establece un régimen transitorio para el sector naval que deben aplicar todas aquellas autorizaciones administrativas actualmente en vigor en el sector naval y que se ven afectadas por el contenido de la Decisión de la Comisión Europea de 17 de julio de 2013, sobre el régimen del extinto "tax lease" naval.

2. Jurisprudencia reciente

2.1 El TC otorga el amparo a los afectados por el cierre del espacio aéreo en 2010

En su Sentencia de 27 de enero de 2014, el Tribunal Constitucional otorga, por cuestiones procedimentales, el amparo solicitado por una serie de afectados por el cierre del espacio aéreo civil español los días 3 y 4 de diciembre de 2010 y reconoce el derecho de los demandantes a la tutela judicial efectiva.

El recurso se formula tras haberse dictado un Auto por un Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo que desestimó un recurso, sin entrar en el fondo, formalizado contra una providencia recaída en un procedimiento abreviado de uno de los afectados, que dispuso que debían articularse por separado los recursos formulados de manera acumulada por más de quince mil afectados contra las resoluciones denegatorias de responsabilidad patrimonial de la Administración dictadas en distintas reclamaciones individuales por los mismos hechos.

Las resoluciones administrativas que denegaron las reclamaciones administrativas de responsabilidad patrimonial de la Administración contemplaban los mismos hechos causantes de la reclamación patrimonial administrativa -el cierre del espacio aéreo civil español los días 3 y 4 de diciembre de 2010 como consecuencia de la actuación del personal de los Centros de control- y enunciaron unos mismos fundamentos jurídicos para denegar lo solicitado. Razonaban que se produjo una situación de fuerza mayor ajena al ámbito de decisión de AENA y que, por lo tanto, los daños denunciados respondían a causas ajenas al ámbito competencial y decisorio de AENA o del Ministerio de Fomento.

Una vez en vía judicial, los afectados solicitaron la acumulación de los procedimientos, acumulación que se denegó por el órgano judicial.

Sin embargo, el Tribunal Constitucional entiende que la denegación de la acumulación carece de fundamento en Derecho ya que no se explican las razones de la decisión y se incumple lo previsto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, y además se incurre en arbitrariedad y desproporción, sin ajustarse al principio *pro actione*, al contradecir el instituto de la economía procesal y la necesidad de evitar decisiones contradictorias, entorpeciendo el acceso al proceso y la actividad de la parte recurrente en el mismo y creando obstáculos innecesarios contrarios al *favor jurisdictionis* (artículo 24.1 de la CE).

Por todo ello, la Sentencia, acuerda restablecer a los demandantes en su derecho y declara la nulidad de la providencia antes referida, ordenando retrotraer las actuaciones al momento inmediatamente anterior al pronunciamiento de la providencia citada.

2.2 *El TC confirma la competencia estatal para autorizar los parques eólicos marinos*

En su Sentencia de 13 de febrero de 2014, el Pleno del Tribunal Constitucional resuelve un conflicto positivo de competencia interpuesto por el Gobierno de Canarias contra el Real Decreto 1028/2007, de 20 de julio, por el que se establece el procedimiento administrativo para la tramitación de las solicitudes de autorización de instalaciones de generación eléctrica en el mar territorial.

El Gobierno de Canarias solicita que se declare que la competencia controvertida corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias y, en consecuencia, que se anule la norma o, subsidiariamente, que se declare que la misma no es de aplicación en esta Comunidad Autónoma. Entre otros motivos, se alega que la titularidad estatal sobre el dominio público marítimo no es, en sí misma, un criterio de delimitación competencial, y que el espacio marítimo adyacente a las Islas Canarias sí forma parte de su territorio.

El Tribunal Constitucional rechaza estos argumentos, en la medida en que el concepto jurídico de archipiélago que pretende extraerse del Derecho internacional público, y en particular de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del mar, no tiene en cuenta que la definición que éste contiene es únicamente a los efectos de la propia Convención y, en particular, para servir a la definición de "Estado archipelágico" de la Convención. Evidentemente la Comunidad Autónoma de Canarias no es un Estado archipelágico ni, por tanto, le son de aplicación las previsiones de los arts. 46 y ss. de la Convención.

Por otro lado, y citando su propia jurisprudencia, el Tribunal reitera de manera concluyente que el territorio autonómico no se extiende al mar territorial, y que la definición del territorio autonómico viene dada por las islas ("el archipiélago canario integrado por las siete islas"), sin que se incluya una referencia explícita al mar que las rodea, ni ésta pueda deducirse del significado común del término archipiélago, que se limita a indicar que las islas deben estar agrupadas en el mar, más o menos próximas entre ellas.

Asimismo, al analizar el Real Decreto 1028/2007, el Tribunal tampoco aprecia que se esté ante un supuesto excepcional de ejercicio extraterritorial de competencias autonómicas sobre el mar territorial.

En definitiva, el Tribunal Constitucional desestima el conflicto positivo de competencias y confirma la constitucionalidad de los preceptos reglamentarios estatales que regulan el procedimiento de autorización de instalaciones de generación eléctrica en el mar territorial.

2.3 Responsabilidad patrimonial por retención de buque extranjero declarada nula

En su Sentencia de 13 de noviembre de 2013, el Tribunal Supremo estima un recurso de casación interpuesto por un armador italiano, propietario de un buque de pesca de atún rojo, contra la sentencia de la Audiencia Nacional que no accedió a que el armador pudiera percibir, en concepto de responsabilidad patrimonial del Estado, una indemnización por los daños y perjuicios sufridos con la retención de su embarcación y los gastos del aval prestado como medida cautelar, tras la apertura de un procedimiento sancionador en materia de pesca, una vez que se ha producido la caducidad de dicho procedimiento sancionador.

La Sala, tras analizar diversa jurisprudencia, llega a la conclusión de que, si bien la solicitud de medidas cautelares consistentes en la exigencia de prestación de aval y retención de un buque extranjero no ofrece en principio reproche alguno de antijuricidad que pudiese hacer acreedora de indemnización alguna en concepto de daños y perjuicios derivados de aquella retención, esta falta de antijuricidad desaparece totalmente desde el momento en que, consumado el plazo de duración del procedimiento sancionador, se produce el efecto de su caducidad.

Es a partir de aquella fecha cuando el estricto hecho jurídico del transcurso del tiempo impedía a la Administración pronunciarse sobre el fondo en el procedimiento sancionador y se inicia su actuación antijurídica y se origina su responsabilidad patrimonial por el período comprendido entre la caducidad y el cese de la retención de la embarcación.

A la hora de fijar la indemnización que le corresponde al armador en concepto de responsabilidad patrimonial, el alto Tribunal suma los gastos de amarre de la embarcación retenida, junto con los gastos ocasionados por el aval constituido para afianzar el pago de la sanción inicial, habida cuenta de que el mismo se prestó cuando ya había pasado la fecha que había ubicado al procedimiento en situación de caducidad.

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