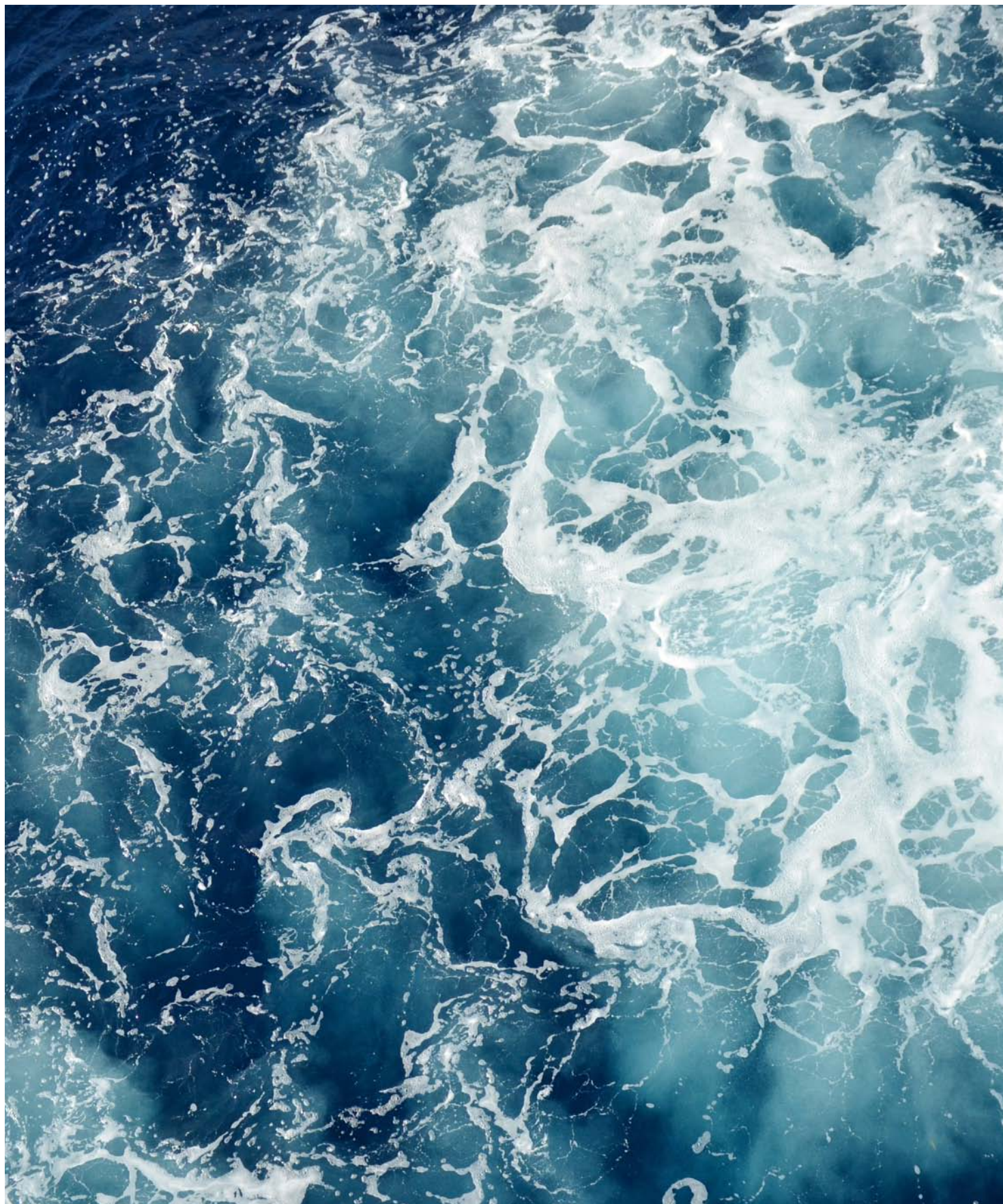


# GARRIGUES

**TRANSPORTE Y MARÍTIMO**

JULIO 2016





# ÍNDICE

## I. UNIÓN EUROPEA E INTERNACIONAL

<b>I.1 Normativa y desarrollo normativo</b>	<b>4</b>
I.1.1. Entrada en vigor de la obligatoriedad de verificar la masa bruta de los contenedores llenos	4
I.1.2. Se revisan y actualizan las Reglas de York y Amberes 2016 sobre avería gruesa	5
I.1.3. Posibles efectos del <i>Brexit</i> para el sector marítimo en España	5
<b>I.2 Jurisprudencia reciente</b>	<b>6</b>
I.2.1. <i>Tax Lease</i> . El TJUE respalda el actual <i>Tax Lease</i> español	6
I.2.2. Estiba. Nuevo fallo contra los sistemas clásicos de <i>pool</i> de estibadores portuarios	6

## 2. ESPAÑA

<b>2.1 Normativa y desarrollos legislativos</b>	<b>7</b>
2.1.1. Consecuencias de la falta de trasposición de las Directivas en materia de contratación	7
2.1.2. Se regula la autorización de los denominados “mega-camiones”	7
<b>2.2 Jurisprudencia reciente</b>	<b>8</b>
2.2.1. Se confirma el derecho a obtener indemnización de daños morales por las víctimas españolas del crucero <i>Costa Concordia</i>	8
2.2.2. Las cláusulas de exclusión de cobertura en tareas de descarga en pólizas de transportes pueden ser inválidas por lesivas	8

## 01 UNIÓN EUROPEA E INTERNACIONAL

### I.1. NORMATIVA Y DESARROLLO NORMATIVO

#### I.1.1. Entrada en vigor de la obligatoriedad de verificar la masa bruta de los contenedores llenos

El pasado 1 de julio de 2016 entró en vigor la obligación del expedidor de verificar, hacer constar e informar sobre la masa bruta de los contenedores llenos, de conformidad con las enmiendas al Capítulo VI del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (IMO) a través de la Resolución MSC 380 de 21 de noviembre de 2014.

Las citadas enmiendas de la IMO se aprobaron tras constatar que la causa principal de recientes accidentes e incidentes marítimos fue la existencia de una diferencia sustancial (incluso de hasta el 10% por exceso o defecto) entre el peso bruto real de los contenedores llenos (y embarcados en los buques) y el peso previamente declarado de los mismos.

Con el objeto de implantar, cumplir e interpretar uniformemente las referidas enmiendas de la OMI, y con el fin de concretar y canalizar las Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga (Circular MSC.1/Circular 1475 del Comité de la OMI), la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) dictó, el pasado 15 de junio de 2016, su Resolución relativa a la verificación de la masa bruta de los contenedores (BOE de 30 de junio de 2016). Es posible que próximamente se apruebe también un reglamento (Real Decreto u Orden Ministerial) más detallado sobre todo esto.

La citada Resolución de la DGMM se aplica a los contenedores llenos que se hayan expedidos desde el 1 de julio de 2016 en adelante. Por tanto, no se aplica a los contenedores que, habiendo sido expedidos con anterioridad, y aun cuando no hayan sido embarcados, se encuentren en tránsito a partir de esa fecha.

Las prescripciones relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos se aplicarán a todos los contenedores que se rigen por el Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC de 1972) y que hayan de estibarse a bordo de un buque sujeto al Capítulo VI (transporte de cargas y combustible líquido) del SOLAS.

No obstante, dichas prescripciones no se aplicarán a los contenedores que hayan de estibarse a bordo de un buque para efectuar un viaje que discurra enteramente entre puertos nacionales (cabotaje), ni tampoco a los contenedores que se transporten sobre un chasis o un remolque cuando dichos contenedores sean conducidos a/o desde un buque de transbordo rodado que efectúe viajes internacionales cortos (según la definición de la Regla III/3 del Capítulo III del SOLAS).

La responsabilidad de obtener, documentar y transmitir la masa bruta verificada de un contenedor lleno corresponde al expedidor: Los contenedores llenos no se embarcarán en un buque (sujetos al citado Capítulo VI del SOLAS) salvo que el capitán o su representante y el



representante de la terminal hayan obtenido, antes de su embarque en el buque, la masa bruta real verificada del contenedor. Se negará asimismo el embarque de todo contenedor cuya masa bruta verificada resulte superior a su masa bruta máxima.

Para la obtención de la masa bruta verificada de un contenedor lleno, el expedidor podrá bien pesar el contenedor lleno tras concluir su arrumazón y sellado (Método 1), o bien pesar toda la carga del contenedor (añadiendo la masa de las paletas, la madera de estiba y el material del embalaje/envasado y demás) y añadir la masa de la tara del contenedor (Método 2).

La balanza, la báscula puente, el equipo de izada y demás dispositivos utilizados para verificar la masa bruta de los contenedores deberán estar calibrados por un laboratorio acreditado por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) o por otra entidad reconocida a estos efectos.

### 1.1.2. Se revisan y actualizan las Reglas de York y Amberes 2016 sobre avería gruesa

El Plenario del Comité Marítimo Internacional (CMI) aprobó, el pasado 10 de mayo, la nueva versión de 2016 de las Reglas de York y Amberes sobre avería gruesa (RYA), que actualiza las anteriores versiones de 1994 y 2004.

La nueva versión de 2016 de las RYA introduce una serie de cambios menores que, salvo alguna excepción (salvamento, etc.), no son sustantivos sino adjetivos y, como tales, únicamente pretenden agilizar los procedimientos de liquidación, clarificar los documentos y pruebas al respecto y otras cuestiones similares (tipos de interés, etc.).

Aunque la nueva versión de las RYA de 2016 se ha aprobado con el consenso de la industria marítima internacional, queda por ver si realmente sustituirá a la versión de 1994 que, a día de hoy, es la versión aplicada y preferida por los sujetos marítimos. Recuérdese que las RYA no son ni ley ni convenio internacional, sino sólo normas libremente generadas por la industria marítima (como los *Incoterms*, por ejemplo) cuya aplicabilidad depende únicamente de la voluntad de los sujetos marítimos reflejada contractualmente (pólizas de fletamento, conocimientos de embarque, otros contratos de transporte etc.).

### 1.1.3.- Posibles efectos del Brexit para el sector marítimo en España

Una vez se consume y formalice legalmente la decisión del Reino Unido de salir de la UE (lo cual podría demorarse más de 2 años), y dependiendo de los términos que finalmente se acuerden al respecto (lo cual es muy incierto a día de hoy), los principales efectos de la citada decisión en el sector marítimo español podrían ser, en principio, los siguientes:

- Los buques de pabellón del Reino Unido dejarían de tener la consideración de buques comunitarios y, por tanto:
  - No podrían realizar tráfico interior ni de cabotaje en España, salvo waiver cuando no hubiera buque comunitario apto y disponible para el tráfico en cuestión (Reglamento 3577/1992 de la UE y artículo 257 del Real Decreto Legislativo 2/2011 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante -TRLPEMM-);
  - Sí podrían realizar (como hasta ahora) tráficos internacionales, incluyendo tráficos intracomunitarios, si bien estos últimos no estarían sujetos a los beneficios aduaneros, fiscales y demás de la UE; y
  - No computarían como buque comunitario a los efectos del *Tonnage Tax* español.
- Los marinos nacionales del Reino Unido tendrían la consideración de extranjeros no comunitarios y, por consiguiente:
  - Computarían como tales para determinar la dotación legamente permitida de los buques españoles tanto en el Registro Tradicional (RT) o primer Registro como en el Especial de Canarias (REC) o segundo Registro;
  - No podrían ser capitanes de los buques de pabellón español ni en el RT ni en el REC (artículo 162 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima y el artículo 253 y el Apartado 6 de la DA 16ª del TRLPEMM); y

- No podrían beneficiarse de los incentivos fiscales y sociales aplicables a los marinos enrolados en los buques del REC adscritos a servicios regulares de pasajeros entre puertos de la UE (artículos 75 y 78 de la Ley 19/1994 de la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias).

## 1.2.- JURISPRUDENCIA RECIENTE

### 1.2.1- Tax Lease. El TJUE respalda el actual Tax Lease español

El Tribunal de Justicia de la UE (TJUE) dictó, el pasado 16 de abril de 2016, su Sentencia en el Asunto C-100/15 por la que desestima el recurso de casación interpuesto por los astilleros holandeses contra el actual tax lease español (aprobado por la vigente Ley 16/2012 por la que se adoptan diversas medidas tributarias).

El recurso de casación se dirigía contra la Sentencia anterior del Tribunal General de la UE (TGUE) que, como se recordará, ya validó la Decisión previa de la Comisión Europea (CE) que dio el VB al actual tax lease español.

El recurso de casación, que se centraba básicamente en argumentos de carácter procesal más que en cuestiones sustantivas o de fondo, planteaba que la CE debería haber abierto el procedimiento de investigación formal con el objeto de haber oído a los astilleros holandeses y, en su caso, examinado si existía una posible ayuda de Estado a los astilleros españoles.

La Sentencia del TJUE implica que la aprobación por la CE del actual tax lease español deviene así firme y definitiva, por lo que los beneficiarios del citado tax lease pueden por ello invertir sin asumir el potencial riesgo derivado del recurso que estaba hasta ahora pendiente.

Este fallo favorable a España se une a la anterior Sentencia del TGUE, del pasado 17 de diciembre de 2015 (ver el Apartado 1.2 de nuestra Newsletter de marzo de 2016), que anuló la Decisión 2014/200/UE de la Comisión Europea (CE), de 17 de julio de 2013, sobre el anterior tax lease español que, como se recordará, obligaba a las AIE y a los inversores a devolver las ayudas recibidas.

### 1.2.2.- Estiba. Nuevo fallo contra los sistemas clásicos de pool de estibadores portuarios

El Tribunal de Justicia de la Asociación de Libre Comercio (Tribunal de la *European Free Trade Association* -EFTA-) dictó, el pasado 19 de abril de 2016, una Sentencia sobre la incompatibilidad del monopolio de los estibadores noruegos con las normas de la UE sobre la libre competencia.

Aun cuando Noruega no es un Estado Miembro de la UE sino de la EFTA, sí pertenece al Espacio Económico Europeo (EEE) y, en consecuencia, aplica los mismos principios fundamentales de la UE, por lo que la citada Sentencia del Tribunal de la EFTA es también muy importante a los efectos de la UE.

En síntesis, la referida Sentencia declara que los sistemas clásicos de *pool* en los puertos noruegos (relativamente similares a los nuestros por el papel de las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios -SAGEP-) son contrarios a los principios fundamentales de la UE por contravenir, entre otros principios, el de libertad de establecimiento. Del mismo modo, la comentada Sentencia establece que los convenios colectivos de los *pools* de estibadores deben estar también sujetos a las normas de competencia de forma que los estibadores de los citados *pools* no pueden tener prioridad frente a los demás a la hora de ser contratados.

La citada Sentencia refuerza considerablemente el efecto de fallos similares anteriores como, entre otros, la Sentencia, de 11 de diciembre de 2014, del TJUE que, como se recordará (ver el apartado 2.2 de nuestra Newsletter de enero de 2015), ya estableció que el vigente sistema de estiba español es contrario al principio de la libertad de establecimiento.

España tenía y tiene la obligación de adoptar las medidas necesarias para la ejecución de la citada Sentencia del TJUE, lo que, en síntesis, implica modificar su vigente legislación (Real Decreto Legislativo 2/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante -TRLPEMM-) en el sentido exigido por la Sentencia. Como quiera que la Comisión Europea (CE) entiende que España no ha abordado convenientemente los problemas identificados en la citada Sentencia (Comunicado de prensa de 28 de abril de 2016), ha denunciado nuevamente a España, ante el TJUE, por no cumplir la referida Sentencia, a resultas de lo cual se pudiera imponer próximamente una millonaria multa a España.



## 02 ESPAÑA

### 2.1. NORMATIVA Y DESARROLLOS LEGISLATIVOS

#### 2.1.1. Consecuencias de la falta de trasposición de las Directivas en materia de contratación

Desde el pasado 18 de abril de 2016, se produce el denominado «efecto directo» de distintos aspectos de las Directivas 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión y de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de idéntica fecha, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE al no haberse llevado a cabo la completa transposición de las mismas al ordenamiento jurídico español. Así lo señala la Resolución de 16 de marzo de 2016, de la Dirección General del Patrimonio del Estado, por la que se publica la Recomendación de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, sobre el efecto directo de las nuevas Directivas comunitarias en materia de contratación pública.

Las recomendaciones, que pretenden ser una guía para una aplicación uniforme por parte de todos los órganos de contratación, aluden a diversos aspectos de interpretación de las directivas y de la normativa nacional en materia de contratación pública, tales como, entre otras cuestiones, la tipología de contratos públicos, las normas de publicidad, el procedimiento negociado o la nulidad del contrato y el recurso administrativo especial.

#### 2.1.2. Se regula la autorización de los denominados “mega-camiones”

El pasado mes de abril de 2016, la Dirección General de Tráfico emitió la Instrucción I6/V- que aprueba la expedición de las Autorizaciones Especiales de Circulación para conjuntos en configuración euro-modular (los denominados mega-camiones) de 25,25m de longitud y 60 toneladas.

Las autorizaciones, que tendrán una vigencia máxima de un año, se pueden solicitar a partir del 12 de abril de 2016. El interesado deberá hallarse inscrito en Registro de Empresas y Actividades de Transporte del Ministerio de Fomento (REAT) y ser titular del permiso de circulación de

los vehículos motrices o contar con una autorización expresa del titular (para el caso de que el solicitante no sea un transportista).

Asimismo, la Instrucción establece que deberán recabarse los informes favorables de los titulares de las vías, que podrán ser autopistas, autovías o carreteras convencionales con calzadas separadas para cada sentido de la circulación.

La Subdirección General de Gestión de Movilidad será el organismo encargado de coordinar el procedimiento de expedición de las autorizaciones especiales para los mega-camiones.

## 2.2. JURISPRUDENCIA RECIENTE

### 2.2.1. Se confirma el derecho a obtener indemnización de daños morales por las víctimas españolas del crucero Costa Concordia

En su Sentencia de 22 de abril de 2016, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo (TS) ha resuelto el recurso de casación interpuesto por la Asociación de Afectados Españoles (22 afectados) en el accidente del Crucero Costa Concordia (occurrido el pasado el 13 de enero de 2012 en aguas italianas). La Sentencia del TS, que confirma la previamente dictada al respecto por la Audiencia Provincial de Madrid, condena a la empresa naviera propietaria del crucero Costa Concordia a pagar a los citados afectados:

- Una indemnización por lesiones y equipaje conforme al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar; y
- Una indemnización adicional y separada por daños morales de 12.000 € por pasajero con independencia de que éstos hubieran o no padecido daños corporales, dada la zozobra, ansiedad, angustia y el enorme estrés vivido durante el citado accidente.

### 2.2.2. Las cláusulas de exclusión de cobertura en tareas de descarga en pólizas de transportes pueden ser inválidas por lesivas

La Sala de lo Civil del TS, en su sentencia de 22 de abril de 2016, desestima los recursos por infracción procesal y de casación interpuestos por una compañía de seguros contra la sentencia que decide otorgar al asegurado indemnización en virtud de una póliza de seguro de trans-



porte contratada, considerando que esta póliza contenía una cláusula limitativa de los derechos del asegurado, que no reunía los requisitos legales para su validez.

La Sala entiende que no es de aplicación al caso por ser posterior su promulgación, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, que establece que las operaciones de carga y descarga de las mercancías serán por cuenta, respectivamente, de cargador y del destinatario, salvo que hayan sido asumidas expresamente por el porteador.

Ratifica la opinión del tribunal de segunda instancia, y sentencia que la cláusula discutida es una cláusula lesiva por cuanto reduce considerablemente y de manera desproporcionada el derecho del asegurado, vaciándolo de contenido, de manera que es prácticamente imposible acceder a la cobertura del siniestro. En definitiva, que impide la eficacia de la póliza.



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](http://www.garrigues.com)