

GARRIGUES

TRANSPORTE Y MARÍTIMO

MARZO 2016





ÍNDICE

4 I. UNIÓN EUROPEA E INTERNACIONAL

4 1.1 Normativa y desarrollos legislativos

1.1.1. España ratifica el Protocolo sobre elementos de equipo aeronáutico del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil.

1.1.2. Se adaptan algunas disposiciones del Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga de 1966

1.1.3. Se publica la Directiva que contiene la futura regulación de los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados

6 1.2 Jurisprudencia reciente

1.2.1. Anterior Tax Lease. El TGUE anula la Decisión de la CE

7 2. ESPAÑA

7 2.1 Normativa y desarrollos legislativos

2.1.1. El Registro español de buques recupera la clasificación de Lista Blanca en el Memorando de París (MOU)

2.1.2. Se actualizan las bases de cotización para dos grupos de trabajadores del Régimen Especial del Mar

2.1.3. Se aprueban las normas de aplicación del Fondo de Reestructuración del Sector de Construcción Naval para ayudas a la investigación, desarrollo e innovación

2.1.4. Se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes

9 2.2 Jurisprudencia reciente

2.2.1. Prestige. El TS declara la responsabilidad civil directa del Club de P&I (al entender aplicable la acción directa) hasta el límite de la póliza suscrita y no hasta el límite del CLC 92

2.2.2. La Audiencia Nacional aborda el delito de piratería marítima y sus formas de comisión

2.2.3. El TS desestima un recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española contra el Real Decreto que regula las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo

01 UNIÓN EUROPEA E INTERNACIONAL

I.1. NORMATIVA Y DESARROLLOS LEGISLATIVOS

I.1.1. España ratifica el Protocolo sobre elementos de equipo aeronáutico del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil

El pasado 1 de febrero de 2016 se publicó en el BOE el Instrumento de adhesión al Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (en adelante, el Convenio de Ciudad de Cabo).

El citado Protocolo pretende adaptar el Convenio para responder a las exigencias particulares de la financiación aeronáutica y extender el ámbito de aplicación del Convenio a los contratos de venta de elementos de equipo aeronáutico. Además, en la medida que el sistema del Convenio exige la ratificación de alguno de sus Protocolos específicos para su entrada en vigor, la ratificación de este Protocolo implica la definitiva incorporación efectiva de nuestro país al sistema de Ciudad del Cabo en relación, únicamente, con las operaciones de financiación garantizada sobre elementos de equipo aeronáutico, en el sentido y con el alcance definidos en el Protocolo.

En cuanto a algunas declaraciones realizadas por España en el Instrumento de Adhesión al Protocolo, destaca la expresa designación del Registro de Bienes Muebles como el punto de acceso que autorizará la transmisión al Registro Internacional de la información necesaria para la inscripción con relación a las células de aeronaves o helicópteros matriculados en el Reino de España o en proceso de matriculación, y que podrá autorizar la transmisión de la mencionada información a dicho Registro con relación a los motores de aeronaves.

Por otro lado, el sistema se complementa, en España, con la aprobación del Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo de 2015, del Reglamento de Matriculación de Aeronaves Civiles, que en su Disposición Adicional 6ª contiene las reglas y procedimientos previstos para permitir la aplicación del Convenio y su Protocolo.

Este Protocolo entró en vigor de forma general el 1 de marzo de 2006 y para España el 1 de marzo de 2016, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo XXVIII del Protocolo citado.

I.1.2. Se adaptan algunas disposiciones del Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga de 1966

El pasado 25 de noviembre de 2015 se publicaron en el BOE las Enmiendas de 2013 al Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, enmendado, adoptadas en Londres el 21 de junio de 2013 mediante Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional.

De esta forma, se incluyen una serie de Enmiendas al Anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio, relativas a las Reglas para determinar las líneas de carga empleados con carácter internacional para los buques mercantes, autorizándose para determinados procedimientos de determinación de estas líneas de carga que la respectiva Administración marítima delegue, bajo ciertas condiciones, las tareas técnicas en ciertas organizaciones, incluidas las sociedades de clasificación.

A pesar de su tardía publicación en el BOE, estas enmiendas entraron en vigor de forma general y para España el 1 de enero de 2015, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) del artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966.

I.1.3. Se publica la Directiva que contiene la futura regulación de los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados

El pasado 11 de diciembre de 2015 se publicó en el DOUE la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2015 relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) no 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento

Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo.

Aunque las disposiciones de esta Directiva no deberán adoptarse por parte de los Estados miembros hasta el 1 de enero de 2018, destaca la importancia futura de esta nueva normativa, que derogará, con efectos de 1 de julio de 2018, la actual Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados y trata precisamente de actualizar la regulación de los viajes combinados y adaptarla al crecimiento de la oferta online y proteger los derechos de los consumidores, que se verán reforzados al cubrir nuevos modelos de reserva y al recibir información detallada sobre sus derechos. Asimismo, les protege ante los incrementos de precios y cambios de hora de los vuelos y especifica sus derechos frente a circunstancias imprevistas.

Entre otras cuestiones, la Directivas pretende garantizar el carácter vinculante de determinada obligación precontractual que deberá facilitarse a los viajeros, de tal forma que dicha información facilitada al viajero forme parte integrante del contrato de viaje combinado y no se modifique salvo que las partes contratantes acuerden expresamente lo contrario. El organizador y, en su caso, el minorista,

comunicarán de forma clara, comprensible y destacada al viajero, antes de la celebración del contrato de viaje combinado, todos los cambios de la información precontractual.

Asimismo, en el momento de la celebración del contrato de viaje combinado o sin demora después de su celebración, el organizador o minorista proporcionará al viajero una copia del contrato o una confirmación del mismo en un soporte duradero y el viajero tendrá derecho a reclamar una copia en papel del contrato de viaje combinado si este se ha celebrado en presencia física simultánea de las partes o en el caso de contratos celebrados por medios electrónicos.



1.2. JURISPRUDENCIA RECIENTE

1.2.1. Anterior tax lease. El TGUE anula la Decisión de la CE

La Sentencia del Tribunal General de la UE (TGUE), del pasado 17 de diciembre de 2015, ha anulado la Decisión 2014/200/UE de la Comisión Europea (CE), de 17 de julio de 2013, sobre el anterior tax lease.

Como se recordará, la citada Decisión de la CE consideró que el anterior tax lease (también conocido como SEAF o sistema español de arrendamiento financiero) por el que se financiaba la construcción de buques era una ayuda de Estado ilegal que, como tal, tenía que ser devuelta por los inversores.

La reciente Sentencia del TGUE, que estima los recursos de anulación del Reino de España (y otros demandantes) contra la citada Decisión de la CE, aplica directamente la jurisprudencia *Autogrill/Santander* en el sentido de que, como cualquier empresa de cualquier sector y tamaño puede invertir en buques, el SEAF no puede considerarse selectivo, por lo que (al menos respecto a los inversores) el sistema es, sin duda, una medida general. Por ello, la Sentencia concluye que la Comisión no ha establecido en absoluto que el SEAF sea selectivo en relación con los inversores, por lo que, al no concurrir el elemento de selectividad, no cabe hablar de ayuda de Estado.

Además de considerar que no concurre el elemento de selectividad (necesario para identificar una ayuda), la Sentencia concluye que tampoco ha quedado probado que el SEAF afecte a los intercambios y a la competencia en el seno de la UE. Por todo ello, la Sentencia del TGUE decide anular la comentada Decisión de la CE.

En relación a los procedimientos de recuperación a nivel nacional iniciados contra los inversores a la luz la Decisión de la CE (ahora anulada), la Sentencia del TGUE implica la inoponibilidad de la Decisión de la CE y de cualesquiera actos dictados en su ejecución, por lo que los inversores no están obligados a devolver cantidad alguna.

No obstante, la citada Sentencia del TGUE no es firme ni definitiva, pues la CE ya la ha recurrido en casación ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). No obstante, la Decisión de la CE sigue anulada hasta que el TJUE resuelva el citado recurso de casación.

Aun cuando el TGUE tiene todavía que resolver los recursos de los inversores contra la citada Decisión de la CE, la Sentencia aquí comentada del TGUE surte los mismos efectos que si se hubieran resuelto directamente los citados recursos de los inversores. Por consiguiente, en ningún caso se podría exigir a los inversores la devolución de cantidad alguna salvo únicamente en el escenario en que el TJUE anulase en casación la Sentencia del TGUE.

Cabe recordar que actualmente está en vigor en España el llamado nuevo *tax lease* (Ley 16/2012 por la que se adoptan diversas medidas tributarias, básicamente) para la financiación de la construcción de buques.



02 ESPAÑA

2.1. NORMATIVA Y DESARROLLOS LEGISLATIVOS

2.1.1. El Registro español de buques recupera la clasificación de Lista Blanca en el Memorando de París (MOU)

Según distintas fuentes del sector, es muy probable que este año España vuelva a figurar entre los países integrantes de la denominada Lista Blanca en el Memorandum de París para el Control de los Buques por el Estado rector del puerto (MOU), que refleja, de forma común contrastada entre los distintos Estados Miembros del MOU de París, la implicación del registro español de buques con la seguridad marítima.

Así, y atendiendo a las inspecciones efectuadas a los buques españoles en el trienio 2013-2015 y el número de detenciones acumuladas en dicho periodo, todo parece indicar que se cumplen los requisitos para que España vuelva a la Lista Blanca de las banderas de mayor calidad, que mantienen un historial continuado de bajo porcentaje de detenciones.

Aunque el resultado oficial se sabrá a partir del próximo 1 de julio de 2016, los datos provisionales que maneja la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) indican que, a diferencia de los datos de del anterior trienio, en el que, como consecuencia de las 7 detenciones sufridas por buques españoles entre los años 2012 y 2014 y por los que España pasó a la Lista Gris, los resultados obtenidos en 2015 son más positivos, y cabe esperar que España vuelva a formar parte de la Lista Blanca.

Debe recibirse, una vez e confirme, con suma satisfacción que España mejore posiciones dentro del sistema de clasificación de banderas del MOU y vuelva a la más alta categoría de calidad en términos de seguridad marítima.

2.1.2. Se actualizan las bases de cotización para dos grupos de trabajadores del Régimen Especial del Mar

El pasado día 30 de enero de 2016 se publicó en el BOE la Orden ESS/71/2016, de 29 de enero, por la que se establecen para el año 2016 las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero del artículo 10 de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, comentado en anteriores *Newsletter*.

De esta forma, se fijan para 2016, sin perjuicio de la aplicación de los coeficientes correctores previstos, las bases de cotización de los trabajadores incluidos en buques de pesca de determinadas artes y otras categorías como las empacadoras, neskatillas y mariscadores a pie.

Con carácter transitorio, la orden prevé que las diferencias de cotización que se hubieran podido producir por la aplicación de las bases de cotización establecidas respecto de las cotizaciones que a partir de 1 de enero de 2016 se hubieran efectuado, podrán ser ingresadas, sin recargo, en el plazo que finaliza el último día del segundo mes siguiente al de su publicación.



2.1.3. Se aprueban las normas de aplicación del Fondo de Reestructuración del Sector de Construcción Naval para ayudas a la investigación, desarrollo e innovación

El pasado 15 de diciembre de 2015 se publicó en el BOE la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre, por la que se aprueban las normas de aplicación del Fondo de Reestructuración del Sector de Construcción Naval para ayudas a la investigación, desarrollo e innovación.

Esta Orden establece los criterios de acceso y procedimientos aplicables a las ayudas con cargo al Fondo de Reestructuración del Sector Naval, en desarrollo del Real Decreto 1511/2005, de 19 de diciembre y adaptados al Reglamento (UE) N° 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

De esta forma, se prevén una serie de ayudas, cuyos beneficiarios serían los astilleros, que se destinarán a subvencionar la realización de actuaciones de I+D y actuaciones de Innovación, las cuales pretenden potenciar la capacidad competitiva del sector de la construcción naval y la diferenciación tecnológica de productos y procesos, con un ámbito temporal de concesión hasta el 31 de diciembre de 2020.

El procedimiento para el otorgamiento de estas ayudas será el de concesión directa, regulado en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, en su Reglamento de aplicación aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, en el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas a la construcción naval y en el Real Decreto 1511/2005, de 19 de diciembre, por el que se adapta la normativa sobre ayudas a la construcción naval a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, siendo el órgano responsable de su concesión la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa adscrito al Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Finalmente, cabe destacar que, aunque se limita el valor máximo de la ayuda a conceder a un proyecto individual, de cualquiera de las actuaciones correspondientes a las ayudas horizontales, a la cantidad de 5 millones de euros,

por razones de disponibilidad presupuestaria, la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (DGIPYME) podrá proponer un límite inferior al citado anteriormente.

2.1.4. Se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes

El pasado 15 de marzo se ha publicado en el BOE el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.

Incorpora al ordenamiento español la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, por la que se deroga la Directiva 94/25/CE, establece nuevos requisitos de comercialización y técnicos aplicables a las embarcaciones deportivas y a las motos náuticas, así como a sus componentes, a la par que regula la actuación de los agentes que comercialmente intervienen en el mercado relativo a las embarcaciones y motos náuticas.

Tiene por objeto establecer los requisitos esenciales de diseño, fabricación y construcción de las embarcaciones de recreo, de las embarcaciones semiacabadas y de las motos náuticas y de sus componentes, así como la regulación de las emisiones de escape y de las emisiones sonoras emitidas por ellas, para poder utilizarse en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a fin de salvaguardar la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, y la protección del medio ambiente marino.

Se actualizan cuestiones relativas a la conformidad del producto y las normas reguladoras del mercado CE. Introduce igualmente una disposición adicional sobre el régimen aplicable a las embarcaciones que empleen gas (GLP) como combustible.

2.2. JURISPRUDENCIA RECIENTE

2.2.1. Prestige. El TS declara la responsabilidad civil directa del Club de P&I (al entender aplicable la

acción directa) hasta el límite de la póliza suscrita y no hasta el límite del CLC 92

La Sala de lo Penal del Tribunal Supremo (TS) dictó, el pasado 14 de enero de 2016, su Sentencia 865/2015 por la que estima parcialmente el recurso de casación interpuesto por el Reino de España (entre otros recurrentes) contra la Sentencia de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de La Coruña de 13 de noviembre de 2013. La referida Sentencia del TS casa y anula en parte la citada Sentencia de la Audiencia Provincial y, en síntesis, falla lo siguiente:

- Condena al Capitán del MV Prestige como autor responsable de un delito imprudente contra el medio ambiente en la modalidad agravada de deterioro catastrófico.
- Declara:
 - La responsabilidad civil directa del citado Capitán por todos los daños y perjuicios causados por el hundimiento del MV Prestige, sin posibilidad de limitar la responsabilidad (a 22.777.986 €) sujetos al Convenio sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (CLC 1992), por entender que el Capitán actuó temerariamente;
 - La responsabilidad civil directa del Club de P&I del MV Prestige (al entender aplicable la llamada acción directa pese a que, al momento de los hechos, no estaba en vigor la Ley 14/2014 de Navegación Marítima) hasta el límite de la póliza suscrita (1 billón de USA \$) sin resultar aplicable el citado límite del CLC 92, y la subsidiaria de la empresa naviera; y
 - La responsabilidad civil del FIDAC (Fondo de Indemnización por daños debidos a la contaminación marítima por hidrocarburos) en los límites establecidos por el Convenio que lo regula.
- Establece que la cuantificación de los daños y perjuicios causados por el hundimiento del MV Prestige y sus indemnizaciones se determinarán en ejecución de sentencia conforme a los criterios establecidos en la propia citada Sentencia del TS.

En principio, la referida Sentencia del Tribunal Supremo es firme y definitiva, si bien podrían plantearse recursos excepcionales que, no obstante, no imposibilitarían la ejecución de la misma.

2.2.2. La Audiencia Nacional aborda el delito de piratería marítima y sus formas de comisión

La Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional ha tenido la oportunidad de abordar recientemente el delito de piratería previsto en el art. 616 ter del Código Penal (en adelante, CP).

De esta forma, en su Sentencia de 24 de febrero de 2016, la AN desestima un recurso de casación, interpuesto por los procesados, ciudadanos somalíes, por delitos de piratería y pertenencia a organización criminal, con ocasión de su pertenencia durante el año 2012 a una cédula de asalto o grupo de acción pirata organizado con material y elementos destinado al abordaje y secuestro de barcos comerciales que navegaban por el Océano Índico, frente a las Costas de Somalia, formando parte de una organización asentada en Harare, dedicada a la obtención de beneficios económicos ilícitos consecuencia del asalto, abordaje, y secuestro de embarcaciones en esa zona geográfica conocida como el "cuerno" de África.

Ante las dudas de si, a la vista del art. 616 ter del CP y del artículo 101 del Convenio de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, podría argumentarse que se trataba de un

delito intentado de piratería, al no haberse podido apoderar los piratas del buque, la AN estima que el delito de piratería previsto en el art. 616 ter del CP admite distintas formas comisivas, al responder su estructura a la que es propia de los tipos alternativos.

La primera de ellas exigiría la destrucción, el daño o el apoderamiento de un buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar:

Para la segunda, bastaría el atentado contra las personas, cargamento o bienes que se hallen a bordo de aquellas embarcaciones. En este caso, ya fuera el atentado contra las personas o bienes, simplemente instrumental para la ejecución del acto de destrucción o apoderamiento, ya fuera el fin único perseguido por los piratas, el delito quedaría consumado.

En definitiva, ni el art. 616 ter del CP, ni el art. 101 de la Convención Montego Bay, condicionan la consumación del delito de piratería a que el acto depredatorio llegue a realizarse, despojando a su titular del buque, o que éste quede inservible para la navegación a la que habitualmente se dedica.

Por ello, concluye la Sala, el art. 616 ter del CP es bien claro cuando integra en el tipo objetivo, tanto la acción violenta o intimidatoria de dañar o destruir un buque, como el atentado contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo del mismo, sin exigir que se produzca, en el segundo caso, un apoderamiento efectivo del buque objeto de ataque.

2.2.3. El TS desestima un recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española contra el Real Decreto que regula las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo

En su Sentencia de 27 de enero de 2016, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TS desestima el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española contra el Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.



El órgano colegial aduce la violación del principio de reserva de ley en la regulación de las profesiones tituladas, a la vez que solicita la nulidad de determinados preceptos, entre los que destaca el artículo 31 del Real Decreto, que regula los requisitos de titulación del personal de las escuelas náuticas de recreo que impartan prácticas o cursos de formación en el ámbito de comunidades autónomas que no hayan asumido competencias en náutica de recreo, distinguiendo el precepto la titulación exigible para poder impartir las prácticas reglamentarias de seguridad y navegación (apartado 1), para poder impartir los cursos de formación en radiocomunicaciones (apartado 2), para poder impartir las prácticas reglamentarias de navegación a vela (apartado 3) y para poder impartir las prácticas reglamentarias de navegación (apartado 3).

Frente a las alegaciones del órgano colegial, la Sala entiende que el precepto no establece las funciones de una profesión titulada ni aborda cualquier otro aspecto sustancial de su regulación que sí pudiera verse afectado por el principio de reserva de ley, pues únicamente fija aspectos regulatorios que en nada inciden en el núcleo sustantivo de la ordenación de una profesión titulada.

Por otro lado, frente a la alegación de nulidad de la disposición adicional primera del Real Decreto 875/2014, la Sala estima que no existe vulneración del principio de reserva de ley, ya que esta Disposición Adicional únicamente se refiere a una cuestión muy específica como es la posibilidad de que los poseedores de los títulos objeto del propio Real Decreto 875/2014 puedan solicitar y obtener autorización para el gobierno de un



determinado tipo de embarcaciones, en concreto, las inscritas en la lista octava del artículo 4 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio [la citada "lista octava" se refiere a buques y embarcaciones pertenecientes a organismos de carácter público tanto de ámbito nacional como autonómico o local], regulando luego el apartado 2 de la propia disposición adicional el procedimiento a seguir para la solicitud y otorgamiento de tales autorizaciones.

En definitiva, con esta Sentencia se confirma la validez de la actual norma que regula las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

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

GARRIGUES

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