



La sentencia del *Prestige*.

La sentencia del “Prestige” llega 11 años después de que se hundiera el buque, vertiendo 63.000 toneladas de fuel y creando una marea negra en el norte de España y parte de Francia, con graves daños ecológicos, económicos y sociales. En el fallo, la Audiencia Provincial absuelve al capitán del “Prestige”, Apostolos Mangouras, al jefe de máquinas del buque, Nikolaos Argyropoulos, y al exdirector general de la Marina Mercante, José Luis López Sors, por los delitos contra el medio ambiente de los que eran acusados, condenando sólo al primero a 9 meses de prisión por un delito de “desobediencia grave”. El cuarto acusado, el primer oficial, Ireneo Maloto, queda excluido de la sentencia al estar en paradero desconocido.

La Sala descarta la existencia de un “reproche penal” hacia López Sors por la decisión de alejar el buque, cuya eficacia tacha de “discutible, pero parcialmente eficaz, enteramente lógica y claramente prudente.” En esta cuestión, señala la existencia de “informes contradictorios” sobre si el buque debía o no alejarse, y sobre si debía o no haberse llevado a un puerto refugio como el de Corcubiión.

Respecto al capitán y al jefe de máquinas, la Sala considera “poco verosímil” que ambos fueran sabedores de los defectos estructurales del buque o “cooperasen” para ocultarlos, pero les reprocha el retraso en las operaciones de remolque del buque, durante las primeras horas del siniestro, hasta tener la autorización del armador.

Han colaborado en este ejemplar: María José Gómez, David Gatell, Pilar Rodrigo, María Ivonete de Souza, Mónica Comas, Juan Antonio Távora, Albert Badia y Pierre-Jean Trébuchet

AACNI es una marca de servicios de asesoramiento y consultoría registrada con el nº. 7.516.776 en la U.E.

La empresa no se responsabiliza de las opiniones expresadas por sus colaboradores. Esta publicación es de uso meramente divulgativo y queda prohibida su reproducción total o parcial sin autorización escrita.

Los contenidos de este ejemplar no constituyen, ni pueden ser utilizados en concepto de, asesoramiento de ninguna clase.



En lo relativo a la causa directa del siniestro, el tribunal no llega a una determinación clara y precisa de los hechos. De los informes periciales aportados en el juicio, dice que son "imprecisos y contradictorios", y, algunos de ellos incluso "sorprendentes", al apuntar éstos que una ola gigante "que nadie vio y nadie registró" fue la que provocó la avería del buque.

En cuanto a las causas de la avería y rotura del buque, la sentencia apunta a un "fallo estructural" y "un mal mantenimiento" del mismo, aunque añade que tales deficiencias fueron "inadvertidas u ocultas" para los que navegaban en él. Por ello, rechaza atribuir "imprudencia" o "conducta dolosa" al capitán o al jefe de máquinas, sin obviar por ello su negligencia al "navegar en automático y aceptar una tripulación escasamente formada".

La sentencia reconoce que el buque tenía todos los certificados de navegabilidad en orden, por lo que, según la sentencia, "alguna negligencia" debía haber habido en las revisiones y, en todo caso, no puede decirse que los controles por parte de la sociedad de clasificación ABS fueran "eficaces".

Nos encontramos, en definitiva, con una sentencia que llega tarde y nos deja un sabor agrisado. No hay causas claras; hay negligencia, pero no grave; no hay

culpables; no hay, en suma, nada que reprochar ni reprender penalmente de la conducta de aquellos que, por su cargo o condición, pudieron evitar la catástrofe. La sentencia —qué duda cabe— no corrige, pero es que además tampoco previene. No nos permite sentar las bases o crear los protocolos necesarios para afrontar una situación similar en el futuro, sobretodo desde el punto de vista de la Administración Pública española. Y, en el mismo orden de cosas, aviva el debate de si los juzgados penales son los más apropiados para decidir cuestiones más afines al derecho marítimo que al derecho penal



Albert Badia

Socio Director



Transporte marítimo. Rechazo de la mercancía. Responsabilidad del cargador.

Marítima del Mediterráneo SA, (“Marmedsa”) presentó demanda contra Copa Trading SA en reclamación de unas facturas debidas por gastos de devolución de un cargamento de manzanas. Marmedsa era el consignatario del buque y Copa Trading el cargador. Antes de ser descargada en destino, la mercancía fue rechazada por el receptor. Al parecer, la mercancía había sufrido daños durante la carga en origen, pero los daños no se habían reflejado en el conocimiento de embarque.

El problema fue que las manzanas se cargaron en pallets sin refrigeración, y no viajaron en camión refrigerado ni en condiciones de mantenimiento. Ésta fue, en definitiva, la razón por la que el receptor las rechazó. Su rechazo y la imposibilidad de descargar la mercancía en destino, hizo que el cargamento fuera devuelto a origen. Ante la falta de instrucciones del cargador, Marmedsa tuvo que cargar con todos los costes, incluyendo la devolución, los almacenajes y la destrucción.

El juez resolvió que el cargador era el único responsable. El cargador no puede excusar su responsabilidad ya que la mercancía fue cargada en perfecto estado y sin reservas por su parte. En el propio conocimiento de embarque constaba que la carga viajaba en un lugar ventilado, pero no frigorífico. El conocimiento es un título contractual al que se incorporan las condiciones del contrato mutuamente aceptadas por las partes y a las que éstas deben atenerse. La Sala declara así la responsabilidad del cargador al haber entregado unas mercancías que, al no ir en condiciones de refrigeración, presentaban un embalaje inadecuado para el transporte.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Lleida de 04.09.13.

Transporte multimodal. Normativa aplicable. Limitación responsabilidad.

Durante el transporte de material médico desde Barcelona hasta la ciudad canadiense de London se produjeron unos daños en la mercancía valorados en 68.340 Euros. La mercancía consistía en 45 cajas de un peso total bruto de 500 kg. Se trataba de un transporte multimodal realizado por vía marítima hasta Toronto, y, luego, por vía terrestre hasta London.

Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros, SA, subrogada en la posición de su asegurada Palex Medical, SA, reclamó el importe de los daños a la transitaria ABX Logistics España, SA, al ser ésta la encargada de la organización del transporte.

La sentencia de primera instancia condenó a la transitaria demandada, pero sólo al pago de 2.250 Euros en aplicación del límite de responsabilidad establecido por la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (“LOTT”). La aseguradora Allianz recurrió la sentencia al entender que ésta concluía erróneamente que los daños se habían producido en la fase terrestre del transporte. La Sala confirmó la sentencia. Señaló que, a pesar de no tratarse de un albarán de transporte ni de un contrato, en las

instrucciones de transporte de ABX Logistics España SA a la transportista terrestre, habían unas anotaciones manifestando que la mercancía había llegado dañada a Toronto. Ello, sumado a la ausencia de reservas en el documento del despacho de aduanas al final del tramo marítimo, daba a entender que los daños se produjeron en el tramo de transporte terrestre. Por ello, se concluyó que procedía la aplicación de la LOTT y, por ende, la limitación de responsabilidad aplicada de 4,50 Euros por kilo dañado.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 30.10.13.

Acción subrogatoria. Responsabilidad del transportista subcontratado. Existencia de contrato de seguro.

La aseguradora Royal & Sun Alliance Insurance PLC, sucursal en España, indemnizó a su asegurada Valkiria Logística SL por la pérdida total de una partida de brócoli que había sido transportado a una temperatura inadecuada. La aseguradora, subrogada en la posición de Valkiria Logística SL, reclamó a los siguientes: (1) al transportista D. Pascual, (2) a Frío Marchena, SL, arrendadora del semirremolque en el que se transportó la mercancía, y (3) a la aseguradora de éste, Alpha Insurance AS.

El Juez de primera instancia desestimó la acción al entender que la aseguradora carecía de legitimación para demandar ya que su asegurado, Valkiria Logística SL, fue la contratista principal del transporte y, por lo tanto, quien debía asumir la responsabilidad que pudiera derivarse de las acciones de sus subcontratados. La Audiencia Provincial revocó la sentencia en parte. Si bien es cierto que la actora no tenía legitimación para accionar contra los subcontratados de su asegurada, hay una excepción a esta regla. Se trata del supuesto en que la responsabilidad de los subcontratados proviene del dolo o está cubierta por un contrato de seguro, en cuyo caso, sí procede estimar la acción subrogatoria. Acogiéndose a esta excepción, la Sala concluyó que la demandante sí estaba legitimada para reclamar a Frío Marchena SL, ya que ésta intervino en el contrato de transporte de la mercancía al ser transportado el brócoli en un semirremolque de su propiedad, y, además, tenía concertada una póliza que cubría daños provocados por avería del aparato de frío.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia de 26.09.13.

Actos de piratería en aguas de Somalia. Condena penal en España.

La Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional ha procesado, juzgado y condenado a seis ciudadanos somalíes por un delito de piratería en grado de tentativa, cometido al intentar en aguas de Somalia (Océano Índico) el abordaje del buque “Patiño” de la armada española. Éste buque participaba en el dispositivo Atalanta, dando cobertura a mercantes, cuando fue atacado por los piratas. También se ha condenado a los procesados por tenencia y depósito de las armas de guerra que utilizaron para intentar el abordaje.

El intento de abordaje tuvo lugar el 12 de enero de 2012. El abordaje no pudo consumarse debido a la rápida y eficaz respuesta de los tripulantes del buque “Patiño”, quienes lograron repeler el ataque armado realizado desde el esquife utilizado por los procesados. Éstos huyeron del lugar heridos por los disparos de la infantería española. Luego, fueron perseguidos en helicóptero, desde el que se pudo apreciar y registrar por video que arrojaban al mar las armas de guerra utilizadas para el ataque para después ser detenidos por las fuerzas del orden.

La nueva tipificación penal de la piratería, vigente desde el año 2010, recoge un delito cometido contra la comunidad internacional y busca proteger la seguridad del tráfico aéreo y marítimo, considerada como bien jurídico supraindividual o colectivo, distinto de los bienes jurídicos individuales protegidos por otros tipos penales.

Sentencia de la Sala Penal de la Audiencia Nacional de 30.10.13.



“Para los acreedores extranjeros también es obligatorio presentar sus créditos concursales... en el plazo de un mes.”

Comunicación de créditos concursales extranjeros. Sometimiento a ley española.

La mercantil extranjera Synefra Engineering AD Construction Ltd. (“Synefra”) apela ante la Audiencia Provincial de Pontevedra una resolución del Juzgado Mercantil que califica como subordinados sus créditos concursales frente a la deudora Maderas Iglesias. Tales créditos se corresponden con los daños sufridos por Synefra a raíz del corrimiento de la carga en un buque, y se encuentran representados por cuatro laudos arbitrales que fueron dictados en Londres contra la concursada. Dichos laudos carecen de fuerza ejecutiva en España al no haberse realizado el procedimiento de reconocimiento u homologación. Sin embargo, la calificación de los créditos como subordinados es sólo consecuencia de su presentación tardía en el concurso.

La Sala dijo que para los acreedores residentes en el extranjero también es obligatorio presentar sus créditos en el plazo de un mes posterior a la publicación de la declaración de concurso. Synefra entendía que esta norma no podía aplicarse a los extranjeros, ya que éstos no entienden el contenido de la publicación ni tienen la obligación de consultar el Boletín Oficial del Estado. Synefra alegaba que el plazo en cuestión debía computarse desde la comunicación individualizada que debía recibir en su domicilio extranjero respecto de la declaración de concurso de la deudora.

La Sala concluyó que no existe razón alguna para excluir a los extranjeros del efecto de subordinación de sus créditos concursales si no son presentados en el plazo de un mes. Ello es así en virtud de la regla general del sometimiento a la ley procesal española de todos los procedimientos seguidos en España, incluyendo los concursales. Además, la Ley Concursal vigente establece que los extranjeros no están exceptuados de las formalidades generales establecidas para la presentación de créditos concursales. Finalmente, la Sala señala que ni siquiera el Reglamento de Insolvencia Comunitario exige que las comunicaciones a acreedores extranjeros sean realizadas en lengua distinta de la del Estado que ha abierto el procedimiento de insolvencia.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 27.09.13.

Productos bancarios. Anulación de contratos “SWAP” de permutas financieras.

La empresa Abonos Tesán SL presentó demanda contra el Banco Santander con el fin de anular dos Contratos de Permuta Financiera (conocidos en inglés como contratos “Swap”) y un Contrato Marco de Operaciones Financieras (“CMOF”) que tenía firmados con dicha entidad. El argumento principal era la existencia de error en la prestación consentimiento por parte de Abonos Tesán SL en el momento de contratar con la entidad bancaria.

La demanda fue estimada íntegramente, dando lugar a la anulación de los tres contratos, y a la condena del banco a restituir a Abonos Tesán SL las cantidades que ésta había ido ingresando en forma de prestación periódica. El banco también fue condenado a pagar intereses y costas.

Según la Sala, la asimetría entre los productos y el desequilibrio en la exposición de riesgos conduce al error en el consentimiento de la parte que contrata los Swaps, pues, de la letra de los mismos, uno no puede saber en qué consisten y qué consecuencias se derivan de los mismos. Además, el banco ignoró el código de conducta que la legislación sectorial impone a las entidades bancarias, que incluye el deber de cuidar y proteger los intereses del cliente. Subraya que nadie, con un juicio cabal de las cosas, podría aceptar un producto financiero tan perjudicial para sus intereses, en el que no tiene nada que ganar y mucho que perder. La Sala termina diciendo que no se trataba de productos de equilibrio financiero, función típica de los Swaps, sino que, por su desigualdad, lo son de desequilibrio financiero, y provocan el empeoramiento del producto subyacente, cual es la póliza de crédito.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza de 17.10.13.

Cesión de créditos. Interpretación.

G. reclamó a Caixa Nova el pago de unos créditos que ésta adeudaba a B., puesto que B., a su vez, adeudaba a G. la misma suma equivalente. La reclamación de G. se basaba en que tales créditos le habían sido cedidos por B. con acuerdo expreso de Caixa Nova. El documento de cesión consistía en un email enviado por G., con la firma y sello de B. y de Caixa Nova. Sin embargo, Caixa Nova se negó a pagar a G. tales créditos alegando que éstos eran inexistentes, ya que supuestamente habrían sido liquidados a B. con anterioridad a la interposición de la demanda por G.

El Tribunal Supremo señala que, aunque el documento de cesión no recoja en propiamente un contrato, pueden y deben aplicarse al caso las reglas generales de interpretación de los contratos. También precisa que la interpretación de dicho documento no puede limitarse a expresiones aisladas del texto, desconectadas del resto del contenido y de los efectos jurídicos de la cesión. Además, nos recuerda que, una vez comunicada la cesión del crédito al deudor, éste no se libera de su obligación pagando al cedente sino únicamente pagando al nuevo titular del crédito. Por ello, resuelve que los pagos que Caixa Nova hubiera realizado a B. no le liberan de su obligación de pagar a G., quien se convirtió en la legítima titular del crédito de resultas de la cesión.

Sentencia del Tribunal Supremo de 12.10.13.



*David Gatell
Abogado. Socio.
Actuó para los
vendedores.*

*“El banco no contempló
el código de conducta que
le impone la legislación
sectorial.”*



*Juan Antonio Távara
Abogado.
actuó para el
demandante.*

Responsabilidad solidaria de administradores por deudas sociales.

La responsabilidad solidaria de los administradores ... no exige la concurrencia de más negligencia que la de omitir el deber de promover la disolución y liquidación o el concurso...

La administradora de la sociedad Comercial Sendi SA fue condenada, solidariamente junto con dicha sociedad, al pago de las deudas sociales de esta última frente a la sociedad Font Vella SA. La administradora decía que, al condenarla, no se han tenido en cuenta sus actuaciones, las mismas que a su juicio justificaban no haber instado la disolución y liquidación de la sociedad o el concurso de acreedores, y que comportaban haber puesto todos los medios a su alcance para salvar la empresa y lograr su continuidad en el mercado. La administradora alegaba que, ante la situación de crisis financiera y patrimonial de Comercial Sendi SA, comunicó a los trabajadores y acreedores sociales un plan de viabilidad, buscó un nuevo local de arrendamiento, e intentó conseguir financiación para construir una nave industrial en la que la empresa pudiese operar.

El Tribunal Supremo condena a la administradora, recordando que la responsabilidad solidaria de los administradores de sociedades mercantiles respecto de las deudas sociales es objetiva. No exige la concurrencia de más negligencia que la de omitir el deber de promover la disolución y liquidación –acordada en Junta o judicialmente de ser necesario- o el concurso de la sociedad cuando concurra el presupuesto objetivo señalado por ley. No hace falta que exista una relación de causalidad entre el incumplimiento frente a los acreedores y el comportamiento del administrador. La imputación objetiva de responsabilidad por deudas sociales se realiza por mandato legal. Se fundamenta en la conducta omisiva del administrador al que, por su condición, se le exige legalmente un determinado hacer y cuya inactividad se presume imputable.

Sentencia del Tribunal Supremo de 07.10.13.

Responsabilidad empresarial por enfermedad profesional.

El fallecimiento por enfermedad profesional de un padre de familia, llevó a la viuda y sus hijos a reclamar judicialmente una indemnización a la empresa Uralita SA, dedicada a la fabricación de artículos de fibrocemento. El difunto había prestado servicios para la demandada entre el mes de julio de 1971 y septiembre de 1973, en la zona de tubos con una amoladora. En julio de 2008 le fue diagnosticado un mesotelioma pleural maligno que le causó la muerte.

“La responsabilidad derivada de un incumplimiento de las normas de seguridad sólo puede ser enervado demostrando que se actuó con la debida diligencia”.

En las dos instancias de ley se condenó a la empresa Uralita SA a indemnizar el daño causado, ya que resultó probado que no todos los trabajadores iban provistos de máscaras sino sólo aquellos que trabajaban en los puestos sometidos a control ambiental. Además, constaba un informe de la Inspección de Trabajo en el que se indicaba que durante el periodo de prestación de servicios del trabajador, la empresa no adoptó todas las medidas necesarias para reducir la exposición al amianto, omitiendo de esta forma las normas de seguridad vigentes desde 1940 sobre reconocimientos médicos, extracción localizada del contaminante, protección respiratoria, etc, todo lo cual incrementó el riesgo para la salud de los trabajadores.

Uralita SA recurrió en casación la condena impuesta. Pero el Tribunal Supremo desestimó el recurso reiterando la existencia y vigencia de normativa que obligaba a la empresa a tomar medidas para evitar una contaminación que en aquella época ya se conocía como posible, y valorando que en el procedimiento la empresa no acreditó haberla cumplido. En concreto, determinó que las consecuencias nocivas que afectaron al trabajador son imputables a la empresa a título de culpa, por cuanto la responsabilidad derivada de un incumplimiento de normas de seguridad sólo puede ser enervado demostrando que se actuó con la debida diligencia, más allá incluso de las meras exigencias reglamentarias, quedando la empresa exenta de responsabilidad sólo cuando el resultado lesivo se hubiera producido por caso fortuito o fuerza mayor.

Sentencia del Tribunal Supremo de 10.09.13.

Información ambiental sobre la potabilidad del agua.

La Plataforma contra la contaminación de Almendralejo solicitó a la Administración copia de los análisis de agua potable realizados en 2010 y 2011. La misma solicitud fue presentada ante la Conferencia Hidrográfica del Guadiana y ante el Ayuntamiento de dicha población.

El Director General de Salud Pública se negó a facilitar dicha información, lo que fue recurrido en vía administrativa por la solicitante. El Servicio Extremeño de Salud estimó parcialmente el recurso, precisando que si bien el consumidor tenía derecho a acceder a información ambiental que obrara en poder de las autoridades públicas o en el de otros sujetos que la posean en su nombre, en ningún caso ese derecho a la información era ilimitado.

Impugnada judicialmente la resolución de la Administración Pública, el Juzgado de Instancia estimó el recurso del solicitante. En la sentencia se concluyó que la información solicitada no afectaba a la confidencialidad de datos de carácter comercial o industrial, y que además la Administración no había motivado suficientemente su negativa, siendo la petición presentada concreta y razonada.

Apelada la sentencia por la Administración, el TSJ de Extremadura desestimó el recurso toda vez que la solicitud de la Plataforma contra la contaminación de Almendralejo recaía sobre aspectos que tenían íntima relación con el medio ambiente y el contenido de la misma no se podía encuadrar en ninguna de las excepciones previstas en la Ley.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia Extremadura de 24.09.13.

Del transporte y el mar



- Orden FOM/1698/2013, de 31 de julio, por la que se modifica la Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de **contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias** (BOE del 23.09.2013).
- Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la **Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima** (BOE del 12.09.2013).
- Corrección de errores de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los **Transportes Terrestres** y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de **Seguridad Aérea** (BOE del 17.10.13).

Del comercio y la distribución



- Orden ECC/1796/2013, de 4 de octubre, por la que se determina la fecha de puesta en funcionamiento de la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia** (BOE del 05/10/13).
- Orden PRE/2056/2013, de 7 de noviembre, por la que se modifica el anexo VI del Reglamento sobre clasificación, envasado y etiquetado de **preparados peligrosos**, aprobado por el Real Decreto 255/2003, de 28 de febrero (BOE del 08/11/13).
- Ley 10/2013, de 21 de octubre, de apoyo a **emprendedores, autónomos y Pymes** (BOE del 08/11/2013).

De la energía y el medioambiente



- Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de **fiscalidad medioambiental** y se adoptan otras medidas tributarias y financieras (BOE del 30.10.2013).
- Orden FOM/1635/2013, de 10 de septiembre, por la que se actualiza el Documento Básico

DB-HE "Ahorro de Energía", del **Código Técnico de la Edificación**, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo (BOE del 12.09.2013).

- Real Decreto 670/2013, de 6 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento del **Dominio Público Hidráulico** aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, en materia de registro de aguas y criterios de valoración de daños al dominio público hidráulico (BOE del 21.09.2013)
- Resolución de 24 de septiembre de 2013, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se revisa el coste de producción de energía eléctrica y las tarifas de último recurso a aplicar a partir de 1 de octubre de 2013 (BOE del 01.10.2013).
- Real Decreto 831/2013, de 25 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 89/2013, de 8 de febrero, por el que se regula la concesión directa de ayudas del Plan de Impulso al Medio Ambiente "PIMA Aire" para la adquisición de vehículos comerciales (BOE del 26.10.2013).



Límites a la responsabilidad del club asegurador en el *Prestige*.

El club asegurador del “Prestige”, el London Steam Ship Owners Mutual Insurance Ltd., demandó a España y a Francia en arbitraje en Londres. Solicitaba que ambos países debían someterse a la jurisdicción arbitral inglesa, y renunciar así a la jurisdicción penal española. Según el club, su responsabilidad civil estaba limitada a lo pactado en la póliza suscrita con el armador del buque, y dicha póliza contenía una cláusula de arbitraje en Londres.

Ninguno de los dos países decidió comparecer en el arbitraje, aunque sí comparecieron en el procedimiento posterior ante la Commercial Court inglesa, donde el club asegurador solicitaba que el laudo arbitral fuera homologado judicialmente. Ambos países se opusieron invocando inmunidad en atención a su carácter soberano.

El juez inglés desestimó la oposición planteada por España y Francia. Para ello, se basó en la sección 9(1) de la State Immunity Act 1978 y en diversas reglas de la Arbitration Act 1996. Su lógica es la siguiente. Al solicitar la respon-

sabilidad civil del club, tanto España como Francia estaban reconociendo los términos y la validez de la póliza de seguro, y, por tanto, también el carácter imperativo del pacto arbitral contenido en la misma póliza. Con ello, España y Francia perdían toda su inmunidad y, a pesar de su carácter soberano, debían acudir al arbitraje.

El juez inglés también dio la razón al club en lo relativo al límite indemnizatorio, que fijó en 1 billón de dólares EUA según constaba en la póliza, y también en que la responsabilidad civil del club tenía carácter subsidiario, en atención a la regla de derecho inglés conocida como “pay to be paid rule”..

London Steam Ship Owners Mutual Insurance Ltd. v. Spain and France [2013] EWHC 3188.

Albert Badia
AACNI (UK) Limited
Solicitor (England & Wales)
Email: albertbadia@aacni.com





Apertura de los nuevos aeropuertos de Dubai y Doha ¿Pueden convertirse en el gran “hub” aeroportuario del mundo?

El pasado día 3 de noviembre de 2013, el Emir de Dubái y Primer Ministro de los EAU inauguró la moderna plataforma aérea que lleva su nombre, a unos escasos 50 kilómetros al suroeste de Dubai. Ocho mil hectáreas con seis pistas, cientos de kilómetros de “taxi-way”, tres gigantescas terminales con 170 puertas de embarque, y una plataforma “cargo” con dos zonas francas industriales y comerciales integradas, forman en medio del desierto de Jebel Ali, el Dubai World Center Airport (“DWC”). Se pretende en 10 años el DWC sustituya totalmente el actual aeropuerto, ubicado en Khawaneej entre Dubai y Sharjah.

Quizás sea complicado convencer a las aerolíneas de pasajeros alejarse tanto del centro de la ciudad para operar sus vuelos comerciales. Sin embargo, dos compañías de bajo coste, la húngara Wizz Air y kuwaiti Jazeera Airways, han optado por trasladarse al nuevo aeropuerto. En cuanto a la aerolínea nacional, Emirates, a la cual se dedica una terminal entera, lo hará a finales de este año para operar todos sus vuelos con destino a Oriente Medio, India Subcontinental y África del Norte. La nueva plataforma de Doha cuenta con la pista más larga y ancha del mundo, el mayor potencial “cargo” del mundo, y el mayor presupuesto otorgado en toda la historia de la aviación comercial. Sin embargo, también tiene el desafortunado récord de inauguración tardía, ya que ésta estaba prevista para el año 2009. Como consecuencia de los riesgos sísmi-

cos en la zona, y de eternos recortes presupuestarios, el primer pasajero aún no ha pisado el suelo del nuevo aeropuerto qatarí.

Emirates y Qatar Airways, respectivamente, tienen un centro de operaciones a la medida de sus sueños y expectativas. Estas aerolíneas que desde su fecha de constitución, apostaron por una política de conexión intercontinental de “hub” estratégica entre Europa, Asia, Oriente Medio y África, ahora se imponen como “dominus imperandi” en el mundo de la aviación comercial. Los últimos resultados cifrados del salón del Bourget, en París, y del Dubai Airshow 2013, así lo confirmaron.

¿Siguen siendo importantes las antiguas y tradicionales aerolíneas de Europa y Estados Unidos? ¿Pueden volver a ser competitivas frente a aerolíneas copiosamente subvencionadas por las familias reales medio-orientales, hasta que pasen a ser verdaderamente rentables? En términos prácticos, sigue siendo rentable para compañías como British Airways, Lufthansa o Air France, operar vuelos hacia Oriente Medio o Asia? Sólo el tiempo nos lo dirá.

Pierre-Jean Trébuchet
Abogado

AACNI Middle East Legal Consultants FZC
Email: pierre-jeantrebuchet@aacni.com





Régimen de inversiones extranjeras en Brasil.

A pesar del panorama internacional poco proclive a la expansión de los flujos de capital, el volumen de inversión extranjera directa (IED) en Brasil se mantiene fuerte. Ello se debe, en gran parte, a las importantes medidas adoptadas por el gobierno en los últimos años para impulsar y favorecer las IDEs. La mayoría de los obstáculos a la actividad de los inversores extranjeros han sido suprimidos, en particular en la bolsa de valores. En los últimos 15 años muchos sectores han sido desregulados y una gran parte de las empresas públicas han sido privatizadas.

El gobierno también viene impulsando las inversiones extranjeras con la reducción de la alícuota del impuesto aduanero para determinados bienes, exenciones de impuestos y otros incentivos fiscales, especialmente a las empresas que se instalan en determinadas regiones. Brasil cuenta con 8 zonas francas.

El régimen de inversiones es libre, estando permitida la creación de empresas con 100% de capital extranjero, en igualdad de condiciones, y estando prohibida cualquier tipo de discriminación no prevista legalmente. Las firmas extranjeras pueden participar en las privatizaciones, solamente estando prohibidas o restringidas las inversiones extranjeras en actividades vinculadas con la energía nuclear, industria aeroespacial, transporte aéreo de cabotaje, servicios de correo y telégrafo, asistencia a la salud, propiedad y manejo de medios de comunicación (televisión, radio, diarios, etc.).

Por otra parte están permitidas, sin límite, las transferencias al exterior de dividendos y de lucro provenientes de capitales debidamente registrados cuando se ajusten a las normas contables y la legislación tributaria local. Dicho retorno es tratado de acuerdo con las condiciones establecidas en el certificado de registro de capital extranjero, sin necesidad de realizar ningún otro trámite. Ahora bien, toda la inversión o reinversión que sea realizada deberá ser registrada en el Departamento de Capitales Extranjeros del Banco Central del Brasil. Este registro permite resguardar el retorno del capital y los envíos de rendimientos. Las inversiones deben ser re-

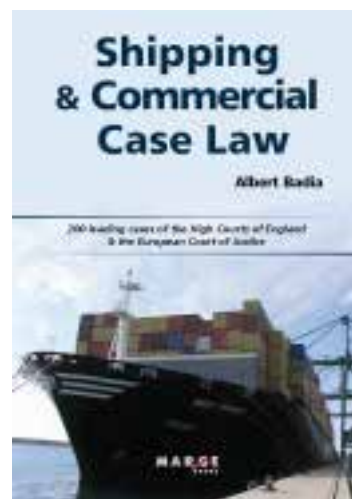
gistradas dentro de los 30 días desde que se realizaron y no requieren aprobación previa, pero los préstamos precisas de autorización del Banco Central y la inversión mediante cesión de tecnología puede requerir la aprobación y registro en el INPI (oficina brasileña de patentes) y en el Banco Central. Todos estos trámites requieren la máxima profesionalidad para que entre otras cosas, se eviten sorpresas en el momento de regularizar la entrada y estancia en el país de los profesionales de las empresas así como al repatriar las ganancias obtenidas.

Maria Ivonete de Souza
Advogada

AACNI, de Souza & Nunes, Consorcio de Advogados
Email: mariaivonete@aacni.com

Noticias

- AACNI Abogados ha sido galardonado por los lectores de la revista *Lawyers World* con el premio “*Lawyers World Annual Award 2013*” en su primera edición.
- Marge Books publica la segunda edición del repertorio de jurisprudencia “*Shipping & Commercial Case Law*”. Diez años después de la primera edición, esta segunda edición es más completa y actual que la anterior. Albert Badia, socio de AACNI y autor de la obra, resume, de manera muy sintética y clara, 250 sentencias dictadas por los Tribunales ingleses y el Tribunal Europeo de Justicia. Todas estas sentencias son un complemento ideal para cualquier experto en comercio y transporte marítimo internacional. El libro ha sido publicado por Marge Books en Octubre de 2013.
- El directorio inglés *Chambers & Partners*, en su versión 2013-14, nos sitúa en la Banda 5ª para la resolución de conflictos en España. De nosotros dice lo siguiente: “Esta joven firma gana terreno tanto en el plano nacional como en el internacional, acompañada por oficinas en el Reino Unido y los Emiratos Árabes Unidos. El equipo destaca especialmente en arbitraje, y se concentra en los sectores de comercio internacional, transporte y energía. Los miembros del departamento de litigación tienen distintos perfiles, incluyendo abogados cualificados en Reino Unido y Perú. Destacan el siguiente comentario: ‘Esta firma entiende bien nuestro sector, y, además, tiene un sentido de la globalidad en mundo de los negocios’. El socio director, Albert Badia, es reconocido por su pragmatismo, precisión en el lenguaje y visión comercial.”
- AACNI Abogados ha sido galardonado por la revista *Lawyers World* con el premio “*Lawyers World 2014 Country Awards*”.



Publicaciones

- *The Arbitration Watch*, No. 19/2013. Editado en inglés por Albert Badia y Ana María Daza, y publicado en la página web www.arbitrationwatch.com
- *Shipping & Commercial Case Law* (2ª ed.), escrito por Albert Badia y publicado en inglés por Marge Books en Octubre 2013. El libro resume 250 casos de derecho inglés a lo largo de 286 páginas.

The Commercial, Shipping & Investment
ARBITRATION WATCH



Albert Badia
Socio Director.
Abogado (España).
Solicitor (Inglaterra & Gales).



Maria Ivonete de Souza
Socia Advogada.
AACNI, de Souza & Nunes, Consórcio
de advogados.



Ana Maria Daza
Abogada.
Dpto. Arbitraje.



Anna Maria Madrid
Economista.
Dpto. Contabilidad & Tributos.



Daniel Behn
Attorney at Law (N.Y., USA).
Dpto. Arbitraje.



Pilar Rodrigo
Abogada.
Dpto. Procesal.



Monica Comas
Abogada. Socia.
Dpto. Marítimo & Transporte.



Juan Antonio Távara
Abogado.
Dpto. Procesal.



Elisabeth Costafreda
Economista.
Dpto. Contabilidad & Tributos.



Pierre-Jean Trébuchet
Abogado.
AACNI Middle East Legal Consultants
FZC.



David Gatell
Abogado. Socio.
Dpto. Procesal.



Virginia Pastor
Abogada.
Dpto. Marítimo & Transporte.



Maria José Gómez
Dpto. de Administración.



**Abogados Asociados para el Comercio,
la Navegación y la Industria, S.L.P.**

Via Augusta 143,
08021 Barcelona
España

Phone: +34 934146668
Fax: +34 934146558

AACNI (UK) Limited

Palladia, Central Court ,25 Southampton Buildings,
WC2A 1AL London
United Kingdom

Phone: +44 (0)2071291271
Fax: +44 (0)8432180440

AACNI (Middle East) Legal Consultants, FZC

PO Box 16111
Ras Al Khaimah Free Trade Zone, Block 4, 8th Floor
Al-Nakheel, Ras Al Khaimah
United Arab Emirates

Phone: +971(7) 2078986
Fax: +971(7)2041010

AACNI, de Souza & Nunes, Consórcio de advogados

Rua João Pessoa, 2381, sala 02, Velha,
CEP 89036-003 Blumenau/SC
Brasil

Tel. +55 1130422452