



Han colaborado en este ejemplar:  
Pierre-Jean Trébuchet, Raúl Calvo, Juan Antonio Távora, Lucía León, María José Gómez, Alejandra Salat y Albert Badia.

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.



## AACNI despega en Oriente Medio

**A**ACNI abre oficinas en Dubai y se convierte en el primer despacho de abogados de origen español con establecimiento permanente en el Golfo Árabe. En estas líneas explicamos por qué hemos escogido Dubai para la apertura de una nueva oficina, qué vínculos económicos tiene España con Emiratos Árabes Unidos, y qué tareas va a desempeñar AACNI en la región.

### ¿Por qué Dubai?

A pesar de la crisis económica mundial, Emiratos Árabes Unidos (EAU) tiene un crecimiento cercano al 4% y, según la última previsión del FMI, alcanzará el 6% a lo largo del 2011. Debe reseñarse que el 61% de las reservas probadas de petróleo y el 41% de las de gas se encuentran en el Golfo Pérsico. Gracias al aumento del precio del barril de crudo (EAU es el cuarto exportador mundial) la región está generando superávit presupuestario. Ante esta situación, el emirato de Dubai ha optado por emplear fondos soberanos a promocionar otros sectores productivos y diversificar así su economía, dando prioridad a la inversión en infraestructuras e industria.

Dubai es la capital de los negocios y de la logística a caballo entre Oriente Medio y el Sudeste Asiático. Es la única gran ciudad con un estilo de vida y condiciones occidentales en un radio de 4 horas en avión.

Desde el punto de vista de negocios, Dubai es una vía de entrada no sólo al mercado Emirati (con especial incidencia en Abu Dhabi), sino también a toda la región y, especialmente, a Arabia Saudita y Qatar, país éste último con la renta per capita más alta del mundo y con un crecimiento cercano al 11% anual.

Desde el punto de vista logístico, Dubai es un centro de referencia indiscutible. Su gran baza es Jebel Ali Free Zone, la zona de libre comercio más grande del mundo donde están instaladas más de 6.000 empresas, más de 125 navieras, y 150 de las mayores 400 empresas del mundo, según Fortune. En Jebel Ali se encuentra, además, el segundo puerto de mercancías más grande del mundo en volumen anual de Teus. Jebel Ali es el centro de reexportación por excelencia a todo Oriente Medio, Norte de África y Sudeste Asiático. De hecho, la principal vía de ingresos en Dubai es la reexportación y el comercio en general. Según las estadísticas, el 30% del producto que se importa en EAU es para su posterior reexportación.

En materia de eventos comerciales, Dubai ocupa el 50% del total del espacio ferial del Golfo Árabe. A lo largo de este año, Dubai prevé acoger más de 100 ferias (50 de las cuales son internacionales) y más de 250 congresos y convenciones anuales.

Hay que destacar también el eje dinamizador formado por Dubai, Abu Dhabi y Doha. Si Dubai se ha abanderado en los negocios y la logística, Abu Dhabi ha hecho lo propio en la exportación de petróleo de la zona, y Doha aspira a ser una urbe cosmopolita vinculada a los eventos deportivos de primer orden como la Football's World Cup en el 2022.

Ante la creciente situación de inestabilidad desatada en países árabes, EAU se ha convertido en el país social y políticamente más seguro de su entorno, retomando -si cabe- un mayor protagonismo económico. La confianza en países como Bahrein, Siria o Libia, cuya estabilidad está actualmente en entredicho, ha menguado en beneficio de EAU, que se ha convertido en un país-refugio para inversores. EAU es, además, el país de su entorno con un sistema legislativo más desarrollado y abierto al comercio internacional, siendo el centro escogido para la resolución de conflictos de Oriente Medio.



## ¿Qué vínculos económicos tiene España con Emiratos Árabes Unidos?

Nuestra apuesta por Oriente Medio se debe, en parte, al aumento de las inversiones e intereses españoles en la región. Dicho aumento obedece a la búsqueda de mercados en crecimiento y con estabilidad financiera. También es el resultado marginal de la coyuntura económica actual y la contracción de la demanda que vive España.

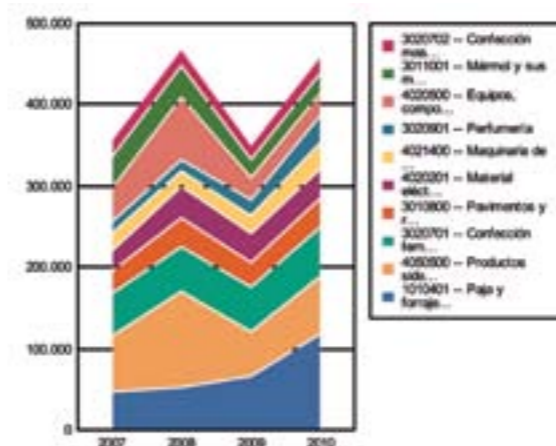
En la actualidad hay más de 300 empresas españolas establecidas de manera permanente o casi permanente en Emiratos Árabes Unidos y Qatar. El número crece año tras año. En el 2010 se registraron exportaciones españolas a la región por valor de más de 6.000 millones de dólares.

### PIB de DUBAI por sectores

	2008 (%)	2009 (%)
Manufactura	14	15
Construcción	10	8
Comercio	38	39
Hoteles	3	3
Transporte	8	9
Inmobiliario	15	12
Financiero	8	9
Servicios Gobierno	3	4

Fuente: Dubai Chamber of Commerce

El tipo de empresas, servicios y productos españoles con interés en la región es muy variado. Los sectores con una mayor importancia en exportación han sido tradicionalmente los relacionados con la construcción, cuyo protagonismo ha sido desplazado por el sector agroalimentarios. De hecho la exportación de materias primas y productos industriales ha pasado del 61% del global de exportaciones en 2008 al 48%, mientras que la exportación desde España de agroalimentarios a EAU en el mismo periodo ha pasado del 9% en 2008 al 18% en el 2010.



A título de ejemplo, la alfalfa es el principal producto que España exporta a EAU, cuya cifra anual supera los 90 millones de Dólares. Si quisiéramos hacer una comparativa, el valor total de las exportaciones de alfalfa es tres veces superior al de importaciones en el sector del mueble.

En cuanto al marco regulatorio, existe un convenio de doble imposición entre España y EAU que otorga exenciones fiscales a los inversores de uno y otro país, facilitando así la repatriación de dividendos. A dichas ayudas fiscales se añade la voluntad de ambos gobiernos de fomentar las relaciones comerciales recíprocas.

## ¿Qué labor desempeñará AACNI en la región?

No existe, hasta la fecha, ningún despacho de abogados español con presencia permanente en EAU. Ello nos convierte en pioneros y nos da una gran ventaja competitiva y estratégica.

AACNI Abogados SLP en España y AACNI (UK) Ltd. en Reino Unido son firmas vinculadas al asesoramiento en el comercio, el transporte y la energía. Desde ambas trabajamos codo con codo con armadores, traders, brokers, operadores logísticos y plantas industriales, a quienes asesoramos en su día a día. AACNI (Middle East) Legal Consultants FZC se suma a las dos anteriores y apuesta por dar una continuidad a estos sectores desde Oriente Medio. Entre sus funciones principales están la de facilitar la entrada de inversores, emprendedores y grupos empresariales en la región, prestar asesoramiento local, y dirigir arbitrajes en foros internacionales.

Raúl Calvo está al frente de AACNI (Middle East) Legal Consultats FZC, como socio y director en Dubai, donde tiene su residencia actual. Antes de incorporarse a AACNI, Raúl trabajó en la Oficina Comercial de la Embajada Española en Emiratos Árabes Unidos, Qatar, Pakistán y Afganistán, como responsable de la asesoría legal en implantación, análisis de inversiones, y asistencia en los sectores de Ingeniería, Construcción e Infraestructuras y Retail.

Raúl Calvo  
Abogado. Socio.  
Director de AACNI  
(Middle East) Legal  
Consultants FZC





*impusieron “un ambiente de temor y de intimidación” en el puerto de Barcelona, al amenazar a los transportistas no asociados a Transcont con daños personales o patrimoniales en sus vehículos si trabajaban sin en régimen no asociativo*

### Asociación ilícita. Transporte terrestre de contenedores.

El Tribunal Supremo confirma la sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Barcelona con fecha 8 de enero de 2010, contra los cinco ex dirigentes de la Asociación Provincial de Auto-Patronos y Empresarios de Contenedores y Afines por carretera de la Provincia de Barcelona (TRANSCONT) condenándolos por delitos de asociación ilícita y extorsión continuada.

La Sala reconoce que, D. Antonio García, aprovechando su cargo de presidente de Transcont Barcelona, creó, junto al vicepresidente y tesorero D. Manuel Martorell, una empresa (BCN S.L.) para gestionar todos los ingresos que la entidad percibía. Durante las investigaciones realizadas y durante el juicio quedó probado que tanto el ex presidente como el ex vicepresidente de Transcont Barcelona idearon un sistema ilegal de monopolio del transporte en la zona portuaria. Según la sentencia, “crearon un sistema organizado tendente a que todo aquel que quisiera operar en la zona portuaria lo hiciera afiliándose a Transcont y al menos adquiriendo un número de los asignados a dicha asociación, previo pago de 6.000 euros por número aproximadamente.” También señala que impusieron “un ambiente de temor y de intimidación” en el puerto de Barcelona, al amenazar a los transportistas no asociados a Transcont con daños personales o patrimoniales en sus vehículos si trabajaban sin en régimen no asociativo.

Firme la sentencia, los condenados se enfrentan ahora a penas de prisión y a responsabilidades civiles. De los siete años de cárcel a los que los magistrados han condenado al ex presidente de Transcont Barcelona, dos corresponden al delito de asociación ilícita y los cinco restantes se deben a “un delito continuado de extorsión”, según señala la sentencia. Esta última declara, asimismo, “la responsabilidad civil subsidiaria” de Transcont Barcelona y decreta su disolución como asociación

*Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª de lo Penal) de 27.12.2010.*

### Créditos marítimos. Contrato de suministro naval. Prescripción.

La actora, una financiera alemana llamada Difussion Finance Vermittlung und Veratum GMBH, era titular de un crédito marítimo sobre un buque por importe 222.491 Euros. El crédito tenía su origen en un contrato de suministro a buques en el que la naviera Sevastopol Ocean Fishing Enterprise figuraba como avalista o garante del cumplimiento de la operación. La actora era titular de dicho crédito como beneficiaria de una cesión del mismo por parte del consignatario del buque.

La actora alegaba que se trataba de un crédito marítimo reconocido en el artículo 1(1) (m), (n) y (k) del Convenio de embargo preventivo de buques de 1952. Según ésta, dicho crédito ostentaba, además, la condición de privilegiado, de conformidad con el artículo 2(5) del Convenio de privilegios e hipotecas marítimos de 1926. La naviera demandada se opuso alegando que el derecho había prescrito, tanto del crédito como del privilegio, al amparo del artículo 952(1) del Código de Comercio y del artículo 9 del citado Convenio de 1926.

La Sala dio la razón a la demandada al entender que, en tanto que el derecho de crédito frente a la demandada había prescrito, poco importaba que el mismo fuera acompañado de un privilegio. El hecho de que la actora fuera titular del crédito, ya como cesionaria ya como subrogada de un tercero, no otorga al crédito un plazo de prescripción más amplio que el establecido en los artículos 952(1) del Código de Comercio y 9 del citado Convenio de 1926, como, pudiera ser el plazo general de 15 y 20 años, en el artículo 1.964 del Código Civil

*Sentencia del Tribunal Supremo (Sala I de lo Civil) de 09.02.2011.*



*La Sala dio la razón a la demandada al entender que, en tanto que el derecho de crédito frente a la demandada había prescrito, poco importaba que el mismo fuera acompañado de un privilegio.*



## Transporte por carretera. Aceite de oliva. Responsabilidad del porteador efectivo.

La Audiencia Provincial de Valencia confirma la condena a un transportista efectivo de 27.420 kgs. de aceite de oliva a reembolsar al transportista contractual el total del valor de la mercancía que éste tuvo que pagar como indemnización al titular de la misma.

La mercantil italiana Kortimed SRL fue contratada por Costa D'Oro SpA para efectuar el transporte multimodal de aceite de oliva a granel desde Málaga hasta Spoleto en Italia. A través de un intermediario, Kortimed SRL subcontrató a la mercantil española Euro Jumbo SL la ejecución del tramo desde Málaga hasta el puerto de Valencia. La falta de atención a las señalizaciones y el exceso de velocidad hicieron que el remolque en que se transportaba la mercancía volcara, ocasionando la pérdida total de la mercancía antes de llegar al puerto de Valencia.

En Italia, Kortimed SRL tuvo que indemnizar a Costa D'Oro SpA hasta el importe del valor de la mercancía. En España, repitió en vía judicial contra Euro Jumbo SL.

En el proceso judicial Euro Jumbo SL alegó falta de legitimación activa al no haber sido contratada directamente por Kortimed SRL. Dicha alegación fue, sin embargo, rechazada al entender la Sala que la existencia de un intermediario en la contratación del transporte no impide ni invalida la reclamación del transportista contractual al transportista efectivo. Euro Jumbo SL también alegó que no se había logrado acreditar el exceso de velocidad ni la imprudencia, pero tanto las fotografías de la carretera el día del accidente como la brusca reducción de velocidad que demostraba el tacógrafo del camión fueron determinantes en su contra. Finalmente, la demandada señaló que el remolque en el que se efectuó el transporte había sido facilitado por Kortimed SRL y que éste era defectuoso. La Sala advirtió que Euro Jumbo SL no formuló reserva o protesta alguna en el momento de cargar la mercancía en dicho remolque, y la falta de reserva o protesta hizo que esta alegación corriera la misma suerte que las anteriores.

*Sentencia de la Audiencia Provincial de  
Valencia de 01.03.2011.*

*Dicha alegación fue,  
sin embargo, recha-  
zada al entender la  
Sala que la existencia  
de un intermediario  
en la contratación del  
transporte no impide  
ni invalida la reclama-  
ción del transportista  
contractual al trans-  
portista efectivo*



*Juan Antonio Távara.  
Asocio.*

Actuó para el  
demandante.

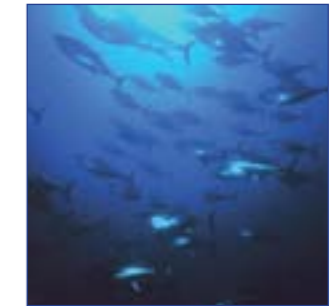
## Política pesquera común. Necesidad de conservación de los recursos. Atún rojo del Mediterráneo.

A raíz de una petición de decisión prejudicial planteada por Malta, se discutía el fundamento jurídico de un conjunto de medidas reglamentarias que limitaban la captura del atún rojo en el Mediterráneo. El Reglamento CE 530/2008 imponía unos límites de tamaño y volumen a la captura de esta especie en las zonas pesqueras del Atlántico Oriental y del Mediterráneo. Los gobiernos de varios Estados miembros (entre otros España, Francia, Italia y Grecia) manifestaron su interés en obtener una interpretación más amplia y explícita de esta norma, al ser de aplicación directa en todos los Estados miembros sin necesidad de transposición.

En aplicación del criterio de precaución, se sugería a la Comisión europea que adoptara, en el caso de "existencia de pruebas de una amenaza grave" para la conservación de los recursos, una prohibición total de la pesca de esta especie por un período máximo de seis meses, acompañada de restricciones posteriores. Ello implicaba un grave perjuicio para los explotadores de atuneros cerqueros, sin dejar de tener en cuenta que el Convenio Internacional de Río de Janeiro de 14 de Mayo de 1966 ya había dejado patente la extrema fragilidad de las capacidades reproductivas de esta especie. La prohibición del Reglamento, que no hacía ninguna distinción entre la captura pesquera y la captura en vivo, se aplicaba tanto sobre aguas comunitarias como sobre buques comunitarios operando en las demás zonas de pesca.

El sindicato maltés de atuneros, así como la sociedad maltesa de cría de atunes "AJD Tuna", abogaron por la nulidad del Reglamento CE 530/2008, al entender que éste vulneraba el principio de proporcionalidad y no era suficientemente motivado, con arreglo al artículo 253 del Tratado Constitutivo. La jurisdicción comunitaria se pronuncia en sentido contrario. Dando prioridad a la amenaza de extinción de las poblaciones de atún rojo, el Tribunal se niega a reconocer cualquier tipo de irregularidad respecto a la norma comunitaria. El concepto de "captura" de hecho, reviste una forma genérica: es decir, la captura de atunes vivos con fines de engorde o cría en viveros enjaulados queda jurídicamente asimilada a la actividad común de pesca. Ambas actividades están sometidas al mismo régimen jurídico y de hecho, a las mismas restricciones

*Sentencia C-221/09 del Tribunal de Justicia de  
la Unión Europea de 17.03.2011.*



*El concepto de "cap-  
tura" de hecho, reviste  
una forma genérica:  
es decir, la captura de  
atunes vivos con fines  
de engorde o cría en  
viveros enjaulados  
queda jurídicamente  
asimilada a la activi-  
dad común de pesca.*



*... el comprador no vendría obligado a satisfacer las demoras y ocupaciones anteriores a la celebración de la compraventa en la que él intervino. Entendemos que, en este caso, la Sala hierra al aplicar el Código Civil en lugar de aplicar las reglas del Incoterm empleado, ya que la fecha de la compra fue anterior a la fecha de la llegada de la mercancía.*

### Compraventa internacional de mercancías. Ocupaciones y demoras. Responsabilidad.

En este caso la cuestión a determinar era la de si correspondía al vendedor o al comprador el pago de demoras y otros gastos de ocupación en el puerto de Valencia de unas mercancías vendidas en términos FOB Paranagua (Brasil).

Al realizarse unas operaciones de transbordo de mercancía en el puerto de Valencia, se generaron demoras al quedar la mercancía en la dársena varios días antes de ser cargada a bordo de los camiones. El vendedor alegaba que los términos "Incoterms FOB Paranagua" significaban que todos los derechos y obligaciones, incluyendo el pago de las demoras, una vez traspasada la borda del buque en el puerto de origen, debían correr a cargo del comprador. Tales conceptos los había ya incluido el vendedor en su factura.

El vendedor hizo constar en su factura que había manipulado la mercancía para poder cargarla en los remolques, que la posicionó para su carga, la inspeccionó, efectuó el transporte hasta el domicilio del deudor, y que luego limpió el contenedor, cobrando, además, una comisión por el despacho de aduana. Todos estos conceptos fueron debidamente incluidos en la factura.

La Sala estimó que la factura no es medio suficiente para acreditar la entrega de las mercancías, y asimismo calcular los gastos de demora. El Tribunal estimó la fecha de entrega efectiva de la mercancía a partir de la declaración de un testigo, y, en tanto que no constaba que el comprador se hubiese obligado expresamente a satisfacer los gastos por demoras y ocupaciones, debía aplicarse el artículo 1.258 del Código Civil. Según dicho precepto, el comprador no vendría obligado a satisfacer las demoras y ocupaciones anteriores a la celebración de la compraventa en la que él intervino. Entendemos que, en este caso, la Sala hierra al aplicar el Código Civil en lugar de aplicar las reglas del Incoterm empleado, ya que la fecha de la compra fue anterior a la fecha de la llegada de la mercancía a Valencia

*Sentencia de la Audiencia Provincial de Cuenca de 05.04.2011.*

### Contrato de compraventa de locales comerciales. Condición suspensiva y eficacia del contrato.

En este caso se discutía la validez de un contrato para la compraventa de una nave comercial. En el contrato aparecía una condición suspensiva de aplazamiento de pago que condicionaba el mismo a un índice de rentabilidad arrendataria. Dicha condición no pudo ser cumplida a causa de la actitud del comprador, quién no cumplió con su obligación de pago a término fijo. El pago no se hizo dentro del plazo establecido en el contrato y el vendedor dio por extinguida la obligación contractual frente al comprador, pasando a arrendar la nave comercial a otra sociedad con el consiguiente lucro de alquiler.

El comprador demandó al vendedor solicitando que se declarara válido el contrato de compraventa y se le otorgara el importe de las rentas arrendatarias percibidas por el vendedor, junto con daños y perjuicios por incumplimiento contractual. El Tribunal Supremo debía decidir, si la condición suspensiva establecida en la escritura de compraventa, constituía un vicio de nulidad absoluta, al depender su cumplimiento exclusivamente de la parte compradora. La Sala, para declarar inválido el contrato de compraventa, estimó que el hecho de que el cumplimiento de la condición suspensiva dependa exclusivamente de la voluntad de una de las partes (el comprador) es totalmente válido en derecho contractual español. Cabe deducir entonces que, si bien una fracción consistente del pago de compraventa ya había sido abonada, el contrato nunca llegó a celebrarse, ni la transmisión de la propiedad a ser efectiva.

*Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª de lo Civil) de 01.03.2011.*



*La Sala, para declarar inválido el contrato de compraventa, estimó que el hecho de que el cumplimiento de la condición suspensiva dependa exclusivamente de la voluntad de una de las partes (el comprador) es totalmente válido en derecho contractual español.*





*... la creación de un parque eólico cuyos aerogeneradores se disponían muy cerca de los aerogeneradores de la actora y que, por ello, afectaban negativamente a la producción de energía de ésta última.*

### Energía eólica y aerogeneradores. Proximidad y disminución de rendimiento.

En este caso la actora, Parque Eólico los Pedreros, demanda a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y a la empresa Energías Renovables de la Región de Murcia tras haber autorizado, la Dirección General de Industria y Energía de Murcia, la creación de un parque eólico cuyos aerogeneradores se disponían muy cerca de los aerogeneradores de la actora y que, por ello, afectaban negativamente a la producción de energía de ésta última.

Los hechos son los siguientes. La actora había solicitado la anulación de la Orden de 13 de Diciembre de 2004 de la Consejería de Economía, Industria, e Innovación de la Región de Murcia. Esta Orden desestimaba el recurso que la ahora demandante interpuso contra la Resolución de la Dirección General de Industria, Energía y Minas de 5 de Mayo de 2004 que autorizaba a la empresa P&T Tecnología Iber a instalar un parque eólico en Régimen Especial en el término municipal de Jumilla (Murcia).

Cuando se formuló el trámite de audiencia pública para la autorización del entonces parque eólico, la actora formuló alegaciones y solicitó que se retiraran los aerogeneradores de P&T Tecnología Iber por afectar negativamente a los suyos. A su vez, P&T Tecnología Iber contestó diciendo que estos aerogeneradores estaban ocupando terreno municipal de Jumilla, por lo que deberían ser desplazados al objeto de que sólo ocupasen el término municipal vecino. Así se produjo; sin embargo, la pretensión de la recurrente no se estimó y finalmente se autorizó el parque eólico "Los Reventones" por Orden de 5 de Mayo de 2004.

Tras ver desestimado su recurso de alzada, la actora interpuso recurso Contencioso Administrativo aduciendo que los aerogeneradores de P&T Tecnología Iber producían interacciones inadmisibles, afectando al buen funcionamiento y aprovechamiento de su parque. Para apoyar este argumento presentó un informe técnico de la empresa de ingeniería ALATEC que afirmaba que la distancia mínima, ya no sólo de seguridad, sino también de aprovechamiento energético, no había sido observada. La actora cuantifica sus pérdidas en unos 152.043 Euros anuales.

La demandada, por su parte, decía que no existía ninguna regulación técnica de carácter legal que establezca la separación mínima que debe existir entre aerogeneradores, sino meras indicaciones del fabricante, y que la cuantificación de pérdidas era ficticia.

El Tribunal Supremo desestimó el recurso de casación de la actora. El Tribunal subraya la falta de una normativa legal sobre este aspecto y la no acreditación, por parte de la actora, de una disminución en el rendimiento de sus aerogeneradores más allá de conjeturas teóricas basadas en los datos de su fabricante.

*Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 3ª de lo Contencioso-Administrativo) del 14.03.2011*

### Distribución de gas natural en España. Conexiones internacionales por gasoducto y "derecho de peaje".

Mediante esta sentencia el Tribunal Supremo anula la creación del "peaje aplicable por la introducción de gas natural por las conexiones internacionales por gasoducto" del Anexo I de la Orden ITC/3520/2009 de 28 de diciembre.

Estima, en parte, el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Societé Nationale pour la Recherche, la Production, le Transport, la Transformation et la Commercialisation des Hydrocarbures (Sonatrach) S.P.A. frente al apartado segundo del Anexo I, cuyo último párrafo preveía un sistema de peajes y cánones de los servicios básicos. El citado Anexo I establecía los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas para el año 2010. La sentencia, entre otros extremos, anula la creación del derecho de retribución de las actividades reguladas del sector gasista aplicable a las conexiones internacionales por gasoducto.

Como consecuencia directa de esta sentencia, se limita considerablemente el ámbito de aplicación del Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto, por el que se regula el acceso de terceros a las instalaciones gasistas y se establece un sistema económico integrado del sector de gas natural. Y, si bien su mayor preocupación es la de promover entre los consumidores un uso eficaz del gas para determinar los peajes, ello no permite imputarles el coste directo de la financiación de los planes de ahorro y eficiencia energética. Asimismo, también se limita la aplicación de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos. Si bien las actividades de las empresas que operan en el sector gasista deben respetar, entre otras, las obligaciones derivadas de la defensa del medio ambiente, no deben soportar el coste de las políticas públicas adoptadas en este sentido.



*... si bien su mayor preocupación es la de promover entre los consumidores un uso eficaz del gas para determinar los peajes, ello no permite imputarles el coste directo de la financiación de los planes de ahorro y eficiencia energética.*



## Del transporte y el mar



- Instrumento de ratificación por España, de 19 de enero de 2011, del Contrato Internacional de Transporte de Mercancías Total o Parcialmente por Mar (o **"Reglas de Rotterdam"**), adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 12 de diciembre de 2008 (BOE de 20.01.2011).
- Resolución del Gobierno de Navarra, Dirección General de Transportes, de 24 de marzo, por la que se adopta la **primera etiqueta ecológica en España para el transporte y la logística** ("Sello Verde del Transporte y de la Logística") (BOE de 01.04.2011).
- Reglamento (UE) No. 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010 sobre los **derechos de los pasajeros que viajan por mar** (BOE de 12.01.2011).

## Del comercio y la distribución



- Orden SPI/643/2011, de 21 de marzo, por la que se modifica el anexo del Real Decreto 1466/2009 de 18 de septiembre, por el que se establecen las **normas de identidad y pureza de los aditivos alimentarios distintos de los colorantes y edulcorantes** utilizados en los productos alimenticios (BOE de 26.03.2011).
- Orden PRE/628/2011, de 22 de marzo, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto 866/2008 de 23 de mayo, por el que se aprueba la **lista de sustancias permitidas para la fabricación de materiales y objetos plásticos destinados a entrar en contacto con los alimentos**, y se regulan determinadas condiciones de ensayo (BOE de 25.03.2011).
- Real Decreto 191/2011, de 18 de febrero, sobre **Registro General Sanitario de Empresas Alimentarias y Alimentos** (BOE de 08.03.2011).

## De la energía y el medioambiente

- Real Decreto-ley 14/2010, de 23 de diciembre, por el que se establecen medidas urgentes para la **corrección del déficit tarifario del sector eléctrico** (BOE del 24.12.2010).
- Orden 21/2011, de 28 de marzo, de modificación de la Orden 7/2010, de 24 de junio, de la Consejería de Industria, Innovación y Empleo, por la que se establecen las bases reguladoras de la concesión de subvenciones, en régimen de concesión directa, para acciones de la estrategia de **ahorro y eficiencia energética en instalaciones térmicas en los edificios** (E4+): Plan Renove de calderas individuales de calefacción y agua caliente sanitaria (BOE de 11.04.2011).
- Resolución de 24 de marzo de 2011, de la Secretaría General de Desarrollo Industrial y Energético, por la que se convocan las subvenciones acogidas a determinados Programas Específicos para el fomento del **ahorro y la eficiencia energética en edificios y sus instalaciones** (BOE de 06.04.2011).
- Ley 9/2011, de 21 de marzo, por la que se crean el **Canon Eólico** y el Fondo para el Desarrollo Tecnológico de las Energías Renovables y el Uso Racional de la Energía en Castilla-La Mancha (DOCM de 31.03.2011).
- Resolución de 4 de marzo de 2011, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se publican los nuevos precios máximos de venta, antes de impuestos, de los **gases licuados del petróleo envasados**, en envases de capacidad igual o superior a 8 kg., excluidos los envases de mezcla para usos de los gases licuados del petróleo como carburante (BOE de 31.03.2011).
- Resolución de 22 de marzo de 2011, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se **publica la tarifa de último recurso de gas natural** (BOE de 31.03.2011).
- Resolución de 30 de marzo de 2011, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se establece el **coste de producción de energía eléctrica y las tarifas de último recurso** a aplicar en el segundo trimestre de 2011 (BOE de 31.03.2011).
- Resolución de 23 de marzo de 2011, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se publican los **valores del coste de la materia prima y del coste base de la materia prima del gas natural para el primer trimestre de 2011**, a los efectos del cálculo del complemento de eficiencia y los valores retributivos de las instalaciones de cogeneración y otras en el Real Decreto 661/2007, de 25 de mayo, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica en régimen especial (BOE de 30.03.2011).



## Incorporaciones



- **Raúl Calvo** ha sido nombrado Director de AACNI (Middle East) Legal Consultants FMZ en Dubai, Emiratos Árabes Unidos. Raúl es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y LL.M. en International Legal Practice (IE Business School). Tiene estudios de Posgrado en Comercio Internacional (IFE, Instituto de Formación Empresarial), y ha realizado cursos de especialización en mercados financieros (Instituto de Estudios Bursátiles) y estructuras jurídicas en Emiratos Árabes Unidos (Dubai International Financial Centre), entre otros. Antes de fijar su residencia en Emiratos Árabes Unidos, Raúl ha vivido y trabajado en Canadá, Australia y España. Cabe destacar muy especialmente su paso por la Cámara de Comercio e Industria de Madrid e IFEMA en la Oficina Comercial de la Embajada Española en Emiratos Árabes Unidos, Qatar, Pakistán y Afganistán, como responsable de la asesoría legal en implantación, análisis de inversiones, y asistencia en los sectores de ingeniería, construcción e infraestructuras y "retail". Se expresa con fluidez en inglés y en español, entiende italiano, portugués y alemán, y está aprendiendo el árabe

## AACNI en España



- Abogados Asociados para el Comercio, la Navegación y la Industria SLP ha sido galardonada por como **mejor firma de Derecho Marítimo en España en el 2011** por DealMakers Monthly. La edición de los premios DealMakers Global Awards de este año ha galardonado a las firmas más destacadas de todo el mundo en las distintas ramas del derecho. DealMakers Monthly es una editorial inglesa de reconocido prestigio en materia de negocios y finanzas internacionales.



- Durante el 2011 Abogados Asociados para el Comercio, la Navegación y la Industria SLP ha vuelto a ser recomendado por Legal500 y Chambers & Partners, dos directorios internacionales de firmas de abogados. Legal500 nos distingue como una **boutique líder en Derecho Marítimo** en España, especialmente reconocida por representar a "traders" y a armadores en arbitraje. Por su parte, Chambers Global nos incluye por primera vez en su sección "Dispute Resolution", y reconoce nuestro **liderazgo en arbitrajes** ante la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP), la Grain and Feed Trade Association (GAFTA) y la London Maritime Arbitrators Association (LMAA).

## AACNI en el Reino Unido

- Los conflictos y cambios de poder político en Egipto, Libia, Siria y Bahrein, han tenido efectos legales allende de sus fronteras. Tales efectos se han hecho sentir en transacciones privadas de ámbito internacional, como son las compraventas, los fletamentos, los seguros o las cartas de crédito. Bastaba con que una de las partes estuviera domiciliada en alguno de dichos países, o que la mercancía tuviera su origen o destino en los mismos, para que el contrato en cuestión fuera precipitadamente resuelto o incumplido. Cuando ello ha ocurrido, las cláusulas que regulan en los contratos contingencias tales como guerras civiles, revueltas populares, embargos políticos o estado de excepción, cobran un protagonismo repentino. Este es el caso, por ejemplo, de las cláusulas Voywar 2004 y Conwartime 2004 en pólizas de fletamento, el artículo 36 de las Reglas UCP 600 para créditos documentarios, la Sección 5 de Gafta Form No. 72 para seguros de mercancía, o las cláusulas de fuerza mayor, aplicables en general a todos los contratos. La correcta interpretación de dichas cláusulas favorecerá unas posiciones y perjudicará otras. En la medida que muchos de estos contratos están habitualmente sometidos al derecho inglés y a arbitraje en Londres, los árbitros y, en última instancia, los tribunales, serán quienes decidirán la suerte de las partes. Desde AACNI (UK) Limited en Reino Unido, recomendamos el seguimiento exhaustivo de dichos contratos, así como de su correcta ejecución de acuerdo con la ley aplicable inglesa.



## AACNI en Emiratos Árabes Unidos

- AACNI (Middle East) Legal Consultants FZC ha iniciado su andadura en Abril 2011. Con Raúl Calvo al frente, nuestra oficina en Dubai opera desde la planta 26 de las Emirates Tower Offices. Su actividad se centra en la introducción de empresas españolas y latinoamericanas en Oriente Medio, el asesoramiento en materia de inversiones y operaciones comerciales de alcance transnacional, y la dirección de arbitrajes. En la actualidad, la oficina ya cuenta con una cartera de clientes propia y está asesorando a varias empresas y asociaciones en su implantación en los Emiratos Árabes Unidos.



## Publicaciones



- **Trade customs are questioned in Spain.** Escrito por Albert Badia y publicado en Abril 2011 en el volumen 8 no. 3 del mes de la revista inglesa Shipping & Transport Lawyer..
- **The Shipping, Commercial & Investment Arbitration Watch.** Issue No. 9/2011. Editado en inglés por Albert Badia y James Sonsalla, y publicado en la página del portal arbitrationwatch.com desde Abril del 2011.

## Eventos

- El pasado 7 de Abril de 2011 se celebró la 4ª edición de las jornadas "Biocarburantes: comercio y logística". El encuentro tuvo lugar en el Gran Hotel La Florida de Barcelona. El evento fue patrocinado y organizado por AACNI Abogados SLP. Las ponencias trataron temas como el análisis de la situación actual y de futuro del mercado del biodiesel en España, las nuevas técnicas de fabricación, el reto de la sostenibilidad, o los contratos de compraventa, cartas de crédito e instrumentos de garantía. El encuentro es una cita anual ineludible para productores, comerciantes, intermediarios y técnicos relacionados con el mundo del biodiesel.



*Albert Badia*  
Abogado  
Socio Director



*Daniel Behn*  
Attorney at Law  
Dpto. Energía & Medioambiente



*Reynaldo Bustamante*  
Doctor en Derecho  
Consultor



*Raul Calvo*  
Abogado. Socio



*Monica Comas*  
Abogado. Socio  
Dpto. Marítimo & Transporte



*Elisabeth Costafreda*  
Economista  
Dpto. Contabilidad & Tributos



*Lucia Leon*  
Dpto. de Comunicación



*David Gatell*  
Abogado. Socio  
Dpto. Procesal



*Maria José Gómez*  
Dpto. de Administración



*Anna Maria Madrid*  
Economista  
Dpto. Contabilidad & Tributos



*Alejandra Salat*  
Abogado  
Dpto. Marítimo & Transporte



*James Sonsalla*  
Attorney at Law  
Dpto. Marítimo & Transporte



*Juan Antonio Távara*  
Abogado  
Dpto. Procesal



*Pierre-Jean Trébuchet*  
Abogado  
Dpto. de Energía & Medioambiente



**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 (Middle East) Legal Consultants, FZC**

Emirates Towers Offices 26th Floor, PO Box 504929 Dubai

**United Arab Emirates**

Phone: +971(0)4 330 0110

Fax: +971(0)4 330 0111

**AACNI (UK) Limited**

Westlea House 14, Wardlaw Gardens. Saint Andrews KY16 9DW

**United Kingdom**

Phone: +44(0)1334 477500

Fax: +44(0)1334 473340

**Website: [www.aacni.com](http://www.aacni.com)**

**Email: [aacni@aacni.com](mailto:aacni@aacni.com)**