AACNI lex

Publicación cuatrimestral Septiembre - Diciembre 2018

en portada

El Brexit y la gestión del riesgo.

Hace unos días fui a comprarme una camisa en St Andrews, en el Reino Unido. Entré en una pequeña tienda familiar. Estaba en liquidación por cierre. Le pregunté al dueño. Mencionó el "Brexit". Me dijo que sus proveedores habituales en Europa le iban a poner muchas trabas para comprarles género. Tendría que nombrar un agente de aduanas. Le pedían, además, que se hiciera responsable de los gastos de importación. Y también de los de la demora y retención de stocks en caso de haber un "no-deal Brexit". El dueño de la tienda, ya de una cierta edad, decidió que era el momento de jubilarse.

Este no es un caso aislado en el Reino Unido. Si la ropa es sensible al Brexit, los productos perecederos, como la fruta o la verdura, lo son más. Para aquellos que hacen negocios con o desde el Reino Unido, el Brexit es un "game-changer". Cambia las reglas de juego, obligando a redefinir prácticas y a replantear el modelo de negocio. Y todo ello antes del 29 de marzo.

Para quienes operan con o desde en el Reino Unido, operaciones tan habituales como son la compra de productos, la transferencia de tecnología o la contratación de personal, pueden complicarse sobremanera. El Brexit crea incertidumbre y, sobretodo, riesgo.

La entrega de una obra puede retrasarse por falta de materiales. Los stocks pueden amontonarse en la Aduana. Una cosecha puede perderse por falta de jornaleros. Algunas transacciones generarán aranceles o toparán con restricciones aduaneras. El transporte se ralentizará por problemas regulatorios o administrativos. Etc, etc, etc. El Brexit plantea situaciones de riesgo en cada negocio. En la era de la globalización, todos los sectores están expuestos, desde el comercio hasta la industria, pasando por la agricultura, el transporte, la construcción o, incluso, las profesiones liberales.

La gestión de riesgos exige a empresas y particulares un esfuerzo de previsión. Exige identificar y, en lo posible, trasladar el "Brexit risk" hacia sus proveedores, sus clientes y sus aseguradoras.

Han colaborado en este ejemplar: Marta Burgell, David Gatell, María Ivonete de Souza, Gerard Vall, Glòria Mercadal y Albert Badia.

AACNI es una marca de servicios de asesoramiento y consultoria 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.

Por medio de un contrato una parte puede asignar a otra las consecuencias económicas del "Brexit-risk". También pueden pactar que el "Brexit-risk" sea una causa de fuerza mayor. En el derecho de los contratos, fuerza mayor es cualquier hecho ajeno a la voluntad de las partes que impide o suspende el cumplimiento del contrato, o lo convierte en más gravoso. Para ser constitutivo de fuerza mayor, dicho hecho debe ser imprevisible o inevitable.

La validez de estas consideraciones dependerá de cada contrato. Algunos contratos ya contienen cláusulas de reparto de riesgos, como ocurre con los contratos de compraventa y los Incoterms. Sin embargo, el "post-Brexit" es un territorio desconocido para todos, incluso para los redactores los Incoterms.

También dependerá del derecho que, en cada caso, apliquemos al contrato en cuestión. En la era "post-Brexit" el derecho al que las partes acuerden someter sus contratos será respetado por los tribunales ingleses ya que el "Common Law" contiene reglas parecidas a las del Convenio Roma I (Reglamento EC No. 593/2008) sobre la ley aplicable a los contratos.

En caso de que haya acuerdo ("Soft Brexit") entre el Reino Unido y la UE en los términos propuestos el 14 Noviembre 2018, la legislación comunitaria seguiría vigente para ambos países en temas tan nucleares como son los pactos de jurisdicción, el derecho aplicable a los contratos, la insolvencia o la ejecución de sentencias. Por el contrario, si no hay acuerdo ("Hard Brexit") el Reino Unido pasaría a ser un país ajeno a la órbita jurídica de la UE y AELC y, por tanto, desarrollaría sus propias reglas en los ámbitos mencionados.

Paradójicamente, con o sin acuerdo, el arbitraje y la ejecución transfronteriza de laudos no se verán afectados por el Brexit, ya que el arbitraje es un ámbito regulado por un convenio internacional de 1958, que cuenta con más de 159 países adheridos.

El Reino Unido y, más concretamente, Inglaterra y Gales, son un referente internacional en materia de derecho y jurisdicción contractuales. Gran parte de los contratos que regulan relaciones transfronterizas se someten al derecho y tribunales ingleses, incluso aquellos que no guardan relación con el Reino Unido. El derecho inglés tiene fama de ser coherente, previsible y moderno. No es de extrañar que, en lo que a servicios legales se refiere, el Reino Unido genere unos ingresos anuales de más de 35 billones de libras, de los cuales 4 billones provienen de clientes extranjeros que litigan en dicho país. El tiempo dirá si tales cifras suben o bajan tras el Brexit.

Albert Badia

Socio Director

Transporte por carretera. Reclamación de portes. Identificación del deudor.

Gestión de Servicios Logísticos Silla SL fue contratada para realizar un transporte por carretera para Salgado & AMP Valenciano SL. Ésta se negó a pagar los portes de 6.045 Euros alegando que debía pagarlos el destinatario de la mercancía en Noruega.

La transportista demandó en España tanto al expedidor, Salgado & AMP Valenciano SL, como al destinatario. Salgado & AMP Valenciano se opuso a la demanda alegando que no era la parte contratante del transporte, ya que su nombre no aparecía en la carta de porte CMR ni en la factura del transporte. Decía –en definitiva- que él solamente actuó como comisionista por cuenta del destinatario.

«La sentencia le atribuye la condición de parte en el contrato y le obliga al pago del transporte sin tener en cuenta el hecho de que su nombre no aparece en la propia carta de porte CMR.».

La Sala falló en contra de lo alegado por Salgado & AMP Valenciano. Resolvió que ésta estaba obligada al pago de los portes. Un extenso intercambio de emails acreditaba la contratación del transporte por parte de Salgado & AMP Valenciano al transportista Gestión de Servicios Logísticos Silla. La sentencia dice que es parte del contrato y, por tanto, está obligado al pago del transporte sin importar el hecho de que su nombre no aparece en la propia carta de porte CMR.

En cuanto a la factura, la Sala no dio mayor importancia al hecho de que Salgado & AMP Valenciano no apareciera en la misma, ya que se trataba de una mera proforma que no tenía las características propias de una factura, y por lo tanto, no generaba prueba suficiente.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 14 de febrero de 2018.

Derecho de la UE. Transporte de cabotaje. Número de puntos de carga y descarga.

Dinamarca legisló en materia de transporte terrestre estableciendo que en el transporte de cabotaje podían incluirse varios puntos de carga o de descarga dentro de su territorio. A raíz de dicha legislación, la Comisión Europea solicitó al Tribunal de Justicia de la Unión Europea ("TJUE") que declarara a Dinamarca en incumplimiento de sus obligaciones con respecto al artículo 2.6 del Reglamento No. 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 Octubre 2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.

La Comisión decía que los Estados Miembros no son competentes para adoptar medidas nacionales que aclararen o modifiquen el concepto de transporte de cabotaje. Dinamarca, en su defensa, reivindicaba su derecho a legislar ya que el artículo 2.6 establece que se pueden efectuar con el mismo vehículo hasta tres transportes, pero no precisa el número de puntos de carga y descarga permitidos.

«un transporte de cabotaje puede incluir varios puntos de carga y un punto de descarga, o viceversa».

Dando la razón a Dinamarca, el TJUE resuelve que, aunque los Reglamentos tienen un efecto directo en los Estados Miembros, algunos pueden requerir normas de interpretación por parte de los Estados Miembros. Así pues, el TJUE entiende y permite que Dinamarca legisle aclarando que un transporte de cabotaje puede incluir varios puntos de carga y uno de descarga, o viceversa.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 12 de abril de 2018.

Transporte marítimo. Retraso. Responsabilidad del porteador

Vitorino, propietario de un camión hormigonera, encomendó el transporte del mismo desde Barcelona hasta el puerto de Ashdod a la naviera Grimaldi Euromed SpA ("Grimaldi"). Según las previsiones, la carga iba a salir de Barcelona el 23 de Marzo de 2015, siendo la fecha aproximada de llegada el 12 de Abril de 2015. Ello arrojaba un tiempo de tránsito aproximado de 20 días naturales.

Grimaldi confirmó a Vitorino que el embarque se realizaría el 23 de Marzo, tal y como habían acordado. Sin embargo, la mercancía no fue cargada hasta el 11 de Mayo, por lo que llegó a Ashdod el 27 de Mayo de 2015. Como resultado, el plazo efectivo de entrega pasó de ser de 20 días a 65 días.

«el porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega».

Vitorino reclamó daños y perjuicios por el retraso. La Sala resolvió que, efectivamente, Vitorino era acreedor de una indemnización ya que el retraso estaba acreditado, y, además, excedía del plazo razonable exigible ya que el tiempo transcurrido entre la carga y la entrega triplicaba el inicialmente previsto para el traslado de la mercancía. Ello caracterizaba como defectuosa la prestación del servicio por parte del porteador. La ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en su artículo 283, dice: "*La responsabilidad por retraso queda limitada a una cifra equivalente a dos veces y media el flete pagadero por las mercancías afectadas por el retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de fletamento.*" En su virtud, Grimaldi tuvo que pagar a Vitorino el importe del flete, más los intereses y las costas

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 14 de febrero de 2018.

Descarga. Contaminación atmosférica. Responsabilidad de la estibadora.

Durante la descarga de un buque en Motril salió expedida al aire una gran cantidad de caolín, la misma que fue depositándose sobre las fincas cercanas. La contaminación atmosférica (debido a las partículas de caolín en suspensión) echó a perder la cosecha de hortalizas ecológicas que cultivaba la demandante Ecoguadalfeo SLU en sus parcelas.

Ecoguadalfeo demandó a Motril Shipping SL y a Terminal Marítima Granada SL, reclamándoles daños y perjuicios por un total de 250.417 Euros. Motril Shipping era la consignataria del buque. Terminal Marítima Granada era la empresa estibadora que realizó la descarga.

« la responsabilidad por los daños causados durante la descarga no podía corresponder al naviero, puesto que el mismo no se encargó de realizar ni contrató esta operación».

La Sala resolvió que, efectivamente, la cosecha de Ecoguadalfeo se echó a perder a causa de la contaminación por el caolín, que fue arrastrado por el viento durante la descarga del buque. Por ello, declaró responsable a Terminal Marítima Granada, condenándole al pago de una indemnización. Sin embargo, absolvió a al consignatario del buque, Motril Shipping.

Ecoguadalfeo alegaba que Motril Shipping era también responsable en tanto que, según los artículos 586 del Código de Comercio y 3 de la Ley de Transporte Marítimo (hoy derogados), la responsabilidad del consignatario del buque era equiparable a la del naviero. Pero, para responsabilizar al consignatario, la Sala debía determinar, con carácter previo, la responsabilidad del naviero.

En el presente caso, la contratación de la empresa que realizó la descarga, Terminal Marítima Granada, no corrió a cargo del naviero ni del consignatario del buque, sino que fue a cargo de la destinataria de las mercancías. Fue la destinataria quien encargó y contrató la descarga. Teniendo en cuenta este hecho, la responsabilidad por los daños causados durante la descarga no podía corresponder al naviero, puesto que el mismo no se encargó de realizar ni contrató esta operación. Por ello, el naviero no podía ser responsable de los daños causados en la descarga, y, por tanto, tampoco podía serlo el consignatario del buque.

Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de Julio de 2018.

Cooperativa de productos agrícolas. Compraventa. Prescripción de la acción.

Los Pozos, Sociedad Cooperativa de Castilla La Mancha ("Los Pozos"), suministraba productos (plantas, herbicidas, abonos, plásticos, etc.) a sus clientes para la actividad agrícola de éstos. Entre sus clientes, D. Luís Andrés era un pequeño agricultor que, además, vendía sus productos a dicha cooperativa.

Los Pozos reclamaban a D. Luís Andrés la cantidad de 16.007,04 Euros por unos impagos de los años 2000 y 2001. Sin embargo, no fue hasta el 2012 que Los Pozos hizo la primera reclamación. D. Luís Andrés negaba la existencia de la deuda, alegando que la misma había prescrito. Decía que, como no había comprado las mercancías para revenderlas y lucrarse con la reventa, sino para su propio consumo, la suya era una compra de naturaleza civil. El plazo para reclamar el precio en una compraventa civil es de tres años conforme a lo dispuesto en el artículo 1967.4º del Código Civil, que dice lo siguiente: "*Por el transcurso de tres años prescriben las acciones para el cumplimiento de… abonar…a los mercaderes el precio de los géneros vendidos a otros que no lo sean, o que siéndolo se dediquen a distinto tráfico*".

«Cuando la cooperativa presta servicios a sus socios, como ocurre con el suministro de géneros para la actividad agrícola, no interviene en la condición de mercader o comerciante.».

Por el contrario, el artículo 325 del Código de Comercio establece que una compraventa será mercantil cuando la compra se haga para ser revendida con ánimo de lucrarse en la reventa posterior, en cuyo caso el plazo para reclamar el precio era de 15 años (con la reforma del 2016, ha pasado a ser de cinco años).

El Tribunal Supremo entendió que D. Luís Andrés había adquirido las mercancías para incorporarlas a un proceso productivo, con o sin transformación, dentro del ciclo característico del que resultan habitualmente productos para su venta a terceros. Cuando Los Pozos presta servicios a sus socios, como hizo al suministrar géneros a D. Luís Andrés, "*no interviene en la condición de mercader o comerciante*". Sin embargo, el Tribunal decidió que la solución "*no descansa en la cuestión de la naturaleza jurídica de las compraventas realizadas en atención a su carácter civil o mercantil, sino en la previa interpretación y alcance del articulo 1967.4 del Código Civil.*" Así, resolvió que la acción de Los Pozos no encajaba dentro del supuesto del artículo 1967.4º, y, por tanto, el plazo aplicable era el de 15 años. Luego, la acción de Los Pozos no podía considerarse prescrita.

Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de Julio de 2018.

Denominación “Ibérico de cebo”. Normativa de la UE. Medidas restrictivas nacionales.

La Asociación Nacional de Productores de Ganado Porcino (“la Asociación”) presentó una petición al Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre la interpretación que debía darse a los artículos 34 y 35 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (“TFUE”) en relación con las normas mínimas para la protección de cerdos.

Los artículos 34 y 35 del TFUE prohíben entre los Estados miembros restricciones cuantitativas a la importación y/o a la exportación, así como todas las medidas de efecto equivalente. Dentro de este marco general, la Directiva 2008/120/CE del Consejo establece unas normas mínimas para la protección de cerdos. En su artículo 12, dicha Directiva permite a los Estados miembros promulgar normas de protección más estrictas dentro de su territorio.

En 2014 el Gobierno español adoptó el Real Decreto 4/2014 por el que se aprueba la norma de calidad para la carne, el jamón, la paleta y la caña de lomo ibérico. Dicho Real Decreto establecía, en su artículo 8, que “*los cerdos de más de 110 kilos de peso vivo que den origen a productos con la designación ‘de cebo’ deben disponer de una superficie mínima de suelo libre total por animal de 2 metros cuadrados en su fase total de cebo*”, y prescribía una edad mínima al sacrificio de diez meses. Sin embargo, el artículo 3.1(a) de la Directiva 2008/120/CE requería, para el mismo caso, una superficie mínima de 1 metro cuadrado y no prescribía edad mínima al sacrificio.

«El objetivo final es saber si los fabricantes españoles de productos que llevan la denominación “ibérico de cebo” se encuentran en desventaja frente a los otros fabricantes de la Unión».

La petición se presentó en un litigio entre la Asociación y la Administración del Estado en relación con el Real Decreto 4/2014. Se trataba de saber si los fabricantes españoles de productos que llevan la denominación “ibérico de cebo” se encontraban, a raíz de dicho Real Decreto, en desventaja frente a los otros fabricantes de la UE. Tras los trámites legales oportunos, el Tribunal resolvió en sentido negativo. El Real Decreto no suponía una medida restrictiva para la importación y/o exportación de productos con la designación ‘de cebo’, y, por ende, no era contrario a los artículos 34 y 35 del TFUE.

Respecto a los artículos 12 y 3.1(a) de la Directiva 2008/120/CE del Consejo, relativa a las normas mínimas para la protección del ganado porcino, éste debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional que supedita la utilización de determinadas denominaciones de venta para los productos derivados del cerdo ibérico elaborados o comercializados en España por parte de los fabricantes, de condiciones de cría del cerdo ibérico más estricta que las establecidas en dicho artículo 3.1.a) y de una edad mínima para el sacrificio de diez meses.

Sentencia nº C-169/17 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 14 de Junio de 2018.

Acción derivada de acto legislativo. Cambio de régimen retributivo en la producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovable, cogeneración y residuos.

Creaciones Aveniza Alzira SL, presentó recurso contra el Ministerio de Industria, Energía y Turismo al estar disconforme con un Acuerdo del Consejo de Ministros en el que se decidía desestimar las reclamaciones de responsabilidad patrimonial por los daños producidos como consecuencia de la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 9/2013, de 12 de junio. Este Real Decreto introdujo un cambio en el régimen retributivo en la producción de energía eléctrica, derogando el anterior Real Decreto 661/2007 que impulsaba las instalaciones de cogeneración mediante incentivos económicos.

El Tribunal Supremo desestimó el recurso de Creaciones Aveniza Alzira SL, resolviendo que los titulares de instalaciones de cogeneración, cuya puesta en funcionamiento se hizo al amparo del antiguo Real Decreto 661/2007, no adquirían un derecho ilimitado en el tiempo a percibir una tarifa regulada durante toda la vida de esa instalación, ya que era previsible que dicho régimen de tarifa regulada se modificaría con el paso del tiempo, siendo susceptible de adaptaciones y cambios a las nuevas circunstancias en cada momento. Además, el Tribunal afirmó que los daños y perjuicios que reclamaba Creaciones Aveniza Alzira SL no reunía las características de efectividad y de actualidad que, de otro modo, permitirían calificarlo como indemnizable, ya que lo que pedía la mercantil se basaba en un juicio de intenciones, puramente presuntivo y se dirigía a posibles daños futuros.

Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de julio de 2018..

«era previsible que ese régimen se modificaría al ser susceptible a las adaptaciones y cambios a nuevas circunstancias».

Marítimo & Transporte

- Orden FOM/1051/2018, de 24 de septiembre, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de **Puertos del Estado y de la Marina Mercante**, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, en materia de **arrendamiento de vehículos con conductor**.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1517 de la Comisión, de 11 de octubre de 2018, por el que se establecen las normas de aplicación de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) 2018/581 del Consejo, por el que se suspenden temporalmente los derechos **autónomos del arancel aduanero común sobre determinadas mercancías destinadas a ser incorporadas** o utilizadas en aeronaves.

Comercio & Distribución

- Corrección de errores del Reglamento, publicado en el Diario Oficial de la unión europea el 18 de setiembre de 2018, 599/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, que modifica el Reglamento (CE) nº 428/2009 del Consejo por el que se establece un **régimen comunitario de control de las exportaciones, la transferencia, el corretaje y el tránsito de productos de doble uso**.
- Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la **transición energética y la protección de los consumidores**.

Energía & Medioambiente

- Orden TEC/995/2018, de 27 de septiembre, por la que se modifican las **cuotas de la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos** correspondientes al ejercicio 2018.
- Decisión de Ejecución (UE) 2018/1491 del Consejo, de 2 de octubre de 2018, por la que se autoriza a España, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido del impuesto especial sobre la **electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto**.
- Orden APA/1083/2018, de 8 de octubre, por la que se dictan **medidas para evitar la contaminación transfronteriza deriva-**

- Orden FOM/1115/2018, de 22 de octubre, por la que se determinan para el año 2017 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre **compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías** incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (substituido por el anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea), con origen o destino en las Islas Canarias.
- Real Decreto-Ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el **tráfico ilícito de personas y mercancías** en relación con las embarcaciones utilizadas.
- Orden PCI/1188/2018, de 15 de noviembre, para el establecimiento del Sistema de Inspecciones del cumplimiento de la normativa sobre **protección marítima en el ámbito portuario**.

- Reglamento (UE) 2018/1516 de la Comisión, de 10 de octubre de 2018, que modifica los anexos II y III del Reglamento (CE) Nº 396/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los **límites máximos de residuos** de penoxsulam, triflumizol y triflumrón en determinados productos.
- Real Decreto 1270/2018, de 15 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 200/2000, de 11 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento técnico de **control de la producción y comercialización de los materiales de reproducción de las plantas ornamentales**, en lo relativo a los requisitos que deben cumplir los materiales de reproducción de determinados géneros.
- Real Decreto 1338/2018, de 29 de octubre, por el que se regula el **potencial de producción vitícola**.
- Decreto 79/2018, de 30 de octubre, por el que se regula la concesión directa de una subvención al Consejo de Cámaras oficiales de comercio, industria y servicios de Castilla-La Mancha, para la ejecución de **programas dirigidos a la mejora de la competitividad y la internacionalización de las empresas**, en el ejercicio 2018.

da del cultivo de maíz modificado genéticamente hacía los estados miembros vecinos en los que esté prohibido el cultivo de dichos organismos modificados genéticamente.

- Decisión de ejecución (UE) 2018/1522 de la Comisión, de 11 de octubre de 2018, por la que se establece un formato común para los programas nacionales de **control de la contaminación atmosférica** en el marco de la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos.
- Real Decreto 1339/2018, de 29 de octubre, por el que se desarrolla el Real Decreto-Ley 16/2017, de 17 de noviembre, por el que se establecen disposiciones de seguridad en la **investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino**.
- Real Decreto 1400/2018, de 23 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre **seguridad nuclear en instalaciones nucleares**.

AACNI en Reino Unido

Transporte en contenedor. Condensación. Vicio propio de la mercancía.

El 5 Diciembre 2018 la "Supreme Court" inglesa dictó la sentencia, última y definitiva, en el caso Volcafe Ltd and other v. Compania Sud Americana de Vapores SA ("CSAV") [2018] UKSC 61. Este es un caso muy conocido, que ya fue debatido en nuestra revista durante el 2015 y el 2017 con motivo de las sentencias de primera instancia y de apelación, respectivamente.

Estamos ante un transporte marítimo de cacao en contenedor. Las habas de cacao iban en sacas, y éstas dentro de contenedores "dry" desprovistos de ventilación. Antes del llenado, el interior de los contenedores había sido forrado con dos capas de papel absorbente. La carga, el cierre y el precintado corría a cargo del personal subcontratado por la naviera. Llegados a destino, los contenedores fueron recibidos, abiertos y vaciados por el receptor en su almacén. Parte del cacao llegó en mal estado debido a condensación.

El receptor demandó a la naviera por daños en la mercancía. Alegó que la naviera infringió el artículo III (2) de las Reglas de La Haya, que dice: "El porteador procederá, de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia y descarga de las mercancías transportadas."

La naviera se defendió alegando que los daños traían causa de un vicio inherente propio de la mercancía, y que, por ello, estaba exenta de responsabilidad al amparo del artículo IV(2)(m), que dice: "*Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que surjan o resulten de la disminución en volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño originadas de un defecto inherente, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.*"

La cuestión primordial era determinar quien soporta la carga de la prueba en materia de responsabilidad. ¿Es el receptor quien ha de probar que la naviera no actuó diligentemente? O ¿es la naviera quien ha de probar que la mercancía estaba viciada? Dicho de otro modo, ¿quién debe romper la presunción que beneficia al contrario, la naviera o el receptor?

Para decidir esta cuestión, la "Supreme Court" se valió de las normas aplicables a la figura del depósito. La naviera, como depositaria de las mercancías, tiene la obligación legal de probar diligencia en la conservación y el cuidado de la mercancía. Debe acreditar que no incumple la obligación de diligencia del artículo III(2), o que concurre la excepción de vicio propio del artículo IV(2). En este caso, la naviera no logró demostrar, en la mejor de las probabilidades, ni una cosa ni la otra, por lo que fue condenada.

Por último, la sentencia arroja algo más de luz sobre el concepto de "vicio propio" del artículo IV(2)(m) de las Reglas de La Haya, definiéndolo como "*la ineptitud de la mercancía para soportar las vicisitudes que de costumbre se producen durante el transporte marítimo, teniendo en cuenta el deber de cuidado que, como regla general, el contrato exige al porteador*".

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

Brasil dispone de la matriz energética menos contaminante.

Según un informe de la Agencia Internacional de Energía (AIE) del 2018, Brasil es el país que presenta la matriz energética menos contaminante entre los grandes consumidores globales de energía, siendo la nación con mayor participación de fuentes renovables. El país deberá sumar casi el 45% de fuentes renovables en el consumo final de energía en el 2023, principalmente en función de la bioenergía en los transportes, en la industria y la hidroelectricidad, en el sector eléctrico. Actualmente, ese porcentaje es de casi el 43%.

Para el Director Ejecutivo de la AIE, Faith Birol, Brasil es la estrella ascendente en el uso sostenible de la energía. Birol ha destacado que el énfasis que el gobierno brasileño ha puesto en las energías sostenibles es único y que la enorme parte de renovables en la matriz energética brasileña es una fuente de inspiración para muchos países.

Por su parte, el analista de Mercados en Energías Renovables de la AIE y uno de los redactores del informe, Heymi Bahar, destacó el liderazgo mundial brasileño en la energía renovable. "*Queremos que otros países sigan los pasos de Brasil en la cuestión de las renovables para cumplir los compromisos del Acuerdo de París sobre el cambio climático.*"

El informe indica que el año 2020 será "crucial" para las políticas de biocombustibles alrededor del mundo porque entrará en vigor en China la mezcla obligatoria del 10 por ciento de etanol en la gasolina. Además, se prevé que en Brasil, la Política Nacional de Biocombustibles (RenovaBio) fortalezca las bases económicas de producción de biocombustibles, acelerando las inversiones en la nueva capacidad instalada y en la producción de centrales hidroeléctricas existentes. El RenovaBio es un programa del gobierno brasileño lanzado en diciembre de 2016 que pretende expandir la producción de biocombustibles basándose en la previsibilidad, en la sostenibilidad ambiental, económica y social, siendo compatible con el crecimiento del mercado.

De acuerdo con el informe, la bioenergía moderna (etanol, biodiesel) representó el 50% del consumo energético global oriundo de fuentes renovables en 2017, cuatro veces más que las fuentes solares fotovoltaica y eólica combinadas. En 2023, según la proyección de la AIE, la bioenergía deberá permanecer como la principal fuente de energía renovable, aunque su participación proporcional deba disminuir ligeramente, debido a la expectativa de aceleración de la expansión de las fuentes eólica y solar fotovoltaica en el sector eléctrico.

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

Eventos

Arbitraje Internacional en Ingeniería, Construcción e Infraestructuras.

AACNI (UK) Limited ha organizado unas charlas sobre arbitraje de inversión en disputas relativas a proyectos internacionales de ingeniería, construcción e infraestructuras. El evento, celebrado en Barcelona el 8 de Noviembre 2018, se compone de tres ponencias a cargo de profesionales de esta firma. Los temas y sus ponentes fueron los siguientes: 1. *Línea de frontera entre arbitraje comercial y arbitraje de inversión*, por Albert Badia. 2. *Treaty cases on Engineering, Construction and Infraestructure disputes*, por Daniel Behn. 3. *Expropiación y derecho a un Trato Justo y Equitativo*, por Ana Maria Daza-Clark. Entre los asistentes había profesionales pertenecientes a constructoras, empresas de tratamiento de residuos, entidades de certificación, consultorías e ingenierías.

Presentación sobre la diversidad de género de los árbitros que dirimen los arbitrajes de inversión celebrados entre Estados e inversores

Daniel Behn ha sido invitado por la European Society of International Law Annual Conference, la American Society of International Law y la Canadian Council of International Law para presentar su trabajo de investigación en Manchester y en Montreal, respectivamente. En dichos foros, Daniel hizo una presentación sobre la diversidad de género de los árbitros que dirimen los arbitrajes de inversión celebrados entre Estados e inversores. El proyecto de investigación que dirige Daniel esta financiado por el "think tank" PluriCourts Centre of Excellence de la Universidad de Oslo. En la actualidad, Daniel compagina su posición de abogado en AACNI (UK) Ltd. con el cargo de Vicepresidente del Comité de Dirección de UNCITRAL Working Group III Academic Forum, cuya razón de ser es plantear una reforma del actual sistema de arbitraje de inversión y el lanzamiento de una "Global Investment Court" para la resolución de dichos arbitrajes.

Novedades

"Compliance de Logística

AACNI Abogados SLP lanza la versión integral de su Compliance de Logística. Se trata de un producto que pretende facilitar el cumplimiento de las leyes en materia de contratación y gestión de mercancías. Está diseñado para transitarios, operadores logísticos, agencias de transporte, transportistas, consignatarios de buque, almacenistas y distribuidores.

El Compliance de Logística actualiza y amplía su predecesor de 2014, que se reducía exclusivamente al cumplimiento de la ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. La versión actual del Compliance de Logística integra una veintena de normas del mundo de la logística.

Se inicia con la contestación a una serie de preguntas de un cuestionario formado por 4 bloques: [A] General, [B] Terrestre, [C] Marítimo, y [D] Aéreo. Al finalizar el cuestionario, el cliente recibe un informe con las áreas susceptibles de mejora y la norma a seguir en cada caso. Este informe es una hoja de ruta ideal para implantar mejoras en la gestión de la empresa. Opcionalmente, se presta asesoramiento presencial tanto en la contestación al cuestionario como en la implementación de las mejoras.

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

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

Marta Burgell
Dpto. Administración.

Elisabeth Costafreda
Economista.
Dpto. Contabilidad & Tributos.

Ana Maria Daza
Abogada (Bolivia).
Dpto. Arbitraje.

David Gatell
Abogado. Socio.
Dpto. Procesal.

Glòria Mercadal
Abogada.
Dpto. Marítimo & Transporte.

Maria Ivonete de Souza
Advogada. Socia (Brasil).
Advogada (Portugal).
Abogada (España).

Erman Ozgur
Abogado (Turquía).
AACNI (UK).
Dpto. Arbitraje.

Gerard Vall
Abogado.
Dpto. Marítimo & Transporte.

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, de Souza & Nunes, Consórcio de advogados

Rua 15 de Novembro,1336. SL8. CEP 89010-902 Blumenau/SC. Brasil
Tel. +55 (11)30422452 **Tel/fax: +55 (47) 33251732**

Augusta Bravo, Alves & Associados, Sociedade de Advogados, RL

Av. da República, nº 6 – 2º Dtº 1050-191 Lisboa / Portugal
Tel. (+351) 21 350 02 00 Fax. (+351) 21 350 02 09

Website: www.aacni.com
Email: aacni@aacni.com