

Nueva Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

La Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, publicada en el BOE Núm. 273 12.11.2009 actualiza el régimen jurídico del contrato mediante la adaptación del Derecho del contrato de transporte terrestre español al modelo del Convenio de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) y a las Reglas Uniformes CIM/1999, especialmente en lo que se refiere al derecho de disposición sobre las mercancías, a los impedimentos del transporte, a la entrega y su plazo, a la responsabilidad del porteador por pérdidas, averías y retraso, y a sus causas de exoneración.

Destaca la regulación unitaria del contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera y ferrocarril, así como, la regulación detallada de todo lo relativo al acondicionamiento y entrega de las mercancías al portador y de las obligaciones de carga y descarga, si bien se elimina la dicotomía entre la carga completa y la fraccionada.

En cuanto a la obligación de pago del precio del transporte la ley innova al establecer la responsabilidad subsidiaria de pago que asume el cargador en aquellos casos en que se pacte el pago de los portes por el destinatario. Asimismo, ante el impago del precio el porteador podrá negarse a entregar las mercancías, salvo que se le garantice el pago mediante caución. En tal supuesto, en el plazo máximo de 10 días deberá solicitar judicial o arbitralmente el depósito de las mercancías y su enajenación para cubrir el porte y los demás gastos.

También la nueva ley obliga a los llamados intermediarios del transporte a contratar siempre en nombre propio y a asumir la posición de porteador.

Finalmente, regula el contrato de transporte multimodal y el contrato de mudanza.

Ampliación de las formas de acceso a la actividad de representante aduanero y la reducción de los trámites administrativos para su ejercicio.

Los principios introducidos por la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio ha comportado la revisión del marco normativo de diversos sectores a través de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, con la finalidad de suprimir de forma definitiva las trabas a la libre prestación de servicios con claros objetivos económicos.

En este marco, el Real Decreto 335/2010, de 19 de marzo, por el que se regula el derecho a efectuar declaraciones en aduana y la figura del representante aduanero (BOE Núm. 90 14.04.2010), liberaliza el sector de la representación aduanera al ampliar las formas de acceso a la actividad de representante aduanero y reducir los trámites administrativos para su ejercicio. A partir de su entrada en vigor el pasado día 15 de abril de 2010 toda persona física o jurídica que reúna los requisitos mencionados en el Código Aduanero Comunitario podrá efectuar declaraciones aduaneras en nombre propio y por cuenta propia o bien valiéndose de representante aduanero.

El Real Decreto establece las condiciones para el ejercicio de representante aduanero siendo estas las de persona física con residencia legal en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, que hubiera superado unas pruebas de aptitud o conocimientos mínimos en materias tributarias y aduaneras y estén inscritos en el Registro de Representantes Aduaneros. No obstante, tienen la condición de representantes aduaneros quedando eximidos de superar las pruebas de aptitud los Agentes y Comisionistas de Aduanas; quienes estén habilitados por el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales; quienes durante los tres años anteriores a la entrega en vigor del Real Decreto hubieran firmado declaraciones como apoderados y mantenido una relación laboral con personas o entidades habilitadas por el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales; los representantes aduaneros legalmente establecidos en cualquier otro Estado miembro de la Unión Europea que cumplan los requisitos previstos en el artículo 14, letras a) a d), del Reglamento (CE) Nº 450/2008, de 23 de abril. En todo caso, tendrán esta consideración los operadores económicos.

Medidas que contribuyen a mejorar la seguridad vial.

La Orden PRE/52/2010, de 21 de enero, por la que se modifican los anexos II, IX, XI, XII y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE Núm. 20 23.01.2010) adopta una serie de medidas para mejorar la seguridad vial.

Por una parte, a los portavehículos, los vehículos grúa destinados a retirada de vehículos accidentados o averiados, y a los vehículos que transportan contenedores cerrados homologados para el transporte combinado o intermodal se les permite para poder circular una altura máxima autorizada de 4,50 metros, incluida la carga.

También se especifican las características técnicas y la colocación de la señal V-23 para incrementar la visibilidad y el reconocimiento de vehículos largos y pesados, así como sus remolques, tanto en la parte trasera del vehículo como en el lateral, en función de las masas máximas, longitudes y categorías, conforme se establece en el Reglamento CEPE/ONU 48R. Se trata de la colocación de una franja regular o una serie de franjas reflectantes homologadas a fin de identificar su contorno o, en su defecto, longitud y anchura total.

Las Reglas de Rotterdam para el transporte marítimo.

En la actualidad 21 Estados han firmado el Convenio de las Naciones Unidas Sobre Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, más conocido como las Reglas de Rotterdam. La importancia de este instrumento internacional estriba en que unificará el derecho sobre el transporte internacional de mercancías marítimo en el que se utilizan dos o más modalidades de transporte, siendo al menos una de ellas, la marítima. Por ello, el Convenio moderniza la reglamentación del sector y es una herramienta muy importante para una parte del transporte multimodal.

El ámbito de aplicación del Convenio se circunscribe en la existencia de un contrato internacional de transporte de mercancías, total o parcialmente marítimo y con independencia de que exista o no un conocimiento de embarque y de la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o de cualquier otra parte interesada. No obstante, quedarán excluidos del

ámbito de aplicación del Convenio los contratos de transporte de fletamento, así como, los contratos de utilización de la nave o de los espacios a bordo.

Por otro lado, el Convenio regula la utilización y eficacia de los documentos electrónicos de transporte, fija las obligaciones básicas del transportista, la contenerización de la carga y cuándo es permisible el transporte sobre cubierta, así como, su régimen aplicable.

En materia de responsabilidad del porteador por las mercancías transportadas el Convenio establece el periodo de responsabilidad que comenzará en el momento en que recibe las mercancías para su transporte y terminará en el momento en que se haga la entrega; elimina de la lista de exoneraciones de responsabilidad la innavegabilidad del buque y la culpa náutica; aumenta los límites de responsabilidad del porteador por incumplimiento de sus obligaciones a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad previsto; limita la responsabilidad por retraso a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. Respecto al ejercicio de las acciones judiciales se amplía su plazo a dos años.

No obstante, el Convenio entrará en vigor un mes después de la expiración del plazo de un año a partir de la fecha de depósito del vigésimo instrumento de ratificación, aprobación, adhesión o aceptación, sin que hasta la fecha ningún Estado firmante lo haya depositado.

Incremento de la cobertura mínima del seguro con respecto a la responsabilidad por el equipaje y la carga. (DOUE L 87/19 7.4.2010)

Con la finalidad de garantizar al consumidor un nivel mínimo adecuado de seguros para cubrir las responsabilidades de las compañías aéreas con respecto al equipaje y la carga en las operaciones comerciales, se ha procedido a adaptar los requisitos mínimos de seguro establecidos por el Reglamento (CE) N° 785/2004 a los límites revisados por la Organización de Aviación Civil Internacional de la responsabilidad, conforme al Convenio de Montreal en vigor desde el 30 de diciembre de 2.009.

Mediante Reglamento (UE) N° 285/2010 de la Comisión de 6 de abril de 2010, se establece la cobertura mínima del seguro con respecto a la responsabilidad en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso por el equipaje en 1131 DEG por pasajero y por la carga en 19 DEG por kilogramo, sustituyéndose el artículo 6, apartados 2 y 3 del Reglamento n° 785/2004 relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, que establecía la cobertura mínima del seguro en 1.000 DEG por pasajero con respecto al equipaje y en 17 DEG por kilogramo con respecto a la carga.

Equiparación de los pasajeros de vuelos retrasados a los de vuelos cancelados a los efectos de la aplicación del derecho a compensación.

El Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (Sala Cuarta) declaró en Sentencia de fecha 19 de noviembre de 2009 que los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento n° 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que los pasajeros de los vuelos retrasados deben equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a los efectos de la aplicación del derecho a compensación cuando soportan una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo, dado que los perjuicios que sufren los pasajeros aéreos en caso de cancelación o de gran retraso de los vuelos son análogos, de modo que no se puede tratar de manera diferente a los pasajeros de vuelos retrasados y a los pasajeros de los vuelos cancelados.

Sin embargo, este retraso no da derecho a compensación a los pasajeros si el transportista aéreo puede probar que el gran retraso producido se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían

haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo. Asimismo, estableció que el concepto de "circunstancias extraordinarias" utilizado en el artículo 5, apartado 3 del Reglamento n° 261/2004 no se aplica a un problema técnico surgido en una aeronave que provoque la cancelación o el retraso de un vuelo, a menos que este problema se derive de acontecimientos que, por su naturaleza o por su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escapen al control efectivo de dicho transportista.

Reglas de localización de las prestaciones de servicios y devoluciones del IVA soportado en otros Estados miembros.

Las principales novedades que introduce la Resolución de 23 de diciembre de 2009, de la Dirección General de Tributos, relativa a la aplicación e interpretación de determinadas directivas comunitarias en materia del Impuesto sobre el Valor Añadido, publicada en el BOE Núm. 313 29.12.2009, se refieren al lugar de realización de las prestaciones de servicios, al procedimiento de devolución del IVA soportado en España por empresarios y profesionales no establecidos, y al procedimiento de recuperación del IVA soportado en otros Estados miembros por empresarios y profesionales establecidos en España.

A partir del 1 de enero de 2.010 se establece con carácter general que el lugar de prestación de servicios en las operaciones entre empresarios es la sede de la actividad económica del destinatario, incluyendo el servicio de transporte intracomunitario de bienes y servicios, así como, los servicios de mediación y accesorios al transporte intracomunitario de bienes. En las operaciones en las que el destinatario sea un particular, el lugar de la prestación de servicios será la sede de la actividad económica del prestador del servicio.

En materia de devolución de las cuotas del IVA soportadas en otros Estados miembros, el interesado podrá reclamar ante su Administración Tributaria la devolución por vía telemática a través de una declaración según los formularios establecidos al efecto. Por otra parte, los empresarios o profesionales no establecidos en territorio español pero sí en otro Estado miembro de la Comunidad Europea podrán solicitar la devolución de las cuotas soportadas en España telemáticamente a través del Estado miembro en que estén establecidos.

Simplificación de los requisitos para recuperar el IVA en el caso de créditos incobrables.

El Gobierno ha publicado a través del Real Decreto 6/2010, de 9 de abril, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo publicado en el BOE Núm. 89 13.04.2010, una serie de medidas que convienen en flexibilizar los requisitos para la recuperación del IVA ante el impago de facturas y acortar los plazos en las empresas de menor dimensión.

En dicho orden de cosas, el artículo 7 del Real Decreto establece la posibilidad de que, para modificar la base imponible del IVA, el sujeto pasivo inste su cobro mediante un requerimiento notarial. Asimismo, y cuando el deudor sea un Ente público deberá obtenerse del mismo una certificación en la que conste el reconocimiento de la obligación y su cuantía.

También, se reduce el plazo de un año a seis meses, contados desde el momento del devengo del IVA, para calificar un crédito como incobrable y proceder a recuperar el IVA. Esta medida se aplica únicamente para las empresas o profesionales cuyo volumen de operaciones no hubiese excedido durante el año natural inmediato anterior de 6.019.121,04 €. El plazo para ejercitar esta modificación de la base imponible del IVA es de tres meses.

Infracciones en materia de extranjería y su régimen sancionador con relación a los profesionales del transporte.

En el marco de la clasificación de las infracciones recogidas en la LOEX, se recogen, dentro de las llamadas "muy graves" (art. 54,2 LOEX) determinados supuestos que afectan directamente a los profesionales del transporte de personas, tanto por vía aérea como marítima o, finalmente, terrestre.

De este modo se establece que podrán ser sancionados los sujetos responsables del transporte en los siguientes supuestos:

El transporte de extranjeros, por cualquier vía aérea, marítima o terrestre, hasta el territorio español, sin que hubieran comprobado la validez y vigencia, tanto de los pasaportes, títulos de viaje o documentos de identidad pertinentes, como, en su caso, del correspondiente visado, de los que habrán de ser titulares los citados extranjeros. Esta infracción se encuentra sancionada con una multa que puede oscilar entre 5.000 a 10.000 euros por cada viajero transportado o con un mínimo de 750.000 euros a tanto alzado, con independencia del número de viajeros transportados.

Al hilo de lo anterior, constituirá una infracción independiente el hecho de que el transportista incumpla la obligación de hacerse cargo, sin pérdida de tiempo, del extranjero que, por deficiencias en la documentación antes citada, no haya sido autorizado a entrar en España, así como del extranjero transportado en tránsito que no haya sido trasladado a su país de destino o que hubiera sido devuelto por las autoridades de éste, al no autorizarle la entrada. Esta obligación incluirá que el transportista o la empresa de transporte deberá asumir los gastos de mantenimiento del extranjero, así como los gastos de retorno del extranjero al país de destino en aquellos casos en que así lo soliciten las autoridades encargadas del control de entrada. El incumplimiento de esta obligación podrá ser sancionada con una multa desde 10.001 hasta 100.000 euros.

Por último, se incluyen también como sancionables y consideradas como muy graves, determinadas obligaciones formales impuestas a las compañías aéreas y transportistas consistentes, básicamente, en comunicar a las autoridades españolas información relativa a los pasajeros que van a ser trasladados respecto de ciertas rutas procedentes de fuera del Espacio Schengen, con independencia de que el transporte sea en tránsito o como destino final, al territorio español. Esta obligación también se extiende al transporte marítimo y terrestre. La información objeto de comunicación puede abarcar tanto el nombre y apellidos de cada pasajero, nacionalidad, fecha de nacimiento, número de pasaporte o, incluso, el número de billetes de vuelta no utilizados por los pasajeros que previamente hubieran sido transportados a España, con independencia de que el transporte sea en tránsito o destino final, de rutas procedentes de fuera del Espacio Schengen.

BARCELONA
Beethoven 13, 7º
08021 Barcelona
Tel:34 93 241 30 20
Fax: 34 93 414 38 85 / 11 57
bcn@pintoruiizdelvalle.com
www.pintoruiizdelvalle.com

MADRID
Guadalquivir, 22
28002 Madrid
Tel: 34 91 745 49 58
Fax: 34 91 411 50 45
ma@pintoruiizdelvalle.com
www.pintoruiizdelvalle.com

PALMA
Sindicato, 69-7º
Edificio Banco Santander
07002 Palma de Mallorca
Tel:34 971 71 60 29
Fax: 34 971 71 90 75
palma@pintoruiizdelvalle.com

ALICANTE
César Elguezábal 39, pp l dcha
03001 Alicante
Tel:34 96 514 39 28
Fax 34 96 51453 53
ali@pintoruiizdelvalle.com
www.pintoruiizdelvalle.com

Miembro de PANNONE LAW GROUP / A.E.I.E.

Alicante, Andorra, Beijing, Barcelona, Berlin, Bruselas, Buenos Aires, Dili (Democratic Republic of Timor -Leste), Düsseldorf, Frankfurt am Main, Genève, Lisboa, London, Lyon, Madrid, Manchester, Milano, Montevideo, Montreal, München, Nicosia, Palma de Mallorca, París, Québec, Roma, Rotterdam, San José de Costa Rica, Santiago de Chile, Sao Paulo, Shanghai, Tel-Aviv, Trois Rivières, Varsovia y Viena.

© Abril 2010 Pintó Ruiz & Del Valle