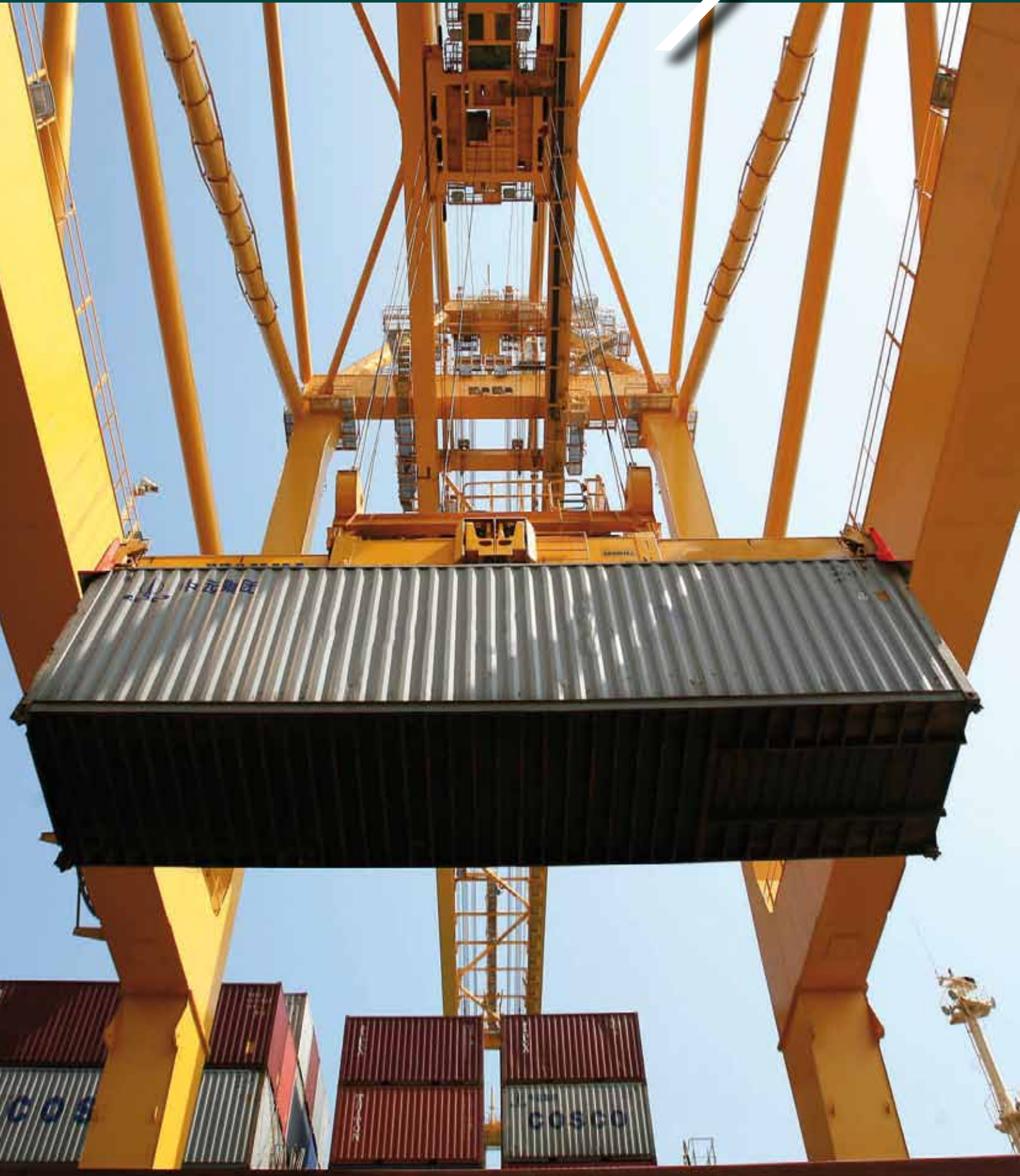




AACNI

*lex*

Publicación cuatrimestral Mayo - Agosto 2010



# en portada

Han colaborado en este ejemplar:  
David Gatell, Mónica Comas, Alejandra Salat, Juan Antonio Távora, Pierre-Jean Trébuchet y Albert Badia.

Abogados Asociados para el Comercio, la Navegación y la Industria, S.L.P.  
(CIF B63199830; Inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, T-35885, F-210, H-B269805).

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.



## De contratos que no son contratos

El pasado 1 de Septiembre la Audiencia Provincial de Navarra dio firmeza a una sentencia muy controvertida en el comercio de materias primas en España.

La sentencia traía causa de un contrato de compraventa celebrado entre una multinacional francesa con sede en París y una empresa situada en Navarra. La primera actuaba como vendedora y la segunda como compradora de una partida de trigo forrajero. El contrato fue celebrado a través de dos intermediarios que intervenían por cuenta de sus respectivos clientes. Después de cerrar la operación por teléfono, ambos intermediarios confirmaron la misma a través de sendas minutas que cada uno envió a su cliente por fax. Esta mecánica, cabe apuntar, es la habitual en este tipo de operaciones.

La mercancía debía entregarse en varios lotes mensuales debiendo comenzar, con el primero de ellos, dos meses después de la fecha del contrato. Llegada la fecha de la primera entrega, la compradora rehusó aceptar la mercancía amparándose en que nunca llegó a dar su consentimiento en la aceptación del contrato. En ese momento el precio de mercado del trigo forrajero en España estaba en “caída libre”.

La vendedora acudió a la justicia española para reclamar los daños y perjuicios que había sufrido a raíz del rechazo de la compradora. Los dos intermediarios fueron llamados a testificar ante el juzgado y los dos declararon que, efectivamente, sus respectivos clientes habían confirmado la operación por teléfono. La compradora no desmintió las conversaciones telefónicas que había mantenido con su intermediario, ni tampoco negó la recepción del fax dando por cerrada la operación. Tampoco negó el hecho de que, con anterioridad a este contrato, había celebrado otros contratos con el mismo intermediario siguiendo la misma mecánica.

La Audiencia, revocando la sentencia del juez de primera instancia, dio la razón a la compradora e impuso las costas a la vendedora. En contra de lo manifestado por la vendedora y por los dos intermediarios, resolvió que el contrato nunca llegó a perfeccionarse. En opinión de la Audiencia, ninguno de los intermediarios logró demostrar la existencia de un mandato o de una autorización escrita que vinculara a la compradora al cierre de la operación. El silencio de la compradora, durante los dos meses siguientes a la recepción de la minuta, no fue suficiente para apreciar el consentimiento, tácito si se quiere, de la compradora en la operación. Dejando impunes a los compradores, la Sala pone en cuestión la palabra de los intermediarios.

Esta sentencia ha sido acogida con una profunda preocupación por la comunidad de comerciantes e intermediarios que trabajan con prácticas similares a las descritas en este. Para muchos, la sentencia resalta la fractura existente entre la mentalidad de los jueces, de un lado, y los usos y costumbres del tráfico mercantil, de otro. Si hay algo útil en ella es, en opinión del autor, que nos recuerda la posibilidad de acudir al arbitraje como medio de resolución de conflictos más acorde con la realidad que vivimos. También desprende, por último, la conveniencia de que los intermediarios pidan a sus cliente la firma de un mandato o de un pliego de condiciones con carácter previo a su intervención.

Albert Badia  
*Socio Director de AACNI Abogados.*

## Marítimo & Transportes



*“... la juez consideró que la responsabilidad debía necesariamente recaer sobre el armador sin que fuera procedente desplazarla a terceros ...”*

### Clasificación de buques. ABS sale indemne del “Prestige”.

El pasado 3 de Agosto la juez de distrito federal de EUA, D<sup>a</sup> Laura Taylor Swain, desestimó la demanda interpuesta por el Reino de España frente a la sociedad de clasificación ABS.

El origen de los hechos se remonta a Noviembre del 2002, cuando el buque Prestige naufragó frente a las costas gallegas vertiendo casi 77.000 toneladas de combustible en el mar. En la causa, España atribuía responsabilidad de lo ocurrido a ABS y le reclamaba un billón de dólares americanos. Alegaba que ABS había incurrido en negligencia al haber aprobado, sólo 6 meses antes del accidente, la clasificación del buque monocasco de 26 años de antigüedad.

La juez consideró que, en un desastre ecológico como el acontecido, es necesario responsabilizar a todas las partes intervinientes, directa o indirectamente, en las causas del mismo. Sin embargo, reconoció que las entidades de clasificación no pueden, según el derecho marítimo norteamericano, incurrir en responsabilidad por negligencia grave frente a países. Además, la juez consideró que la responsabilidad debía necesariamente recaer sobre el armador sin que fuera procedente desplazarla a terceros como ABS. Lo contrario dejaría sin efecto la obligación de naturaleza indelegable que tiene cualquier armador de mantener sus buques en estado de plena navegabilidad.

*Sentencia del US Federal District Court de 03.08.2010.*



### Transporte aéreo. Fase terrestre. Limitación de responsabilidad.

AIG Europe aseguró el transporte de 2.700 chaquetas de cuero que un vendedor sito en la India había vendido en condiciones CIF a la firma Inditex. Las mercancías debían ser transportadas en 180 bultos desde Nueva Delhi hasta Madrid. Para ello, el vendedor contrató a una agencia de transportes quien, a su vez, subcontrató a Alitalia Linee Aeree Italiane SPA, haciéndole saber que comprador y vendedor exigían que el transporte se efectuara por aire y en una sola expedición.

Alitalia organizó el transporte aéreo, aunque con escala en Milán, donde desconsolidó la carga y la llevó, en parte, en camión hasta su destino final. Las chaquetas de cuero que viajaron por vía aérea hasta su destino final llegaron sin incidencias. Peor suerte corrieron los bultos transportados por vía terrestre desde Milán hasta Madrid, ya que fueron sustraídos durante el viaje en una parada del camión en la autopista. AIG Europe pagó a Inditex la indemnización por la pérdida parcial de la carga y demandó a Alitalia reclamándole el reintegro de la suma indemnizada.

---

*... la pérdida de la mercancía no se produjo durante el transporte aéreo, ni con motivo del mismo, sino durante la realización de un transporte terrestre decidido unilateralmente por Alitalia en sustitución del convenio inicialmente por vía aérea ...*

---

Una de las cuestiones legales era la de si Alitalia podía beneficiarse de la limitación de responsabilidad que, en función de los kilos sustraídos, prevé el artículo 22.2 del Convenio de Varsovia de 1929. AIG Europe negaba la aplicación de dicho Convenio ya que el transporte no se había hecho en avión.

El Tribunal Supremo estimó que la responsabilidad del porteador por pérdida de mercancías que regula el citado Convenio debe ser consecuencia de un hecho que se produzca durante el transporte aéreo, de conformidad con lo establecido en el artículo 18.1. Ello comprende todo el tiempo durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo, a bordo de una nave o en un lugar cualquiera (en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo). El transporte aéreo excluye el transporte terrestre (marítimo o fluvial) efectuado fuera de un aeródromo a no ser que se cumplan 2 condiciones: que se hubiera realizado en ejecución del contrato de transporte aéreo (tal y como pretendía Alitalia), y que tuviera como fin la carga, entrega o transbordo.

El Tribunal resolvió que, en este caso, la pérdida de la mercancía no se produjo durante el transporte aéreo, ni con motivo del mismo, sino durante la realización de un transporte terrestre decidido unilateralmente por Alitalia en sustitución del convenio inicialmente por vía aérea. Por esta razón, no es aplicable al caso la limitación de responsabilidad del Convenio de Varsovia, y corresponde a Alitalia abonar el total reclamado por AIG Europe.

*Sentencia del Tribunal Supremo de 15.07.2010.*



## **Nafragio. Seguro de cascos. Exclusión de cobertura.**

El propietario de un buque pesquero demandó a Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros S.A., como aseguradora del mismo, reclamando el pago de la indemnización convenida en un contrato de seguro de cascos para el caso de naufragio. Allianz se opuso alegando la concurrencia de dos causas de exclusión de la cobertura pactadas en la póliza: (1) haberse hundido el buque por no reunir las condiciones de navegabilidad exigibles (i.e. al llevar una carga excesiva, teniendo en cuenta su estructura y las condiciones meteorológicas desfavorables); y (2) no haber obtenido la certificación de la sociedad de clasificación correspondiente y, por ello, no haber quedado sometido a la comprobación de su seguridad y solidez.

Allianz afirmaba que el naufragio sólo era atribuible a la negligencia del capitán ya que el buque no reunía las condiciones de navegabilidad precisas, por sobrecarga en relación con su estructura y las condiciones meteorológicas adversas. También invocaba la infracción del artículo 1.281 del Código Civil, en relación con la Orden de 29 de julio de 1.970 sobre norma de estabilidad de los buques pesqueros. El Tribunal valoró los medios de prueba practicados y, en contra de la tesis de

---

*“... Lo que Allianz pretendía era, en palabras del Tribunal, “quedar liberada de su obligación por la falta de un requisito cuya ausencia conocía y ha tolerado mientras sólo se trató de cobrar la prima”*”

---

Allianz, llegó a la conclusión de que las condiciones del viaje eran las normales para la navegación.

En cuanto a la falta de clasificación del buque, Allianz denunció la infracción de los artículos 738 del Código de Comercio y 1.281 del Código Civil, porque, según afirmaba, debía respetarse el pacto de exclusión de la cobertura previsto para el caso de “cambio, suspensión, cancelación o retirada de la clasificación del buque después de contratado el seguro”. La Sala, sin embargo, coincide con la Audiencia Provincial en que es inadmisibile que “la aseguradora califique de incumplimiento o infracción contractual la falta de clasificación del buque cuando ella misma suscribió la póliza con perfecto y cabal conocimiento de que el buque carecía de clasificación”. Lo que Allianz pretendía era, en palabras del Tribunal, “quedar liberada de su obligación por la falta de un requisito cuya ausencia conocía y ha tolerado mientras sólo se trató de cobrar la prima”.

En definitiva, ninguno de los dos argumentos invocados por Allianz fue aceptado viéndose ésta abocada al pago íntegro de la indemnización y de las costas e intereses.

*Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª de lo Civil) de 26.02.2010.*



## Riesgo de confusión de marcas. Harmonización en la UE.

La Sra. Becker solicitó a su favor el registro del nombre “Barbara Becker” como marca comunitaria para productos comprendidos dentro de la clase 9 del Reglamento (CE) 40/94 sobre marca comunitaria. Se opuso a dicha solicitud el Sr. Harman, titular de otra marca comunitaria registrada desde el año 2000 con el nombre “Becker Online Pro”. Alegaba que, aunque no eran de la misma clase, ambas marcas podían designar algunos productos similares.

El Organismo para la Armonización del Mercado Interior falló a favor del Sr. Harman en el sentido de apreciar un riesgo de confusión entre las dos marcas ya que presentaban coincidencias gráficas y fonéticas. Tras sucesivos recursos ante la OAMI y el Tribunal de 1ª Instancia de la CE, el Tribunal de Justicia de la CE dio la razón a la Sra. Becker. El Tribunal definió como un error jurídico el extender la prohibición de denominación similar de marcas a categorías de productos que no sean idénticos o similares respecto a la misma clase.

*Sentencia de Tribunal de Justicia de la  
Comunidad Europea (C-51/09 P) de 24.06.2010.*

## Compraventa de trigo forrajero. Inexistencia de contrato. Intervención de agentes.

La Audiencia Provincial de Navarra dictó sentencia en apelación desestimando una demanda por incumplimiento de un contrato internacional de compraventa de trigo forrajero. En la operación intervinieron dos agentes comerciales que, una vez recabado el consentimiento verbal de las partes, recogieron los términos de la compraventa en sus respectivas minutas comerciales. La bajada de precios del trigo hizo que el comprador cuestionara la validez del contrato a falta de su consentimiento por escrito.

La Sala negó el perfeccionamiento del contrato porque a su juicio no existía prueba fehaciente del consentimiento o de la aceptación por los compradores. Poco importó el testimonio de los dos agentes confirmando la veracidad de la operación, la acreditación de los usos del sector entre las mismas partes en operaciones previas y similares, y lo dispuesto al respecto por la Convención de Viena del 11.04.1980, sobre compraventa internacional de mercaderías, ratificada por España en 1990 y por tanto aplicable al caso concreto. De hecho, en la sentencia ni siquiera se menciona la indicada norma internacional y se atenta contra los usos del sector al considerar necesario acreditar el poder de representación y/o facultades de los agentes para recabar el consentimiento de las partes y plasmarlo en sus minutas sin necesidad de confirmación posterior.

Esta sentencia, única en su especie, exige a las partes contar con el consentimiento escrito de la contraria en cada operación y además impone



*El Tribunal definió  
como un error jurídico  
el extender la prohibi-  
ción de denominación  
similar de marcas a ca-  
tegorías de productos  
que no sean idénticos o  
similares respecto a la  
misma clase*



*Esta sentencia, única  
en su especie, exige a  
las partes contar con el  
consentimiento escrito  
de la contraria en cada  
operación y además  
impone como necesari-  
o el apoderamiento  
a favor de los agentes  
y/o intermediarios.*

como necesario el apoderamiento a favor de los agentes y/o intermediarios. Y todo ello a pesar del encarecimiento, entorpecimiento y demora del tráfico mercantil que comporta exigir dichas formalidades, así como el desconocimiento de lo expresamente dispuesto en los tratados internacionales sobre la materia suscritos por España y la indudable afectación de la función de los agentes en este tipo de operaciones.

*Sentencia de la A.P. de Navarra de 01.09.2010.*



*Juan Antonio Távara.  
Abogado.*

*Dpto. Procesal  
actuó para los  
vendedores.*

---

*Entienden, ambos organismos, que estamos ante una oferta vinculante y prioritaria, con una entrega parcial como adelanto y prueba de reserva, y con el otorgamiento de un plazo para satisfacer el importe restante de la operación.*

---

## **Compraventa internacional. Oferta vinculante. Incumplimiento del vendedor.**

Mediante correo electrónico, la entidad española Grúas Andaluza S.A. comunicó a la mercantil alemana Krane Maschinen Service GMBH & Co. Handels Kg (en adelante, Krane) el precio de unas grúas valorándolo en EUR 512.000, puestas en el puerto de Bilbao. Asimismo, le daba la oportunidad de adquirirlas con prioridad sobre el resto de interesados, siempre que efectuara un adelanto como prueba de reserva de EUR 60.000 antes de una determinada fecha. Dentro del plazo otorgado, Krane procedió a efectuar la referida transferencia de EUR 60.000 en la cuenta perteneciente a la entidad demandada. El mismo día en que se efectuó la transferencia, Grúas Andaluzas rechazó la misma y, unos días más tarde, comunicó a Krane que un tercer comprador se había adelantado en el pago del depósito a cuenta, y daba así por finalizada la opción de venta a favor de Krane.

Krane demandó a Grúas Andaluza S.A. por haber incumplido con su parte del trato y le reclamaba daños y perjuicios, ya que había reventado la máquina a una tercera empresa por un precio superior. Su argumento era que las partes habían convenido un contrato de compraventa, y no una mera opción de compra, tal y como defendía la vendedora.

Tanto el Juzgado de Primera Instancia no. 5 de Murcia como la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de la misma ciudad coincidieron en sus respectivas sentencias, estimando la demanda contra la vendedora Grúas Andaluzas. Entienden, ambos organismos, que estamos ante una oferta vinculante y prioritaria, con una entrega parcial como adelanto y prueba de reserva, y con el otorgamiento de un plazo para satisfacer el importe restante de la operación. Señalan ambos que la vendedora incumplió de manera injustificada la oferta realizada, sin esperar al transcurso del plazo concedido. Hubo, pues, una oferta y una aceptación, y, por ello, el contrato de compraventa quedó perfeccionado, resultando imputable el incumplimiento a la entidad demandada.

La condena ascendía a EUR 122.850 resultantes de la diferencia entre el precio de la reventa y el precio de compra, más el importe de los gastos por ubicar la máquina en el domicilio de la actora.

*Sentencia de la A. P. de Murcia de 15.07.2010.*

## Dos empresas distintas pueden explotar marcas iguales.

En esta novedosa sentencia se reconoce el derecho a dos empresas a explotar por separado marcas iguales a pesar de que sus productos y signos distintivos son claramente confundibles.

Al entrar en suspensión de pagos la empresa propietaria de una serie de marcas, éstas fueron transmitidas a dos entidades distintas, parte por la Agencia Tributaria y parte por la Comisión Liquidadora. Ello dio origen a una disputa judicial sobre la titularidad de buena fe y el derecho exclusivo de uso y explotación de las marcas.

Tras obtener pronunciamientos contradictorios en primera instancia y en apelación, la causa llegó al Supremo, donde se ha reconocido el derecho de ambas a explotar la misma marca. Según el Alto Tribunal, las partes no sólo tenían pleno conocimiento de las circunstancias en que adquirieron las marcas, sino que además la situación de confusión y conflicto fue creada por ellas, por lo que ahora deben asumir las consecuencias jurídicas de dicha situación.

---

*“... las partes no sólo tenían pleno conocimiento de las circunstancias en que adquirieron las marcas, sino que además la situación de confusión y conflicto fue creada por ellas, ...”*

---

*Sentencia del Tribunal Supremo de 13.05.2010.*





---

*...ni la titularidad de una pluralidad de sociedades, ni la identidad de intereses entre ellas, son suficientes por sí solas para invocar la doctrina del levantamiento del velo...*

---

## Responsabilidad de socios por deudas societarias.

Máquinas-Herramienta Helmut Holke S.A. demandó a las entidades Cemarsa S.L. y Ferbossa S.L. Pretendía la condena de una entidad social (Ferbossa S.L.) a pagar un crédito que ostentaba contra otra entidad social en suspensión de pagos (CEMARSa). Alegaba que habían incurrido en un fraude al no existir independencia y autonomía entre las dos sociedades.

Los indicios jurídicos a valorar son los siguientes: (a) Ferbossa se constituyó sólo dos días antes de que Cemarsa presentase suspensión de pagos; (b) ambas sociedades tienen el mismo objeto social (aunque el de Ferbossa sólo totalmente desde la ampliación dos años después de su constitución); (c) ambas coincidían en el domicilio social, número de fax y teléfono, e incluso en el de las sedes en que desarrollan la respectiva actividad industrial; (d) y ambas empresas pertenecían a la misma familia (Cemarsa al padre; y Ferbossa a la madre que es titular del 98% del capital social, en tanto el padre y un hijo del matrimonio tienen un 1% cada uno). A pesar de este cúmulo de indicios, el Tribunal Supremo no apreció fraude por parte de las demandadas. Y ello es así porque no hubo constancia del mismo, que no es una mera hipótesis sino que hay que probarlo, y no se ha acreditado que con la constitución de Ferbossa, o en su actividad posterior, se hubiera operado de algún modo, real o aparente, en el tráfico jurídico-económico generando daño o perjuicio para la entidad actora.

Aunque el Tribunal Supremo subraya la necesidad de evitar que se utilice la personalidad jurídica de una sociedad con un fin fraudulento, en esta ocasión, afirma que ni la titularidad de una pluralidad de sociedades, ni la identidad de intereses entre ellas, es suficiente por sí sola para invocar la doctrina del levantamiento del velo. La doctrina del levantamiento del velo debe, según el TS, ser objeto de aplicación excepcional puesto que, como indica la Sentencia de 12 de mayo de 2008, “la personalidad jurídica de las sociedades es un instrumento crucial en el tráfico jurídico, en un sistema que admite incluso la sociedad unipersonal, y han de ser excepcionales, y bien fundadas, en la existencia de perjuicio o fraude, las posibilidades de desconocerla o de prescindir de ella cuando, en principio, haya de ser tenida como centro de imputación o sujeto de derechos y obligaciones”.

*Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª de lo Civil) de 07.06.2010.*

## Productos petrolíferos. Comisión mercantil. Condición de “revendedor/comprador”.

BP Oil España S.A. arrendaba estaciones de servicio de su propiedad a Red Azul S.A. y la abastecía, en exclusiva, de productos petrolíferos a cambio de una comisión por las ventas realizadas. Red Azul S.A. formuló demanda solicitando se declarase su condición de revendedor/comprador en aplicación del Reglamento CE no. 2790/99, de 22 de diciembre, y se condenase a la demandada BP Oil España S.A. al cumplimiento de los contratos que habían suscrito las partes en los años 1989 y 1990, de acuerdo al régimen de compra en firme o reventa. Por último, reclamaba indemnización por daños y perjuicios.

Tanto el Tribunal de Primera Instancia como la Audiencia Provincial de Madrid en apelación, desestimaron íntegramente las pretensiones de Red Azul S.A. con expresa imposición de costas. Concretamente la Audiencia declara que *“la mayor o menor independencia en su organización y funcionamiento del comisionista, o incluso la asunción de determinados riesgos, no puede determinar la conversión del contrato inicial de comisión en contrato de compraventa, como tampoco lo puede ser la aplicación como ya se ha reseñado del derecho comunitario, ya que por mor de tal norma jurídica no puede alterarse la voluntad inicial de las partes en el contrato.”*

Tras recurrir Red Azul S.A. en casación, el Supremo confirma la Sentencia impugnada. Unos contratos de comisión, así calificados por las partes y pacíficamente ejecutados durante años, no pueden transformarse en un tipo de contrato distinto por la voluntad de una sola de las partes si ello no está previsto en el contrato. No puede imponerse, a conveniencia de una de las partes, un régimen diferente de lo pactado invocando normativas posteriores a la existencia del litigio que rompan unilateralmente el equilibrio de intereses existente cuando se celebraron los contratos.

*Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª de lo Civil) de 24.02.2010*

## Protección de las aguas contra la contaminación

El Tribunal de Justicia afirmó que un programa de acción adoptado a nivel comunitario, según la Directiva 91/676/CEE del Consejo, de 12 de diciembre de 1991, relativa a la protección de las aguas contra la contaminación producida por nitratos procedentes de fuentes agrarias, tiene fuerza obligatoria para los Estados miembros. Según el fallo, un programa de acción adoptado en virtud del artículo 5.1 de la Directiva 91/676/CEE es, en principio, un plan o un programa contemplado en el artículo 3, apartado 2, letra a), de la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Y lo es en la medida en que constituye un «plan» o un «programa» en el sentido del artículo 2, letra a), de esta última Directiva, y contiene medidas cuyo respeto es determinante para autorizar la realización de proyectos enumerados en los anexos I y II de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.

*Sentencia de Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea, Terre Wallonne ASBL, no. C-105/09, de 17 de Junio 2010.*



---

*Unos contratos de comisión, así calificados por las partes y pacíficamente ejecutados durante años, no pueden transformarse en un tipo de contrato distinto por la voluntad de una sola de las partes si ello no está previsto en el contrato*

---



## Del transporte y el mar



- Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo de 2010, por el que se regula el otorgamiento de permiso temporal de navegación para determinadas **embarcaciones de recreo** (BOE de 19.06.10).
- Reglamento No. 428/2010 de la Comisión, de 20 de mayo de 2010, que desarrolla el artículo 14 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las **inspecciones ampliadas de buques** (DOUE de 21.05.2010).
- Directiva de 2010/36/UE de la Comisión, de 1 de junio de 2010, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre reglas y **normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje** (DOUE de 29.06.10).

## Del comercio y la distribución



- Real Decreto-ley 6/2010, de 9 de abril, de medidas para el impulso de la **recuperación económica y el empleo** (BOE de 13.04.2010).
- Instrumento de Ratificación del Tratado de la OMI sobre **Derechos de Autor**, hecho en Ginebra el 20 de diciembre de 1996 (BOE 18.06.2010).
- Ley 11/2010, de 28 de junio, de reforma del sistema de apoyo financiero a la **internacionalización de la empresa española** (BOE de 29.06.2010).

## De la energía y el medioambiente



- Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la **eficiencia energética de los edificios** (DOUE de 18.06.10).
- Directiva 2010/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la **indicación del consumo de energía y otros recursos** por parte de los productos relacionados con la energía, mediante el etiquetado y una información normalizada (DOUE de 18.06.10).

- Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de los **actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima**, hecho en Londres el 14 de octubre de 2005 (BOE de 14.07.2010).
- Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2005 relativo al Protocolo para la represión de **actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas** emplazadas en la plataforma continental, hecho en Londres el 14 de octubre de 2005 (BOE de 15.07.2010).
- Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los **Transportes Terrestres** para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (BOE de 05.08.10).
- Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de **servicios en los puertos** de interés general (BOE de 07.08.2010).
- Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de **Sociedades de Capital** (BOE de 03.07.2010).
- Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la **morosidad en las operaciones comerciales** (BOE de 06.07.2010).
- Instrumento de Adhesión de España a la Convención sobre el **comercio de tránsito de los Estados sin litoral**, hecho en Nueva York el 8 de julio de 1965 (BOE de 23.06.2010).
- Real Decreto 897/2010, de 9 de julio, por el que se modifica el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto 1777/2004, de 30 de julio, en materia de las **obligaciones de documentación de las operaciones vinculadas** (BOE de 10.07.2010).
- Ley 13/2010, de 5 de julio, por la que se modifica la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del **comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero**, para perfeccionar y ampliar el régimen general de comercio de derechos de emisión e incluir la aviación en el mismo. (BOE de 06.07.10).
- Ley 34/2010, de 5 de agosto, de modificación de las Leyes 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de **contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales**, y 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa para adaptación a la normativa comunitaria de las dos primeras.
- Orden ARM/2023/2010, de 14 de julio, por la que se modifica la Orden ARM/143/2010, de 25 de enero, por la que se establece un **Plan Integral de Gestión para la conservación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo**. (BOE de 26.07.10).



## Incorporaciones

- **Pierre-Jean Trébuchet:** Licenciado en derecho por la Universidad de Pau (Francia). LL.M. en Derecho Privado Internacional (Universidad de Deusto). LL.M. en Derecho de la Construcción (Universidad de Montesquieu). De origen franco-alemán, Pierre-Jean habla francés, alemán, inglés, español y catalán. Se incorporó a AACNI en Junio del 2010.

## Reconocimientos

- AACNI Abogados ha sido galardonada por el grupo editorial inglés, CorporateINTL, como **“Firma de Derecho Marítimo en España” en el 2010**. CorporateINTL es un grupo editorial inglés líder en publicaciones de corte financiero y jurídico que cuenta con más de 70.000 lectores en todo el mundo. Este galardón es uno de los que, a nivel internacional, CorporateINTL otorga en varios países dentro de las Global Awards 2010 series. Único en su categoría en España, este premio supone un reconocimiento a toda una trayectoria y una marca de servicios jurídicos con más de 10 años de antigüedad. El establecimiento de una oficina en el Reino Unido, la creación de un equipo internacional con abogados de varias jurisdicciones, o las recientes alianzas estratégicas, son algunos de los hitos conseguidos durante el 2010.
- Global Law Experts (GLE) nombra a AACNI Abogados como **única firma recomendada en España para la especialidad de Derecho Marítimo**. GLE publica y distribuye anualmente un directorio de abogados en el que se recoge una selección de 500 profesionales de unos 100 países y dentro de 35 especialidades.



## Comunicados

- **Nuevas oficinas en Reino Unido.** AACNI (UK) Limited se traslada a Westlea House, 14 Wardlaw Gardens, KY16 9W Saint Andrews, United Kingdom. Las nuevas líneas son las siguientes: tel. +44 1334 477500, fax +44 1334 473340. Situada en el condado de Fife, Saint Andrews es una de las ciudades más antiguas de Escocia, y reconocida hoy en día como “la cuna del golf” al albergar los clubes y campos más antiguos de todo el mundo.
- AACNI Abogados **alcanza una alianza estratégica con la firma Seven Peaks GmbH**. Ésta última presta servicios de consultoría internacional a nivel corporativo, regulatorio, transaccional y comercial. Ambas firmas se complementan para ofrecer un servicio global en operaciones dentro del sector energético, tecnológico o financiero, entre otros.

## Publicaciones

- **Developments in Spanish Transport Law.** Escrito por Albert Badia y publicado en Junio de 2010 en la sección International Sector Panel de la revista CorporateINTL Magazine.
- **The Shipping, Commercial & Investment Arbitration Watch, Issue No. 6/2010.** Editado en inglés por Albert Badia, este ejemplar se publicó en la página del portal [www.arbitrationwatch.com](http://www.arbitrationwatch.com) en Agosto 2010.

# AAACNI Abogados



*Albert Badia*  
Abogado  
Socio Director



*David Gatell*  
Abogado. Socio  
Dpto. Procesal



*Reynaldo Bustamante*  
Doctor en Derecho  
Consultor



*Maria José Gómez*  
Dpto. de Administración



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



*Anna Maria Madrid*  
Economista  
Dpto. Contabilidad & Tributos



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



*Alejandra Salat*  
Abogado  
Dpto. Marítimo & Transporte



*Elisabeth Costafreda*  
Economista  
Dpto. Contabilidad & Tributos



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



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



*Juan Antonio Távara*  
Abogado  
Dpto. Procesal

# **AACNI Abogados**

Via Agusta 143, 2°  
08021 Barcelona  
España  
Tel: +34 934146668  
Fax: +34 934146558

Westlea House, 14  
Wardlaw Gardens, KY16 9W  
Saint Andrews, United Kingdom  
Tel. +44 1334 477500  
Fax +44 1334 473340

Web: [www.aacni.com](http://www.aacni.com) Email: [aacni@aacni.com](mailto:aacni@aacni.com)