



Febrero 2013

Boletín de Novedades Jurídicas Portuarias

MADRID

Castellana, 216
28046 Madrid
Tel.: (34) 91 582 91 00

BARCELONA

Diagonal, 640 bis
08017 Barcelona
Tel.: (34) 93 415 74 00

BILBAO

Alameda Recalde, 36
48009 Bilbao
Tel.: (34) 94 415 70 15

MÁLAGA

Marqués de Larios, 3
29015 Málaga
Tel.: (34) 952 12 00 51

NUEVA YORK

126 East 56th Street
New York - NY 10022
Tel.: +1 (646) 736 3075

VALENCIA

Gran Vía Marqués
del Turia, 49
46005 Valencia
Tel.: (34) 96 351 38 35

VIGO

Colón, 36
36201 Vigo
Tel.: (34) 986 44 33 80

BRUSELAS

Avenue Louise, 267
1050 Bruselas
Tel.: (322) 231 12 20

LONDRES

Five Kings House
1 Queen Street Place
EC 4R 1QS Londres
Tel.: +44 (0) 20 7329 5407

LISBOA

Avenida da Liberdade, 131
1250-140 Lisboa
Tel.: (351) 213 408 600

El Boletín de novedades pretende proporcionar periódicamente un breve resumen de las principales cuestiones jurídicas de actualidad que resultan de interés en el ámbito del Derecho Portuario.

Equipo de Derecho Portuario de Gómez-Acebo & Pombo Abogados, S.L.P.: Alejandro Hernández del Castillo y José Luis Palma Fernández.

Derecho Portuario

Gómez-Acebo & Pombo Abogados, S.L.P.

I/ LEGISLACIÓN

Instrumento de Ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, hecho en Ginebra el 23 de febrero de 2006. (Publicado en el BOE el 22 de enero de 2013).

El presente Convenio, que entrará en vigor de forma general y para España el 20 de agosto de 2013 -momento en el que se entenderán denunciados por España todos los Convenios mencionados en su Artículo X- tiene por objeto recoger en un único instrumento todas las normas actualizadas contenidas en los convenios y recomendaciones internacionales sobre el trabajo marítimo vigentes, así como los principios fundamentales reconocidos en otros convenios internacionales del trabajo.

El Convenio será de aplicación a toda la gente de mar y a todos los buques de propiedad pública o privada que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los dedicados a la pesca u otras actividades similares, de las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos, y de los buques de guerra y unidades navales auxiliares, atribuyéndose la competencia para resolver la cuestión de si el Convenio resulta de aplicación a un buque o categoría particular de buques, así como para resolver eventuales dudas sobre la condición de la gente de mar, a la autoridad competente de cada Miembro previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

El Reglamento y Código del Convenio se dividen en cinco Títulos, relativos a los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques; condiciones de empleo; alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda; protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social; y cumplimiento y control de la aplicación; teniendo carácter obligatorio solamente el Reglamento y las disposiciones de la parte A del Código.



Febrero 2013

Boletín de Novedades Jurídicas Portuarias

Enmiendas de 2011 al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (código IMSBC) adoptadas en Londres el 20 de mayo de 2011 mediante Resolución MSC.318(89). (Publicado en el BOE el 18 de enero de 2013).

Las enmiendas introducidas afectan a los siguientes apéndices del Código: Apéndice 1, relativo a las fichas correspondientes a las cargas sólidas a granel; Apéndice 3, relativo a las propiedades de las cargas secas a granel y Apéndice 4, que contiene el índice de las cargas sólidas a granel.

Las enmiendas adoptadas entraron en vigor con carácter general y en España el 1 de enero de 2013.

Enmiendas de 2011 al Código Internacional de dispositivos de salvamento (código IDS) adoptadas en Londres el 20 de mayo de 2011 mediante Resolución MSC.320(89).

Se introducen diversas enmiendas relativas a las embarcaciones de supervivencia, cuya entrada en vigor con carácter general y en España se produjo el 1 de enero de 2013.

II/ JURISPRUDENCIA

Pérdida de objeto del recurso de inconstitucionalidad promovido contra los artículos 8, inciso final; 16 e) en relación con los artículos 16 b), párrafo 2; 16 c), párrafo 2; 29.4; 19.5, párrafo 2; 19.9 g), párrafos 2, 3 y 4; 21.6; 25.5 c); 26, párrafo final; 27.1, in fine, 27.3 a); 27.3, in fine, y 27.5, in fine, 28; 31.2, en conexión con los arts. 89.2 y 90; 85.6; y disposición adicional sexta de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios de los puertos de interés general. Constitucionalidad del artículo 38 que regula el plan director de infraestructuras del puerto. Sentencia del Pleno del Tribunal Constitucional, de 14 de noviembre de 2012.

El 27 de febrero de 2004 se interpuso recurso de inconstitucionalidad contra diversos preceptos de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios de los puertos de interés general, afirmando el Tribunal Constitucional la pérdida de objeto del recurso respecto de los arts. 8, inciso final; 16 e) en relación con los artículos 16 b), párrafo 2; 16 c), párrafo 2; 29.4; 19.5, párrafo 2; 19.9 g), párrafos 2, 3 y 4; 21.6; 25.5 c); 26, párrafo final; 27.1, in fine, 27.3 a); 27.3, in fine, y 27.5, in fine, 28; 31.2, en conexión con los arts. 89.2 y 90; 85.6 y disposición adicional sexta, en tanto que la Ley 48/2003 fue derogada por el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre y en atención a que los preceptos de aquella no fueron impugnados por motivos competenciales (ya que, en caso contrario, la derogación normativa podría no implicar la terminación de la controversia por reproducirse en la norma que sustituye a la derogada el problema competencial alegado), por lo que los preceptos derogados tachados de inconstitucionales han perdido todo vestigio de vigencia, pues las ocho disposiciones transitorias del

texto refundido *«permiten descartar todo resto de ultraactividad de los preceptos controvertidos»*.

Sin embargo, en relación con la impugnación del artículo 38 de la Ley 48/2003, en tanto que su contenido es objeto de reproducción parcial en el artículo 54 del vigente texto refundido bajo la rúbrica de «Plan Director de Infraestructuras del Puerto», la ordenación jurídica de esta figura administrativa cuya constitucionalidad se discute se mantiene en términos sustancialmente similares a los anteriores, sin que se haya producido, pese a su derogación, la pérdida del objeto del recurso en relación con esta concreta impugnación.

La inconstitucionalidad del artículo 38 alegada se basaba en la vulneración de las competencias autonómicas de desarrollo legislativo en materia de medio ambiente como consecuencia de la creación del instrumento de planificación portuaria «plan director de infraestructuras del puerto» previendo un trámite de audiencia a las autoridades autonómicas competentes en materia de ordenación del territorio, sin ajustarse, por tanto, a la distribución de competencias autonómicas en materia de medio ambiente, pues dicha audiencia se limita a los casos en que el proyecto estatal sea objeto de evaluación ambiental. De este modo, al no crear el mecanismo de colaboración con las Comunidades Autónomas exigido por la Sentencia del Tribunal Constitucional de 19 de febrero de 1998, se alegó que el procedimiento establecido desconocía las competencias autonómicas en la materia.

La cuestión planteada pone de manifiesto un problema de colisión entre dos títulos competenciales materialmente distintos: la competencia exclusiva del Estado en materia de puertos de interés general con el alcance que se le dio en la citada Sentencia de 19 de febrero de 1998 y las competencias de desarrollo en materia de medio ambiente que han podido asumir las Comunidades Autónomas mediante sus Estatutos de Autonomía ex artículo 149.1.23 de la Constitución Española. Sobre la concurrencia en un mismo espacio físico de competencias del Estado y de la Comunidad Autónoma derivadas de títulos jurídicos distintos se ha pronunciado reiteradamente el Tribunal Constitucional en el sentido de que la atribución de una competencia sobre un ámbito físico determinado no puede impedir el ejercicio de otras competencias en el mismo espacio, exigiendo esta posibilidad de concurrencia de títulos competenciales la búsqueda de fórmulas que permitan su coexistencia pacífica y resultando preciso determinar cuál es el título prevalente en función del interés general concernido para determinar la preferente aplicación de una competencia en detrimento de la otra para el supuesto de que los cauces de cooperación deviniesen insuficientes.

Es doctrina reiterada en relación con la competencia exclusiva del Estado en materia de puertos que éste no puede adoptar la decisión sobre la ubicación de un nuevo puerto a espaldas de las Comunidades Autónomas, debiendo establecerse fórmulas de cooperación entre las autoridades afectadas compatibles con el reparto de competencias en la materia, en atención al que la decisión sobre la ubicación de un nuevo puerto de interés general corresponde al Estado, sin que tal decisión pueda quedar subordinada al parecer de las Comunidades Autónomas o de los Municipios en cuyo territorio deba construirse.

Según el criterio manifestado en la STC 13/1998, de 22 de enero, es competencia de la Administración General del Estado llevar a cabo la evaluación del impacto ambiental cuando realiza o autoriza el proyecto de una obra, instalación o actividad sujeta a su

competencia, si bien ello debe conjugarse con el deber de colaboración que inspira las relaciones entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

Partiendo de la anterior doctrina, el Tribunal Constitucional descarta la inconstitucionalidad del art. 38 de la Ley 48/2003, pues el procedimiento de aprobación del plan director en él previsto tiene en cuenta la incidencia que el ejercicio de la competencia del Estado podría tener sobre las competencias que las Comunidades Autónomas hubieran asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía en los términos exigidos por nuestra jurisprudencia. En concreto, el precepto impugnado contempla dos mecanismos que permiten alcanzar esta finalidad. En primer lugar, la participación autonómica se instrumenta a través de los diferentes cauces enunciados en el procedimiento de evaluación ambiental enunciado en el propio apartado 2 del art. 38, que remite a la legislación específica de evaluación de impacto ambiental. En segundo lugar, el trámite de audiencia previsto en el art. 38.2 con carácter previo a la aprobación del plan director arbitra expresamente la posibilidad de tener en cuenta el criterio de la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio, sin que esta delimitación impida que en dicho trámite la Comunidad Autónoma pueda formular distintas observaciones, entre ellas las medioambientales. Por otra parte, aunque el precepto identifica el órgano autonómico al que ha de dirigirse el trámite de audiencia, no predetermina cuál deba ser el contenido concreto de dicho trámite y no impide que otros órganos de la Comunidad Autónoma puedan participar en el mismo. Por ello, estima el Tribunal Constitucional que, incluso en aquellos casos en los que una obra portuaria no precise el procedimiento de evaluación ambiental, existen otras vías de colaboración previstas en la norma que permiten desvirtuar la alegada inconstitucionalidad del precepto, lo que conduce a su desestimación.

Los gastos de mantenimiento exigidos por la concesionaria de un puerto deportivo no tienen el carácter de tarifas, tasas portuarias u otras prestaciones patrimoniales de carácter público. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), de 30 de noviembre de 2012.

Constituye el objeto del recurso la impugnación de la Sentencia de la Sala del Tribunal Superior de Justicia de Valencia, de 2 de junio de 2009, mediante la que se desestimó el recurso interpuesto contra el acto de la concesionaria del puerto deportivo de Alcalá de Xivert por el que se practicaba la liquidación de gastos del año 2005 y el presupuesto de 2006, así como contra la resolución que lo confirmaba en alzada.

Dicho puerto, en cuyo terreno de dominio público hay un enclave de propiedad privada («poblado mariner») dotado de apartamentos, se gestiona en régimen de concesión administrativa, régimen dentro del que se prevé que los usuarios del puerto –entre ellos, los propietarios de inmuebles allí radicados– han de contribuir proporcionalmente al sostenimiento de los gastos que genera su mantenimiento, para lo cual se autoriza a la concesionaria a cobrar dichos gastos. Así, en el Anexo II del reglamento de explotación, policía y tarifas del puerto deportivo se regula la contribución a sus gastos de conservación y mantenimiento, estableciendo su artículo 9.1 que corresponde a los titulares de los derechos de uso y disfrute de amarres, locales comerciales, pañoles, talleres y a los propietarios de los apartamentos sufragar todos los gastos de administración, vigilancia, electricidad o iluminación general o especial de la zona, marinería, gas, limpieza, conservación, mantenimiento



Febrero 2013

Boletín de Novedades Jurídicas Portuarias

y reparación de las instalaciones, tasas, arbitrios y seguros, así como cualquier gasto de carácter general que pudiese surgir. Habilitada por este reglamento, la sociedad concesionaria elaboró la liquidación y el presupuesto que fueron posteriormente impugnados por el propietario de un inmueble del citado poblado marineró.

El Tribunal Supremo reitera que los conceptos integrados en la liquidación girada –gastos de mantenimiento– no se deben a una contraprestación por la ocupación o aprovechamiento especial del dominio público ni a la compensación de servicios prestados por una entidad de Derecho Público en régimen de monopolio, es decir, que no tienen el carácter de tarifas o tasas portuarias ni de otras prestaciones patrimoniales de carácter público –por lo que no se requiere para su establecimiento y regulación esencial de una norma con rango de ley– sino que responden a la simple operación de imputar y distribuir los gastos comunes entre los distintos partícipes, sin que la condición de concesionaria que posee la entidad liquidadora y la presencia del dominio público del puerto modifiquen per se la naturaleza de las prestaciones exigidas.

Por otra parte, estima el Tribunal que el reglamento de explotación y policía se enmarca dentro del régimen concesional y que su validez y eficacia no se condicionan a la publicación en boletín oficial, entendiéndose satisfechas las exigencias de publicidad de la norma con que ésta se encuentre a disposición de los interesados en las dependencias de la entidad concesionaria del puerto deportivo, y ello en atención a la proyección netamente interna de la norma en la medida en que se dirige a un colectivo de personas determinadas e identificadas.

Concesión por silencio administrativo de licencia de los servicios básicos de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías ante la inexistencia de pliego regulador o en el supuesto de que no se oponga a lo dispuesto en dicho pliego. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª) de 10 de diciembre de 2012.

Se interpuso recurso de casación frente a la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia con sede en Las Palmas, de 3 de abril de 2009, por la que se estimaba el recurso contencioso-administrativo interpuesto contra la resolución de 1 de marzo de 2007 del Consejo de Administración de la Autoridad de Las Palmas, anulándola y reconociendo el derecho de la solicitante a la concesión de la licencia de servicios básicos de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías en el Puerto de Arinaga. El recurso de casación se interpuso por entender vulnerado el artículo 67.1 de la entonces vigente Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, de acuerdo con el que, transcurrido el plazo máximo de tres meses sin que se notifique la resolución se entenderá estimada la solicitud, salvo que se oponga a lo establecido en el pliego regulador o en las prescripciones particulares del servicio.

Entiende la Autoridad Portuaria que no se ha producido la estimación de la solicitud de licencia por silencio positivo en tanto que no existe pliego que habilite el otorgamiento de la licencia que se solicita para el ámbito geográfico del Puerto de Arinaga. En cambio, el Tribunal Supremo estima que, si no existe pliego regulador, es axiomático



Febrero 2013

Boletín de Novedades Jurídicas Portuarias

que la solicitud no puede oponerse a lo establecido en el pliego; y si no se opone, ha de entenderse estimada, puesto que ésta es la tesis o consecuencia del citado artículo 67.1.

Se insiste por la Administración recurrente en que el pliego de cláusulas de explotación del servicio público de estiba y desestiba de buques para el puerto de Las Palmas (que incluye el puerto de La Luz, el de Salinetas y el de Arinaga) no admite solicitudes que se refieran exclusivamente al servicio del Puerto de Arinaga, ya que no existe para él un pliego específico, indicando que la prestación del servicio únicamente en ese ámbito territorial es contraria al Pliego del Puerto de Las Palmas, y por lo tanto, el reconocimiento del derecho a la prestación del servicio en ese concreto ámbito territorial, infringe el art. 67.1 de la Ley 48/2003. Sin embargo, el Tribunal Supremo destaca que no se concreta cuál de las cláusulas del pliego impone que sólo sean posibles licencias que abarquen la totalidad del Puerto de Las Palmas, y que el régimen jurídico de las licencias para prestar los servicios portuarios básicos relativos a la manipulación y transporte de mercancías admite dentro de los espacios portuarios actividades comerciales o de servicios que puedan realizarse en la totalidad de la zona de servicio del puerto o en parte de la misma, en sintonía con lo que las respectivas licencias han de precisar el ámbito geográfico a que se extiende la prestación del servicio, no existiendo obstáculo legal, por tanto, para que, aprobado un pliego de cláusulas administrativas de explotación de un puerto de interés general que a su vez comprenda diferentes espacios portuarios, las licencias singulares para prestar los servicios de manipulación y transporte de mercancías se limiten a uno sólo de dichos espacios y no a la totalidad de ellos, siendo la consecuencia que no se produce incompatibilidad de la licencia solicitada con el contenido del pliego regulador aplicable como causa que pudiese obstar a la producción del silencio positivo impuesta por el artículo 67.1 de la Ley 48/2003.

Aplicación de la normativa de Defensa de la Competencia al IV Acuerdo para la regulación de las Relaciones Laborales del Sector de la Estiba Portuaria suscrito por ANESCO, CETM, CIG y LAB. Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6ª), de 13 de noviembre de 2012

Se interpuso recurso contencioso-administrativo por la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar contra la resolución del Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia de 24 de septiembre de 2009 mediante la que se estimaba acreditada la comisión de la infracción prevista en el artículo 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, y del artículo 81 del Tratado CE llevada a cabo por la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO), y los sindicatos Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar (CETM), CIG y LAB, mediante la firma y puesta en funcionamiento del IV Acuerdo para la regulación de las Relaciones Laborales del Sector de la Estiba Portuaria.

En dicha resolución se estima que el referido Acuerdo contiene disposiciones por las que extiende su aplicación a empresas y trabajadores distintos de la estiba, es decir, a empresas y trabajadores susceptibles de prestar servicios comerciales no reservados por Ley a ninguna empresa ni colectivo particular, además de incluir como actividades portuarias de servicio público actividades excluidas de esa consideración

por la entonces vigente Ley 48/2003 y, por tanto, no asignadas en exclusiva a empresas de estiba ni a ser prestadas por estibadores, vulnerándose así el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia al tener aptitud para poner trabas a la entrada en la prestación de servicios comerciales o complementarios prestados en los recintos portuarios a empresas competidoras distintas de las de estiba. Añade, además, que tal Acuerdo ha originado un cierre del mercado de los servicios portuarios complementarios de todos los puertos de interés general de España en beneficio de las empresas que conforman ANESCO, contrarrestando desde una apariencia de acuerdo colectivo legal, las previsiones de liberación que se buscan en la Ley de Puertos

La Audiencia Nacional desestima el recurso entendiendo que queda sometido a la normativa de Defensa de la Competencia cualquier agente económico, con referencia a cualquier sujeto que actúe en el mercado, incluso, las propias Administraciones Públicas, y que la Comisión Nacional de la Competencia distinguió para sancionar a las entidades firmantes entre los aspectos del Acuerdo que atañen a la negociación colectiva entre los representantes de los estibadores y las empresas de estiba en el ámbito que la Ley les reserva, es decir la prestación del Servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, y los que exceden tal ámbito, siendo lo sometido al análisis de las normas de competencia aquella parte del Acuerdo que, en contradicción con lo previsto en la Ley de Puertos, se extiende más allá del ámbito reservado a los interlocutores que lo firman con el objeto de erigirse en la norma de negociación colectiva de aplicación a todos los servicios prestados en los puertos y vincular a agentes empresariales y sociales ajenos a la estiba, imponiéndoles sus acuerdos y excluyendo de hecho a empresas y trabajadores distintos de los firmantes del mercado de los servicios complementarios.

Exención en el Impuesto sobre Sociedades de los ingresos obtenidos por la entidad de gestión portuaria de una Comunidad Autónoma en el ejercicio de actividades relativas al ámbito de sus fines públicos. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), de 3 de diciembre de 2012.

En nombre y representación de la Administración General del Estado se interpuso recurso de casación contra la Sentencia de la Sección 2ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 21 de enero de 2010 mediante la que se anuló la resolución dictada por el Tribunal Económico-Administrativo Central de 2 de marzo de 2007, confirmatoria en alzada del acuerdo de 25 de febrero de 2005 del Tribunal Económico-Administrativo Regional de Andalucía por el que se denegaba la solicitud de devolución de ingresos indebidos relativa a la liquidación del Impuesto sobre Sociedades, ejercicio 2001, formulada por la Empresa Pública Puertos de Andalucía al entender que se trata de una entidad no exenta al amparo de lo dispuesto en el artículo 9 de la entonces vigente Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades.

El motivo de impugnación aducido en el recurso es la infracción por la sentencia impugnada del artículo 9.3.f) de la citada Ley 43/1995 (aplicable a los períodos impositivos cuyo plazo de declaración finalizase con posterioridad al 1 de enero de 2001 ex Disposición final tercera de la Ley 24/2001), por entender que cuando dicha



Febrero 2013

Boletín de Novedades Jurídicas Portuarias

ley se refiere a la Entidad de Derecho Público Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias alude exclusivamente a los adscritos a la Administración del Estado, por lo que la extensión de la exención contemplada para dichas entidades a la entidad de gestión portuaria de una Comunidad Autónoma supone una vulneración de la prohibición de aplicación analógica de las exenciones contenida en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.

La Empresa Pública de Puertos de Andalucía planteó la estimación de su recurso en la sentencia luego recurrida ante el Tribunal Supremo sobre la base de su naturaleza de entidad sin ánimo de lucro, el carácter público de sus ingresos y su equiparación a la Entidad de Derecho Público Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias. Dicha sentencia estimó su recurso atendiendo a la naturaleza tributaria de los ingresos percibidos por la citada Empresa Pública, aclarando que, al poder realizar también una actividad privada generadora de rendimientos, estos últimos quedarían fuera del ámbito de la exención. No obstante, al proceder los ingresos practicados cuya devolución se instaba de cánones y tasas portuarias, éstos estarían exentos, siendo procedente, por tanto, su devolución por indebidos.

De este modo, viniendo fundada la exención en la sentencia impugnada en la naturaleza de los ingresos de naturaleza pública que corresponden a las actividades ejercidas por la Empresa Pública Puertos de Andalucía en el ámbito de sus fines públicos y no en la aplicación de la exención parcial invocada por la parte recurrente, estima el Tribunal Supremo que la sentencia impugnada no ha infringido el artículo 9.3.f) de la Ley 43/1995, precepto no aplicado para resolver el litigio, por lo que el Alto Tribunal concluye que procede la desestimación del recurso, y ello *«al margen de la opinión que esta Sala pueda tener sobre el ámbito subjetivo de la exención parcial invocada por el Abogado del Estado y sobre la no sujeción acordada en el fallo de instancia, que quedan sin juzgar en esta instancia casacional»*.

Para más información, por favor, visite nuestra Web:

www.gomezacebo-pombo.com

o diríjase a

mjsotelo@gomezacebo-pombo.com