

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NFJ064438

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE ANDALUCÍA (Sede en Sevilla)

Sentencia 905/2016, de 25 de julio de 2016

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Rec. n.º 72/2016

SUMARIO:

Tasa portuaria. Base imponible. Tasa del buque (estancias prolongadas). Buque embargado judicialmente. El Juzgado de lo Mercantil ordenó la inmovilización del buque como medida cautelar preventiva bajo lo dispuesto en el Convenio Internacional de Ginebra de embargo preventivo de buques de 12 de marzo de 1999, al que se remitía la disp. final 26.ª de la LEC, en garantía de un crédito marítimo alegado por una entidad, siendo éste el único medio posible para poner el buque a disposición del Juzgado constituyendo de facto una situación de depósito judicial en tanto que no es posible acordar el referido embargo bajo los arts. 626 y 727 LEC, procediendo en consecuencia aplicar la tasa reducida de buques en depósito judicial. En nuestro caso la Autoridad Portuaria aplica, a efectos del cálculo de la cuota, el coeficiente correspondiente a buques inactivos (4,67); por contra, la parte actora defiende que ha de estarse al coeficiente reducido previsto para buques en depósito judicial (1,00). En este caso se requiere interpretar nuestra normativa tributaria en consonancia con la norma internacional. Debe tomarse en consideración, por último, el principio de especialidad de aplicación en el caso de conflicto aparente de normas. Para nuestro caso, y frente al supuesto genérico de buques inactivos con estancias prolongadas en puerto que responderá generalmente a la mera voluntad de su propietario, lo que califica la situación analizada es la presencia de una orden judicial de embargo preventivo que conlleva la inmovilización del buque e indisponibilidad por parte de su propietario y cuyas determinaciones llevan aparejadas de facto el depósito judicial de la embarcación, supuesto específico contemplado en el artículo 197.1 e) 6.ª del TR de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Por lo expuesto procede, anular la resolución impugnada y la liquidación de la que trae causa.

PRECEPTOS:

Ley 1/2000 (LEC), arts. 626, 628 y 727 y disp. final 26.

RDLeg. 2/2011 (TR Ley Puertos del Estado y de la Marina Mercante), arts. 193, 194, 195 y 197.

Ley 58/2003 (LGT), arts. 12 y 100.

Código Civil, arts. 3 y 1.758.

Convenio Internacional de Ginebra de embargo preventivo de buques de 12 de marzo de 1999.

PONENTE:*Don Luis Gonzaga Arenas Ibáñez.*

Magistrados:

Don ANTONIO MORENO ANDRADE

Don JOSE SANTOS GOMEZ

Don LUIS GONZAGA ARENAS IBAÑEZ

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA

SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO

SECCION SEGUNDA

SEVILLA

SENTENCIA

ILUSTRÍSIMOS SEÑORES:

D. ANTONIO MORENO ANDRADE

D. JOSE SANTOS GOMEZ

D. LUIS G. ARENAS IBÁÑEZ

En la ciudad de Sevilla, a veinticinco de julio de dos mil dieciséis.

La Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, con sede en Sevilla, constituida para el examen de este caso, ha pronunciado en nombre de S.M. el REY la siguiente Sentencia en el recurso contencioso-administrativo número 72/2016 , interpuesto por CADISHIP, S.L. , representada por el Procurador Sr. Pino Coper, siendo parte demandada el TRIBUNAL ECONÓMICO-ADMINISTRATIVO REGIONAL DE ANDALUCÍA , representado por el Abogado del Estado.

Ha sido Ponente el Ilmo. Sr. Magistrado DON LUIS G. ARENAS IBÁÑEZ, quien expresa el parecer de la Sala.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Se impugna la Resolución de 30 de octubre de 2015 del Tribunal Económico-Administrativo Regional de Andalucía desestimatoria de la reclamación tramitada con el número 11-00005-2015 deducida por Cadiship, S.L. frente a la Resolución de 26 de octubre de 2012 del Director de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz por la que se desestimó el recurso de reposición que había formulado frente a la liquidación X-12-5580-0 practicada en fecha 27 de septiembre de 2012 por dicha Autoridad Portuaria en concepto de Tasa del Buque (Estancias Prolongadas) por importe de 41.319,17 euros.

Segundo.

Tras los trámites de rigor la parte actora formuló demanda en la que interesa el dictado de Sentencia que declare nula la resolución impugnada y la liquidación de la que trae causa. La parte demandada solicitó en su contestación a la demanda la desestimación del recurso.

Tercero.

Fijada en 41.319,17 euros la cuantía del recurso, y dándose por reproducido a efectos de prueba el material probatorio contenido en el expediente administrativo y documentos aportados con la demanda, quedaron las actuaciones tras el trámite de conclusiones pendientes del dictado de Sentencia. Señalado día para votación y fallo, éste tuvo lugar con arreglo a lo que a continuación se expresa

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.

Constituye el objeto de esta Sentencia analizar la conformidad a Derecho de la Resolución de 30 de octubre de 2015 del Tribunal Económico- Administrativo Regional de Andalucía desestimatoria de la reclamación tramitada con el número 11-00005-2015 deducida por Cadiship, S.L. frente a la Resolución de 26 de octubre de 2012 del Director de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz por la que se desestimó el recurso de reposición que había formulado frente a la liquidación X-12-5580-0 practicada en fecha 27 de septiembre de 2012 por dicha Autoridad Portuaria en concepto de Tasa del Buque (Estancias Prolongadas) por importe de 41.319,17 euros.

Segundo.

La pretensión deducida por la parte actora (en tanto que agente consignatario del buque Navigator durante su estancia en el Puerto de Cádiz y sujeto pasivo sustituto a los efectos del pago de tasas y derechos portuarios devengados por el buque) se fundamenta en una serie de argumentos impugnatorios desarrollados a través de distintos apartados que sucintamente exponemos: A) El embargo de buques bajo el Convenio de Embargo como único medio de obtener el embargo de un buque dentro de la jurisdicción civil española. Alega que el embargo del buque Navigator se acordó por el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Cádiz bajo lo dispuesto en el Convenio Internacional de embargo preventivo de buques de 12 de marzo de 1999, al que se remitía la Disposición Final 26ª de la LECivil, en garantía de un crédito marítimo alegado por la entidad A. Pérez y Cía, S.L., siendo éste el único medio posible para poner el buque a disposición del Juzgado constituyendo de facto una situación de depósito judicial en tanto que no es posible acordar el referido embargo bajo el artículo 626 y 727 LEC, procediendo en consecuencia aplicar la tasa reducida de buques en depósito judicial. B) Ejecutoriedad de las Sentencias dictadas sobre el procedimiento principal o de fondo sobre un buque embargado bajo el Convenio de Ginebra de 1999 sobre Embargo Preventivo de Buques. Razona en este apartado que ese Convenio contiene un precepto específico (artículo 7.5) en el que reconoce la ejecutoriedad de la resolución judicial definitiva de fondo dictada en el procedimiento principal frente al buque embargado bajo la medida cautelar del referido Convenio; tratándose de una medida cautelar que no sólo implica la inmovilización del buque sino que tiene un sentido completo garantizando la ejecutoriedad frente al buque de una eventual sentencia dictada sobre el fondo, englobando la interpretación literal del convenio un embargo preventivo y un secuestro o depósito judicial a los efectos de poder ejecutar una sentencia firme o contra el propio buque embargado, dando lugar a la aplicación de los coeficientes reductores establecidos en la tasa T-1 para los supuestos de depósito judicial que en definitiva es ante lo que nos encontramos. C) De la venta en pública subasta, a instancia de las Autoridades Portuarias, de los buques embargados bajo el Convenio de Ginebra de 1999. Sostiene la parte actora que, además de lo ya expuesto, la propia Autoridad Portuaria puede solicitar al Juzgado embargante la ejecución del buque para el pago y liquidación de cualquiera deuda que aquél tenga resultando esa posibilidad de lo dispuesto en el artículo 304.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, encontrándonos ante una manifestación de la ejecutoriedad de resoluciones firmes contra el buque embargado y una nueva justificación de la naturaleza de depósito o secuestro judicial del embargo de un buque al amparo del Convenio de Ginebra, pues estamos ante una facultad que la Ley citada otorga a las Autoridades Portuarias para resarcirse de los gastos y daños que el embargo les irroque, que no es distinta a la que el artículo 628 LEC otorga al depositario de un bien embargado bajo el artículo 626 de la misma Ley, siendo varias las ocasiones en las que la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz ha hecho uso de la indicada facultad. D) Supuesta falta de depósito judicial del buque Navigator como argumento de no aplicación del coeficiente reductor de la T-1 al embargo que nos ocupa. Aduce en este último punto: que el Convenio de Ginebra nada dispone sobre la obligatoriedad o necesidad de nombrar un depositario judicial de los buques embargados en su virtud, por lo que tal nombramiento queda a la decisión del Juzgado embargante previa instancia de la parte embargante, sin que por tanto la concesión de la legítima reducción que tiene el armador de un buque de la T-1 quede condicionada al que se den tal solicitud y decisión judicial; que los buques son bienes inmuebles especialísimos y de gran complejidad que requieren de una tripulación adiestrada para que opere y para su mantenimiento así como de una estructura externa, no siendo por ello extraños que en las resoluciones acordando su embargo preventivo no se ponga el buque bajo la responsabilidad de terceros ajenos al armador y su tripulación, no cambiándose así al poseedor fáctico del buque sin perjuicio de que éste deba respetar lo decidido por el Juzgado consistente en la inmovilización del buque en el puerto de embarque junto a las medidas y órdenes que le pudiera imponer la Autoridad Portuaria correspondiente; que para garantizar que el armador cumple con lo decidido por el Juzgado embargante los Autos de embargo contienen órdenes expresas a la Autoridad Portuaria para que tomen las medidas que estimen convenientes a fin de garantizar la adopción de la medida cautelar acordada ordenándoles impedir al buque la salida

al mar (en nuestro caso el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Cádiz ordenó a la Autoridad Portuaria inmovilizar el buque en el puerto mediante guardia adecuada o por el medio que estimara oportuno para impedir que se hiciera a la mar), de modo que el Juzgado impone a las Autoridades Portuarias obligaciones para la adopción y mantenimiento de la medida cautelar, nombrándoles depositarios de hecho del buque y haciéndoles responsables sin no cumplen con lo ordenado, respondiendo así esa Autoridad Portuaria no sólo ante el Juzgado sino también frente al tercero embargante del buque si por su dolo o negligencia el buque abandona el puerto por no haber tomado las medidas necesarias para inmovilizarlo; y que como contraprestación de las anteriores obligaciones propia del depositario judicial la Autoridad Portuaria tiene derecho a no ser desposeída del buque hasta tanto no se liquiden las tasa portuarias devengadas y no satisfechas pudiendo instar incluso la venta en pública subasta, así como la facultad característica del depositario judicial de desplazar el buque aun cuando el mismo se encuentra inmovilizado por orden judicial ex artículo 304.5 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante ; de modo que la hipotética falta de referencia en el Auto de embargo preventivo no enerva la aplicación de la reducción solicitada de la tasa T-1 al ser considerada la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz depositaria de facto del buque Navigator.

El Abogado del Estado opone que un embargo preventivo al amparo del Convenio de Ginebra es una inmovilización de un buque, y lo acordado por el Juzgado de lo Mercantil en relación a la Autoridad Portuaria, Guardia Civil y Capitanía Marítima fue la inmovilización del buque en el puerto en que se hallaba mediante la guardia adecuada y por el medio que esas autoridades estimaran idóneo para impedir su salida a la mar, de manera que no fueron nombrados depositarios ni se les encomendó algo más que permitir la estancia del buque e impedir su salida de puerto. Añade que distinto hubiera sido que el Juez hubiera nombrado depositario (artículo 626 LEC) y que tal nombramiento hubiera sido aceptado o fuera de obligada aceptación por la Autoridad Portuaria, depósito judicial que lleva obligaciones para el depositario a ejercer con la diligencia de un buen padre de familia; pero ninguna obligación tenía aquí la Autoridad Portuaria sobre el buque más allá de evitar que se hiciera a la mar, y ello es así porque el mismo era administrado y gestionado por su personal y no por la Autoridad Portuaria. En lo demás da por reproducidos los fundamentos de las resoluciones recurridas.

Tercero.

La liquidación impugnada se practicó por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz en concepto de Tasa T-1 devengada por el buque Navigator (del que la actora era consignataria) durante su estancia en el muelle de Las Américas de la dársena comercial del Puerto de Cádiz desde el 1 de mayo hasta el 13 de septiembre de 2012.

Dicha Tasa T-1 (Tasa del buque) está prevista en la letra a) del artículo 193.1 del 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, dentro de las tasas por la utilización de las instalaciones portuarias, constituyendo su hecho imponible (artículo 194 del mismo cuerpo legal) "la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y la estancia en los mismos en las condiciones que se establezcan" así como "la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.", contemplando el artículo 195.2.a) como sujeto pasivo sustituto del contribuyente al "consignatario del buque, si éste se encuentra consignado".

Pues bien, en el artículo 197 de ese Texto Refundido se regula la cuota íntegra por acceso y estancia en Zona I o interior de las aguas portuarias, previéndose en el primer párrafo de su apartado primero que "l a cuota íntegra de la tasa por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la Zona I o interior de las aguas portuarias , excepto en el caso de atraque en dique exento, será la cantidad resultante del producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT) , con un mínimo de 100 GT, por el tiempo de estancia , computado en períodos de una hora o fracción con un mínimo de tres horas por escala y un máximo de 15 horas por escala cada 24 horas, y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica B, o S en el caso de transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque aprobado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 y los siguientes coeficientes , según corresponda:..".

Entre esos coeficientes la letra e) de ese artículo 197.1 dispone que " en razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o fondeo situadas en la Zona 1 , bien por desarrollar el buque sus actividades fundamentalmente en el interior de la zona de servicio del puerto, bien por permanecer en el puesto de atraque, se exceptúan del régimen tarifado establecido en las letras a) y d) anteriores a los buques cuando cumplan las citadas condiciones, a los cuales se aplicará los siguientes coeficientes según corresponda:....6.º Buques en

depósito judicial: 1,00....7.º Buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes: 4,67 .", para disponer seguidamente que " a los efectos de aplicación de lo previsto en esta letra e), se considerará estancia y utilización prolongada la que sea debida a los supuestos anteriores siempre que sea superior a siete días , salvo lo específicamente dispuesto al respecto en el último supuesto."

En nuestro caso la Autoridad Portuaria aplica, a efectos del cálculo de la cuota, el coeficiente correspondiente a buques inactivos (4,67); por contra, la parte actora defiende que ha de estarse al coeficiente reducido previsto para buques en depósito judicial (1,00).

Cuarto.

La estancia del buque Navigator en la dársena comercial del Puerto de Cádiz durante el periodo indicado (del 1 de mayo hasta el 13 de septiembre de 2012) trae causa del Auto de 15 de mayo de 2012 dictado por el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Cádiz en medidas cautelares previas 448/2012 sobre embargo preventivo de buque. A través de él, y a instancias de A. Pérez y Cía, S.L., se decretó el " embargo preventivo " de dicha embarcación " con el efecto y alcance señalados en los fundamentos de la presente resolución (inmovilización en el puerto de Cádiz, donde se halla)....en garantía, exclusivamente, del crédito mencionado....previa prestación de fianza por la entidad actora....y una vez prestada y admitida, practíquese dicho embargo.... "; acordándose seguidamente dirigir " oficio a la Autoridad Portuaria, Capitanía Marítima y Comandancia de la Guardia Civil del Mar de Cádiz, para que inmovilicen el buque, en el puerto en que se halla (puerto de Cádiz), mediante guardia adecuada o por el medio que dichas Autoridades estimen idóneo para impedir que el buque se haga a la mar ".

De acuerdo con lo previsto en la Disposición final vigésima sexta, apartado 1, de la Ley de Enjuiciamiento civil ("Embargo preventivo de buques") esa medida cautelar " se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, por lo dispuesto en esta disposición y, supletoriamente, por lo establecido en esta ley .".

Dicho Convenio Internacional define como embargo (artículo 1.2) " toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta por resolución de un tribunal en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio ."; mientras que el artículo 7 del propio Convenio (relativo a la competencia para conocer del fondo del litigio) dispone por su parte (apartado 5) que "si se entabla la demanda dentro del plazo fijado de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo o, de no haberse fijado ese plazo, si se entabla la demanda ante un tribunal competente o un tribunal arbitral de otro Estado, toda resolución definitiva dictada en ese procedimiento será reconocida y surtirá efecto con respecto al buque embargado o a la garantía prestada para obtener la liberación del buque , a condición de que: a) Se haya comunicado la demanda al demandado con suficiente antelación y se le ofrezcan oportunidades razonables para defenderse; y b) Ese reconocimiento no sea contrario al orden público).

Quinto.

A partir de los antecedentes y de los referentes normativos enunciados la controversia que se nos plantea estima en determinar si, para los efectos de la Tasa T-1, la situación del buque Navigator en la dársena comercial del Puerto de Cádiz durante el periodo comprendido entre el 1 de mayo y el 13 de septiembre de 2012 tiene encaje (mejor encaje diríamos) en el supuesto de "Buques en depósito judicial" según sostiene la actora, o en el de "Buques inactivos" que se desprende de la liquidación recurrida.

Sin desconocer las dudas normativas que el debate plantea (lo que tendrá reflejo en el apartado de costas procesales) esta Sala considera, de conformidad con lo planteado por la parte demandante, tiene un más adecuado acomodo en la figura de buques en depósito judicial, lo que llevará aparejado la estimación del recurso; y ello atendiendo de una parte a los criterios hermenéuticos aplicables en la interpretación de la normativa tributaria, y de otro al principio de especialidad.

Respecto a los primeros, debe tenerse en cuenta que el embargo preventivo acordado por el Juzgado de lo Mercantil de Cádiz comportó: que el buque quedara inmovilizado, que lo fuera en las instalaciones del Puerto de Cádiz (gestionado por la Autoridad Portuaria), que su titular no pudiera hacer uso de él ni darle el destino que les propio (según informe de 26 de diciembre de 2012 del Jefe de la División de Operaciones Portuarias de la APBC durante su estancia en muelle sólo se realizaron en él labores de carga y operaciones de mantenimiento por parte

de su tripulación), y que quedara a disposición del Juzgado y a las resultas del procedimiento que ante él se seguía; debiendo añadirse que esta situación se prolongó a lo largo de casi cuatro meses y medio.

Así las cosas, y no obstante no aludir el Auto del Juzgado a la figura del depósito, ni nombrar a la Autoridad Portuaria como depositaria del buque (según lo que previene la Ley de Enjuiciamiento Civil), la realidad es que los hechos referenciados reúnen los caracteres propios de un depósito -en los términos del artículo 1758 del Código Civil - en su vertiente de depósito judicial, dada la indisponibilidad del buque por parte de su propietario (salvo para aspectos accesorios como los reseñados), y la inmovilización del mismo de la que se hace garante a la Autoridad Portuaria, y que todo ello responde a la orden dada por un Juzgado a cuya decisión quedará el destino final del buque y por ende la obligación que le fuera impuesta a la Autoridad Portuaria.

Cuestión distinta es, como decíamos, que no haya mediado nombramiento expreso de depositario judicial, o las responsabilidades en que pudiera incurrir la Autoridad Portuaria a partir de las específicas obligaciones que le impuso el Juzgado (inmovilizar el buque en el puerto de Cádiz mediante guardia adecuada o por el medio que dichas Autoridades estime idóneo para impedir que el buque se haga a la mar). Pues por lo que aquí importa, a efectos de cumplimentar la liquidación por la Tasa T-1, de lo acordado por ese Juzgado se desprende que la estancia de la embarcación en el puerto de Cádiz responde a los presupuestos de un depósito judicial.

En el mismo sentido expuesto se pronuncia la Audiencia Provincial de Cádiz (Sección 5ª) en Auto núm. 87/2012 de 3 julio (Recurso de Apelación núm. 557/2012) que para un caso coincidente con el de autos (embargo preventivo de un buque por el Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de los de Cádiz), razona que: " La interpretación de las normas de un tratado internacional de ley uniforme debe realizarse de forma autónoma, desligada de los conceptos y estructura propios de los ordenamientos de origen interno. Como consecuencia de ello y del concepto de embargo preventivo que ofrece el texto que comentamos (artículo 1.2) al que antes hicimos referencia, el Convenio de Bruselas insta una nueva medida cautelar que no es identificable estricto sensu con nuestro embargo preventivo, cumpliendo simultáneamente las funciones, de un lado, de un embargo preventivo y de otro, de un depósito o secuestro judicial .".

Se trata en definitiva de interpretar la normativa tributaria en concordancia con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria , a tenor del cuál la misma se interpretará con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del Código Civil (" Las normas se interpretarán según el sentido propio de sus palabras, en relación con el contexto , los antecedentes históricos y legislativos, y la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas, atendiendo fundamentalmente al espíritu y finalidad de aquéllas "), y en tanto no se definan por la normativa tributaria, los términos empleados en sus normas se entenderán conforme a su sentido jurídico, técnico o usual, según proceda .

Labor interpretativa cuyo objeto es conocer el sentido, alcance y finalidad de la norma, y que no ha de confundirse con la actividad de integración del ordenamiento por la que se extiende una norma a presupuestos de hecho no contemplados implícita o explícitamente por ella (Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, Sección 2ª, de 16 de marzo de 2016, dictada en recurso de casación para la unificación de doctrina núm. 1400/2014).

Debe tomarse en consideración, por último, el principio de especialidad de aplicación en el caso de conflicto aparente de normas. Para nuestro caso, y frente al supuesto genérico de buques inactivos con estancias prolongadas en puerto que responderá generalmente a la mera voluntad de su propietario, lo que cualifica la situación analizada es la presencia de una orden judicial de embargo preventivo que como decíamos conlleva la inmovilización del buque e indisponibilidad por parte de su propietario y cuyas determinaciones llevan aparejadas de facto el depósito judicial de la embarcación, supuesto específico contemplado en el artículo 197.1.e).6ª del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante .

Por lo expuesto procede, con estimación del recurso, anular la resolución impugnada y la liquidación de la que trae causa.

Sexto.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 139.1 de la Ley 29/1998 reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa no ha lugar a hacer expresa imposición respecto a las costas procesales causadas dadas las dudas de derecho que presenta el caso sometido a nuestra consideración.

Vistos los preceptos legales de general y pertinente aplicación

FALLAMOS

Que estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por Cadiship, S.L. contra la Resolución citada en el Fundamento de Derecho primero de esta Sentencia, debemos anular dicha Resolución así como la liquidación de la que trae causa por no ser ajustadas a Derecho. Sin costas.

Llévese esta Resolución al libro de su razón y devuélvase el expediente a su lugar de origen con certificación de aquélla.

Así por esta nuestra Sentencia definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

El contenido de la presente resolución respeta fielmente el suministrado de forma oficial por el Centro de Documentación Judicial (CENDOJ). La Editorial CEF, respetando lo anterior, introduce sus propios marcadores, traza vínculos a otros documentos y hace agregaciones análogas percibiéndose con claridad que estos elementos no forman parte de la información original remitida por el CENDOJ.