AACNI lex

Publicación cuatrimestral Enero - Abril 2010

en portada

Han colaborado en este ejemplar:
David Gatell, Mónica Comas, Alejandra Salat, Juan Antonio Távara, Adriana Florit, James Sonsalla 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.

AACNI (UK) Limited: primer aniversario

En Febrero de este año se cumplió el primer aniversario de AACNI (UK) Limited en el Reino Unido. La presencia del bufete en el país anglosajón supone un compromiso con clientes españoles que tienen intereses económicos y contratos en dicha jurisdicción. Con un equipo de tres profesionales, su actividad es doble: de un lado, la dirección de arbitrajes y de otros procedimientos contenciosos en Londres, y, de otro, la constitución y mantenimiento de sociedades de capital extranjero. Lo primero ya fue objeto de anteriores ejemplares de este boletín. De lo segundo, hablaremos a continuación.

Los motivos por los que el capital extranjero acude al Reino Unido a establecer sociedades son muy diversos. En algunos casos los motivos tienen un origen bursátil o financiero (e.g. *hedging*) y, en otros casos, a se basan en modelos estratégicos o comerciales centrados en la internacionalización, la creación de nuevas "marcas", o el acercamiento a nuevos mercados de influencia anglosajona como la India o los Estados Unidos. Unas veces los interesados apuestan por una presencia física (con equipos humanos, inmovilizado, stocks, etc.), y otras veces por una presencia meramente virtual (número de VAT, dirección de correo, teléfono, etc.) cuyo paradigma se conoce con el sobrenombre de *mailbox companies*.

Los trámites y el papeleo para la constitución y mantenimiento de sociedades son bastante más sencillos en el Reino Unido que, por ejemplo, en España. Desde que la *Companies Act 2006* entró en su última fase de implantación el pasado 1 de Octubre de 2009, la llevanza de sociedades resulta, si cabe, más ágil que antes. Prácticamente todos los trámites se realizan online. Ya no es necesario el nombramiento del cargo de Secretario del consejo de administración. La celebración de la junta ordinaria deja de ser obligatoria.

No hay restricciones cuantitativas en la aportación de capital, se evitan los trámites ante Notario, y la inscripción registral en la *Companies House* es por vía electrónica.

Los costes de constitución no suelen sobrepasar, en el caso de sociedades pequeñas, las 1.500 Libras Esterlinas. En cuanto a la fiscalidad, los tipos del impuesto de sociedades privadas son del 21% hasta 300.000 Libras Esterlinas de beneficio neto anual, y del 28% cuando se supera dicha cifra. Bajo el nuevo mandato del partido conservador, los tipos pasarán a ser del 20% y 25%, respectivamente.

Las economías anglosajonas, como Reino Unido o los Estados Unidos, se han caracterizado siempre por ser más ágiles y menos fiscalizadoras que los del viejo continente en cuanto a la creación de empresas. Esta es una de las razones por las que, según los expertos, ofrecen un entorno idóneo para el desarrollo de proyectos emprendedores (o *start-ups*) y están en una posición más ventajosa para salir de crisis coyunturales como la que estamos viviendo.

Albert Badia
Socio Director de AACNI Abogados.

Marítimo & Transportes

"Sólo podrán utilizarse vehículos aptos para el transporte, los que cumplan las normas legales y administrativas, así como disponer de todos los permisos necesarios para la realización del transporte y cobertura del seguro."

Transporte terrestre. Retraso en la entrega. Responsabilidad del transportista.

Una mercancía debía llegar antes del 2 de febrero de 2007 a su destino, pero el vehículo que la transportaba fue retenido en la Aduana al faltarle la documentación reglamentaria. Ante la premura del plazo, la mercancía tuvo que trasbordarse y transportarse en otro vehículo de otro transportista hasta su destino, al que no llegó hasta el día 5 de febrero. En las instrucciones de carga constaba como nota importante la siguiente: "*Sólo podrán utilizarse vehículos aptos para el transporte, los que cumplan las normas legales y administrativas, así como disponer de todos los permisos necesarios para la realización del transporte y cobertura del seguro.*"

La transportista fue demandada por los daños y perjuicios derivados del retraso en el cumplimiento del contrato de transporte. En su defensa, alegaba que había cumplido con el deber de entregar la mercancía en destino y que el contrato CMR no especificaba ninguna obligación de plazo o de documentación. La Sala desestimó su defensa y entendió que el retraso fue causado por la falta de la documentación reglamentaria del vehículo, que dicha infracción constituía un incumplimiento de las instrucciones de carga, y que dichas instrucciones formaban parte del contrato de transporte.

Sentencia de la A.P. de Murcia de 18.01.2010.

Aunque el agente marítimo nunca llegó a tener en depósito y custodia la máquina, incurrió en responsabilidad al haber ejecutado deficientemente la preparación del embalaje de la máquina,

Agente consignatario. Daños en la mercancía. Responsabilidad.

El agente marítimo Mediterranean Shipping Company España Bilbao, S.A. fue contratado para el transporte de una máquina rectificadora desde Bilbao hasta Nueva York, así como para las operaciones complementarias a dicho transporte, tales como la preparación de los mecanismos de sujeción (trincaje, plastificado y aseguramiento) de la máquina en el puerto de origen, y su manipulación en un puerto intermedio del Reino Unido. La primera fase marítima del transporte hasta Felixtowe, en el Reino Unido, se realizó con éxito. Sin embargo, al colocarla en el camión que debía transportarla a un segundo buque desde Felixtowe hasta New York, la máquina cayó al suelo y sufrió daños de consideración. La vendedora fue indemnizada por su aseguradora, quien, a su vez, repitió contra el agente marítimo ante los tribunales del domicilio social de éste.

El agente se opuso a la demanda alegando que el responsable del daño fue, en realidad, el porteador o naviero que se había encargado de la fase marítima según lo dispuesto en el conocimiento de embarque, cuyo clausulado no diferenciaba entre fases terrestres o marítimas.

El Tribunal Supremo consideró que, aún cuando el conocimiento de embarque sólo mencionaba al naviero como parte del contrato de transporte y, por ende, responsable de la primera fase del transporte marítimo desde Bilbao hasta Felixtowe, el agente no podía eludir su responsabilidad por el cumplimiento de las tareas ajenas a dicha fase estrictamente marítima, tales como la preparación de la máquina con anterioridad a la carga en condiciones óptimas de seguridad y su traslado intra-portuario en Felixtowe. Aunque el agente marítimo nunca llegó a tener en depósito y custodia la máquina, incurrió en responsabilidad al haber ejecutado deficientemente la preparación del embalaje de la máquina, y también por su condición de comisionista en las tareas realizadas en el puerto inglés.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 17.02.2010.

Tasas portuarias. Incumplimiento del principio comunitario de libre prestación de servicios.

El artículo 24 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre del régimen económico de prestación de servicios en los puertos de interés general, establece una tasa para la utilización de las instalaciones portuarias (atraque, zonas de uso comerciales asociados a la carga/descarga, accesos y vías de circulación). Esta tasa se aplica a las mercancías que se embarquen, desembarquen, trasborden o efectúen transito.

Sin embargo, este mismo artículo exime del pago de esta tasa a las mercancías que van en transito marítimo, con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago. Asimismo, el artículo 27 bonifica la cuota de la tasa portuaria del buque, pasaje y mercancía, si dicha tasa se aplica al tráfico entre puertos de un mismo archipiélago, al tráfico entre puertos de las Baleares, al de Canarias, al de Ceuta o Melilla y los de la Unión Europea, y al tráfico entre puertos de la Unión Europea.

España da, por un lado, ventaja al tráfico marítimo interno frente al intracomunitario y, por otro, al tráfico marítimo interno e intracomunitario frente al llevado a cabo entre un Estado Miembro y un país tercero.

Al considerar que estos artículos contravenían el Reglamento 4055/86 del Consejo de 22 de diciembre de 1986, que prohíbe las restricciones a la libre prestación de servicios dentro de la Comunidad, la Comisión Europea inició un procedimiento administrativo, e instó a España a adoptar medidas correctoras. España comunicó a la Comisión su intención de adoptar un Proyecto de ley por el que modificaría la ley 48/2003 y así garantizar que la normativa nacional sería conforme con el Derecho Comunitario.

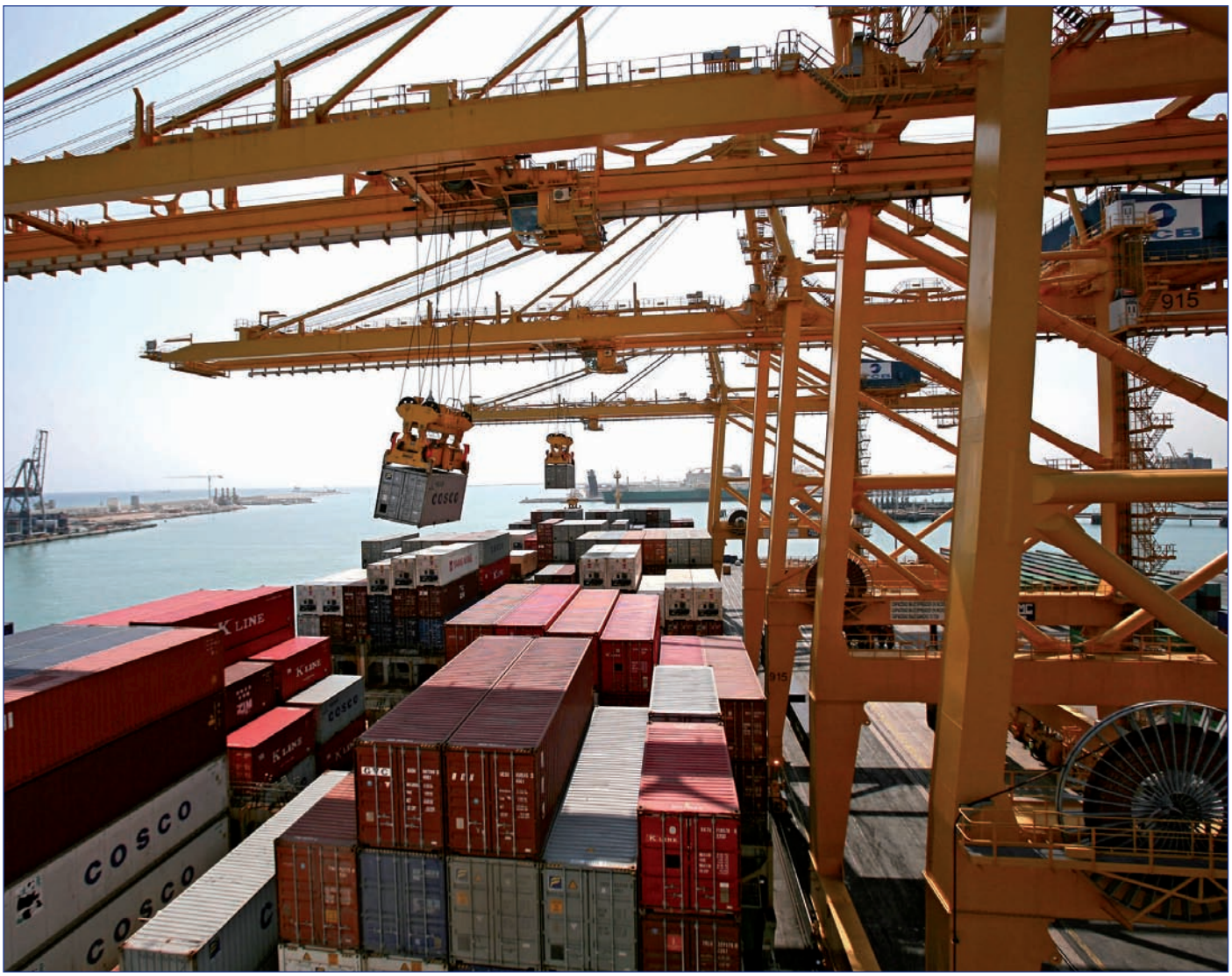
Sin embargo la Comisión no recibió noticias respecto a la esta Ley de modificación e inició acciones legales contra España al haber mantenido en vigor los artículos 24 y 27 de la ley y considerar que estaba incumpliendo las obligaciones comunitarias emanadas del Reglamento Comunitario.

La normativa española tiene un sistema de bonificaciones y exenciones de las tasas portuarias que comporta una distinción entre los transportes

internos o intracomunitarios y aquellos destinados a terceros países. La prestación de un mismo servicio se grava en España con tasas portuarias diferentes. Por ello se considera que España da, por un lado, ventaja al tráfico marítimo interno frente al intracomunitario y, por otro, al tráfico marítimo interno e intracomunitario frente al llevado a cabo entre un Estado Miembro y un país tercero. Esta distinción no obedece a diferencias de costes entre los servicios portuarios, sino que depende únicamente del destino y origen de los buques. Ello es incompatible con el principio comunitario de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros.

Por esta razón, el TJCE dictó sentencia condenando a España por infracción de mantener la libre competencia al aplicar tarifas más ventajosas a trayectos intracomunitarios que a trayectos entre un Estado miembro y un país tercero.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (Comisión v. España) de 04.02.2010.



David Gatell.
Abogado. Socio.
Dpto. Procesal
actuó para la compradora.

Compraventa de trigo duro. Laudo arbitral. Acción de Anulación. Desestimación.

La harinera H. compró a la Cooperativa C. la cantidad de 3.000 ton. de trigo duro a entregar durante los meses de Julio y Agosto de 2007. El pago se pactó que fuera previo a cada entrega. El contrato se realizó mediante la intervención de un broker y se plasmó en una minuta emitida por éste.

Durante la ejecución del contrato, la vendedora emitió una factura correspondiente a 1.900 toneladas que la compradora atendió mediante una transferencia bancaria. Unos días más tarde, la vendedora manifestó que sólo disponía de 1.300 ton. del total de 3.000 ton., y que procedía a enviar una nueva factura correspondiente a dicha cantidad y a devolver el importe sobrante hasta llegar a 1.900 ton.

La compradora rechazó los nuevos términos propuestos por la vendedora y reclamó el diferencial del precio de mercado correspondiente a la cantidad de trigo no entregada.

La compradora rechazó los nuevos términos propuestos por la vendedora y reclamó el diferencial del precio de mercado correspondiente a la cantidad de trigo no entregada. La acción se realizó por el cauce arbitral ante el Consolat del Mar de Barcelona y terminó con la condena de la vendedora al pago de 339.594,00 Euros en concepto de indemnización por los daños y perjuicios ocasionados por el incumplimiento, más las costas arbitrales.

La vendedora instó la acción de anulación del laudo arbitral ante la Audiencia Provincial de Barcelona alegando la inexistencia de convenio arbitral y del negocio jurídico que lo soportaba, la extralimitación de las funciones del árbitro, y la infracción del orden público en el contenido del laudo.

La Sala desestimó íntegramente la acción de nulidad del laudo resolviendo que, con la presentación de la acción judicial, lo que en realidad pretendía la vendedora era una revisión del fondo del asunto, cuya competencia correspondía exclusivamente al árbitro en el curso del arbitraje.

Sentencia de la A.P. de Barcelona (Sección 15ª) de 29.03.2010.

Compraventa internacional de mercancías de fabricación futura. Resolución anticipada. Jurisdicción.

De conformidad con lo pactado en cinco contratos de suministro, la sociedad mercantil italiana KeySafety compró a la alemana Car Trim los componentes que utilizaba en la fabricación de sistemas de airbags para automóviles entre julio de 2001 y diciembre de 2003. La resolución anticipada de dichos contratos fue considerada por Car Trim como un incumplimiento contractual, y por ello demandó a Key Safety ante el tribunal alemán correspondiente al lugar de producción de los componentes. Dicho tribunal se declaró incompetente para conocer la demanda y el recurso de apelación de la demandante fue desestimado.

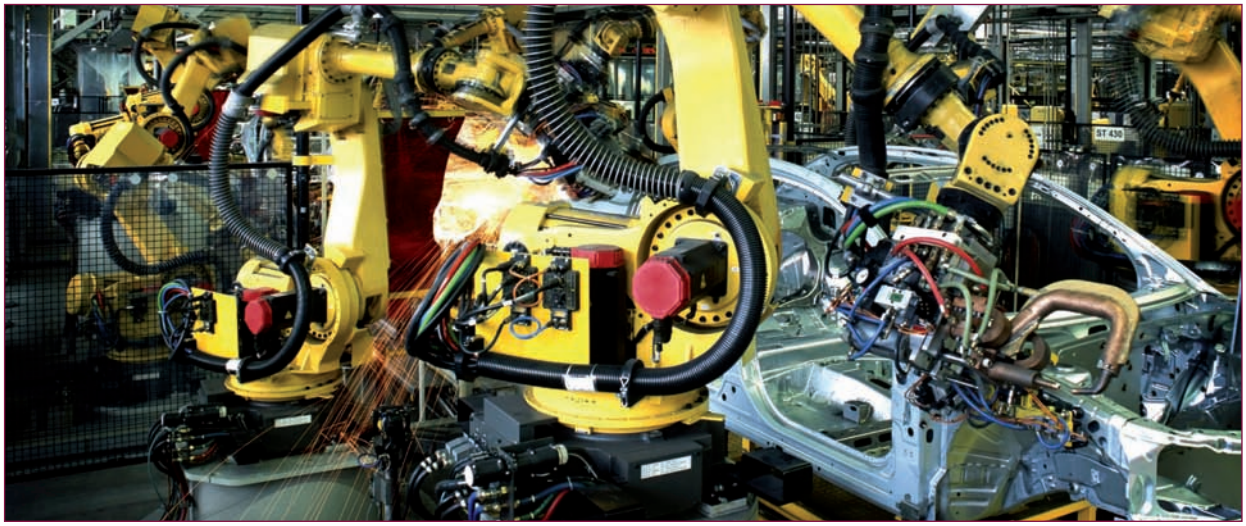
... el TJCE establece que los contratos cuyo objeto sea la entrega de mercancías que hayan de fabricarse o producirse previamente deben calificarse de "compraventa de mercaderías" y no de "prestación de servicios ...

Interpuesto recurso de casación ante el Bundesgerichtshof, éste consultó al TJCE sobre la correcta interpretación del artículo 5.1.b) del Reglamento (CE) no. 44/2001, a efectos de determinar la competencia internacional de los tribunales alemanes para conocer esta demanda.

Resolviendo la consulta, el TJCE establece que los contratos cuyo objeto sea la entrega de mercancías que hayan de fabricarse o producirse previamente deben calificarse de "compraventa de mercaderías" y no de "prestación de servicios". Ello es así aunque el comprador, sin facilitar los materiales, haya formulado determinadas exigencias respecto de la obtención, transformación y entrega de las mercancías, y aun a pesar de que el proveedor sea responsable de la calidad y conformidad de las mercancías.

Del mismo modo, el TJCE señala que, en el caso de "venta por correspondencia", el lugar en el que hubieren sido o debieren ser entregadas las mercaderías se determina basándose en el lugar de entrega pactado por las partes, pero en su defecto, dicho lugar será el de "entrega física o material" de las mercaderías, es decir, donde el comprador adquirió o debió adquirir la facultad de disponer efectivamente de éstas, ya que su transmisión de vendedor a comprador es el objetivo y destino final de toda operación de compraventa.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (Sala Cuarta), de 25.02.2010.



Albert Badia
Abogado.
Socio Director.
actuó para la compradora.

Compraventa de acero. Arbitraje. Nombramiento judicial de árbitro.

La mercantil inglesa Unisteel Trading Co. compró a la española Metalúrgica Galaica S.A. 5.000 ton. de barras de acero en términos FOB Leixoes/Ferrol. El pago debía hacerse mediante carta de crédito. El contrato se recogió en un pliego de condiciones que la vendedora envió, sin firmar, por email a la compradora. Ésta puso su firma y sello en el documento, y lo devolvió por email a la vendedora pidiéndole su firma y sello. Sin embargo, la vendedora nunca llegó a firmar y sellar el documento.

Cuando la compradora aperturó el crédito irrevocable a favor de la vendedora, ésta lo rechazó alegando que nunca había recibido el email con el contrato firmado y que, por tanto, nunca hubo contrato.

La compradora declaró a la vendedora en situación de incumplimiento y, siguiendo el contenido de la cláusula arbitral del contrato, instó a la vendedora para la designa de un árbitro. Al no reconocer la existencia del contrato, la vendedora tampoco reconocía la existencia de ningún convenio arbitral. Por ello, hizo caso omiso de la solicitud de designa de árbitro. La designa fue solicitada al juzgado de 1ª instancia de Madrid y, posteriormente, a la Audiencia Provincial.

"... el procedimiento arbitral se puede iniciar, al menos formalmente, aunque no exista en realidad convenio arbitral sino sólo una apariencia de convenio ..."

Dando la razón a la compradora, la Sala afirmó que "*el procedimiento arbitral se puede iniciar, al menos formalmente, aunque no exista en realidad convenio arbitral sino sólo una apariencia de convenio*". Sin entrar a valorar si había o no un contrato firme, la Sala entendió que la vendedora, al enviar el borrador del contrato a la compradora, había dado su consentimiento al acuerdo arbitral y que, por tanto, debía someterse al proceso arbitral y a la designa del árbitro.

Sentencia de la A.P. de Madrid de 20.04.2010.

Normas de protección ambiental. Competencias. Anulación de sanción.

La Letrada del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía interpuso Recurso de Apelación contra la Sentencia de 7 de Junio de 2001 del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo no. 2 de Málaga. Su origen se remonta a la Resolución de la Delegación Provincial de la Consejería en Cádiz recaída en el expediente sancionador no. A-008/99, por infracción de la normativa de Protección Ambiental, en el que se impone al Ministerio de Medio Ambiente-Confederación Hidrográfica del Sur la sanción económica de multa de 5.000.000 pts. (30.050.61 €).

Estima la parte apelante que la Sentencia de instancia no es ajustada a Derecho puesto que, aun admitiendo que la actuación llevada a cabo por la Confederación Hidrográfica del Sur está sujeta a informe Ambiental, la Comunidad Autónoma no tiene potestad sancionadora ya que quien es competente para la emisión de dicho informe es el órgano ambiental correspondiente de la Administración del Estado. Asimismo la apelante declara que deben someterse a evaluación de impacto ambiental las obras de encauzamiento y proyectos de defensa de cursos naturales, siempre que éstos afecten a cauces que atraviesen alguna de las áreas que menciona el Real Decreto 9/2000.

"... si el Estado es exclusivamente competente para dictar "la legislación básica sobre protección del medio ambiente", a dicha Comunidad Autónoma le corresponde "el desarrollo legislativo" de la normativa estatal y, por tanto, la facultad de establecer "normas adicionales de protección"...

El artículo 15 del Estatuto de Autonomía para Andalucía atribuye a la Comunidad Autónoma Andaluza el desarrollo legislativo y la ejecución en materia de Medio Ambiente. Si bien en el engranaje de las competencias normativas del Estado y de las Comunidades pudiera crearse alguna zona en sombra o algún problema de límites, no ocurre lo mismo tratándose de la "gestión", que corresponde en principio a las Comunidades Autónomas. Así lo ha expresado el Tribunal Constitucional, cuya referencia resulta obligada en esta materia, en la Sentencia 102/1995, de 26 de Junio. Asimismo, si el Estado es exclusivamente competente para dictar "la legislación básica sobre protección del medio ambiente", a dicha Comunidad Autónoma le corresponde "el desarrollo legislativo" de la normativa estatal y, por tanto, la facultad de establecer "normas adicionales de protección" en esta materia, siempre que las medidas legislativas autonómicas "sean compatibles, no contradigan, ignoren, reduzcan o limiten la protección establecida en la legislación básica del Estado.". En virtud de lo anterior, se estima el recurso en su integridad.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía de 31.01.2002

Plan Eólico. Denegación. Error de procedimiento.

La Compañía Eléctrica Peña Labra, S.L. solicitó al Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Cantabria la aprobación del Plan Director Eólico Cotío para el área de Celada Marlantes. Incoado el correspondiente procedimiento administrativo, evacuaron informes, principalmente, las Consejerías de Medio Ambiente y Ordenación Territorial y la de Cultura. En el primer informe de la Consejería de Medio Ambiente ésta califica "el parque eólico de Cotío" que se ubica sobre un robledal cantabro-euskaldún de roble albar, matorral ácido de "calluno ulicetea", sin concretar cuál es la regulación legislativa de la zona, ni si el robledal está o no incluido en algún espacio natural protegido; ambos aspectos son fundamentales a fin de valorar la adecuación ambiental del parque eólico.

... de un lado, el bien jurídico consistente en garantizar el suministro de energía eléctrica, como "esencial" para el funcionamiento de nuestra sociedad, en una producción sostenible; y de otro, el bien jurídico consistente en la protección, conservación, restauración y mejora de los recursos naturales ...

La Consejería de Industria elevó el informe-propuesta al Consejo de Gobierno, que deniega el Plan Director de referencia, pero aconseja solicitar un informe complementario. A pesar de este segundo informe, el Consejo de Gobierno vuelve a denegar la instalación del parque eólico por "resultar incompatible con la conservación del medio natural y con la preservación del Patrimonio Cultural de Cantabria".

Estamos, pues, ante un conflicto entre intereses: de un lado, el bien jurídico consistente en garantizar el suministro de energía eléctrica, como "esencial" para el funcionamiento de nuestra sociedad, en una producción sostenible; y de otro, el bien jurídico consistente en la protección, conservación, restauración y mejora de los recursos naturales y, en particular, de los espacios naturales, la flora y la fauna silvestres, fin al que se ordena, entre otras muchas normas, la Ley 4/1989, de 27 de marzo.

El Tribunal Supremo resuelve, dentro de los términos en que el debate fue planteado en la instancia, la anulación del acto por la indebida aplicación e interpretación de la legislación estatal anteriormente mencionada y deja sin efecto lo actuado en el procedimiento administrativo a fin de que el órgano competente, previa subsanación de los defectos en que ha incurrido, proceda con acierto y de forma ajustada al ordenamiento jurídico.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª) de 11.10.2006.

Del transporte y el mar

- Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea (BOE de 18.03.2010).

- Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de **servicios de tránsito aéreo,** se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo (BOE de 15.04.2010).

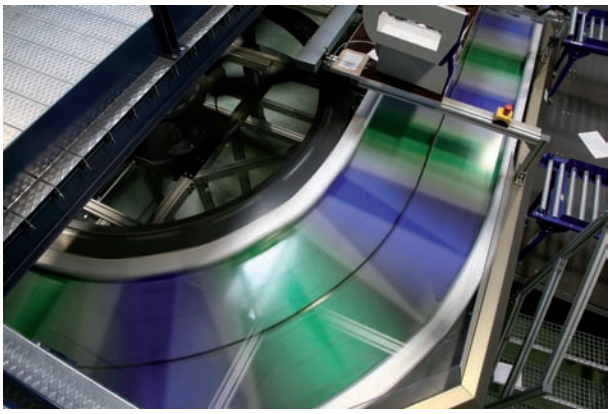
- Real Decreto 335/2010, de 19 de marzo, por el que se regula el derecho a efectuar **declaraciones en aduana** y la figura del representante aduanero (BOE de 14.04.2010).

- Reglamento (UE) No. 285/2010 de la Comisión de 6 de abril de 2010 por el que se modifica el Reglamento (CE) No. 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de **seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos** (DOUE de 07.04.2010).

- Resolución del Parlamento Europeo, de 11 de marzo de 2009, sobre la integración de los **intereses ambientales en el sector del transporte** y la internalización de los costes externos (2008/2240(INI)) (DOUE de 01.04.2010).

- Decisión de la Comisión por la que se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el **transporte terrestre de mercancías peligrosas** (DOUE de 30.03.2010)

Del comercio y la distribución



- Ley 1/2010, de 1 de marzo, de reforma de la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del **Comercio Minorista** (BOE de 02.03.2010).

- Real Decreto 245/2010, de 5 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 2245/1986, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 11/1986, de 20 de marzo, de **Patentes** (BOE de 23.03.2010).

- Ley 29/2009, de 30 de diciembre, por la que se modifica el régimen legal de la **competencia desleal** y de la publicidad para la mejora de la protección de los **consumidores y usuarios** (BOE de 31.12.09).

- 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** (BOE 29.12.09).

- Ley 22/2009, de 23 de diciembre, de **ordenación sostenible de la pesca** en aguas continentales (BOE de 18.01.10).

De la energía y el medioambiente

- Real Decreto 341/2010, de 19 de marzo, por el que se desarrollan determinadas obligaciones de información para actividades que se incorporan al régimen de comercio de **derechos de emisión de gases de efecto invernadero** (BOE de 23.03.2010).

- Resolución de 15 de marzo de 2010, del Instituto para la **Diversificación y Ahorro de la Energía**, por la que se aprueba la creación de ficheros de datos de carácter personal (BOE de 30.03.2010).

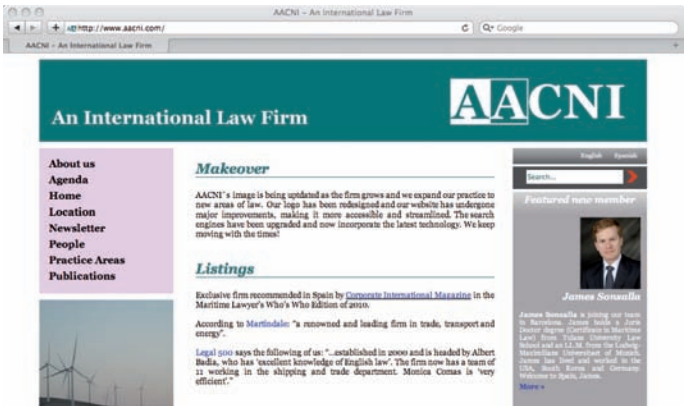
- Orden ARM/598/2010, de 4 de marzo, por la que se crea la **Sede Electrónica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino** (BOE de 15.03.2010).

- Decreto 139/2010, de 13 de abril, por el que se establece la estructura orgánica de la **Consejería de Medio Ambiente** (BOE de 13.04.2010).

- Ley 3/2010, de 18 de febrero, de prevención y seguridad en materia de **incendios** en establecimientos, actividades, infraestructuras y edificios. (BOE de 13.04.2010).

- Real Decreto 367/2010, de 26 de marzo, de modificación de diversos reglamentos del área de medio ambiente para su **adaptación a la Ley 17/2009**, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, y a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley de libre acceso a actividades de servicios y su ejercicio (BOE de 27.03.2010).

Incorporaciones



- **James Lloyd Sonsalla** se ha incorporado a la división de Marítimo & Transporte de AACNI Abogados. James es un abogado norteamericano con una larga experiencia. Tiene el título de Juris Doctor (Certificate in Maritime Law) por la Universidad de Tulane y el de LL.M. por la Ludwig-Maximilians Universitaet de Munich. James ha vivido y trabajado en los Estados Unidos, Corea del Sur y Alemania. Bienvenido a España, James!

Eventos

- El 4 de Febrero de 2010 se celebró la 3ª edición de las jornadas "**Biocarburantes**: comercio y logística". El encuentro tuvo lugar en un conocido hotel de Barcelona y terminó con un almuerzo patrocinado por AACNI Abogados. Las ponencias trataron temas como el mercado de la glicerina en España, los fletamentos de biodiesel, las tecnologías de producción, el reto de la sostenibilidad, o la influencia de los mercados de energía y divisas sobre las "commodities" agrícolas. El encuentro es ya una cita anual ineludible para productores, comerciantes, intermediarios y técnicos relacionados con el mundo del biodiesel.

Novedades

- El directorio de abogados internacional **Legal 500 nos distingue como primer despacho de derecho marítimo español en la banda 3ª**. El directorio premia la labor internacional de AACNI Abogados. De sus comentarios, destacan los siguientes relativos a nuestra división de Transporte & Marítimo: **"Albert Badia… tiene un excelente dominio de derecho inglés y Mónica Comas es muy eficiente".** Desde su sede en Londres, cada año Legal 500 confecciona y publica "rankings" de abogados siguiendo las opiniones y comentarios de los usuarios de servicios jurídicos. Desde aquí agradecemos los comentarios y opiniones que nuestros clientes han hecho llegar a Legal 500.

> **"Albert Badia…tiene un excelente dominio de derecho inglés y Mónica Comas es muy eficiente"**

- AACNI Abogados es seleccionada **única firma española en la edición Maritime Lawyers Who's Who** del ejemplar de la revista CorporateINTL de Enero 2010.

> **AACNI Abogados es seleccionada única firma española en la edición Maritime Lawyers**

- **Primer aniversario del portal "Arbitration Watch" y de su boletín trimestral.** Un año después de su creación en Marzo de 2009, el portal se ha convertido en un punto de encuentro para la comunidad de arbitraje internacional. A través de su página en Internet se han registrado ya más de 300 subscriptores en todo el mundo. Entre ellos destacan armadores, clubs de P&I, transitarios, comerciantes, árbitros, y, por supuesto, abogados. También cuenta con la valiosa participación de más de 30 colaboradores de distintas jurisdicciones.

- AACNI Abogados estrena **nueva imagen corporativa y presencia online.** La nueva página en Internet incluye contenidos interactivos y motores de búsqueda. Estamos muy satisfechos con la acogida que ha tenido la nueva página de Internet y agradecemos las más de 500 visitas que el portal ha recibido desde su puesta en marcha en Abril del 2010.

- AACNI Abogados **amplía sus oficinas en Barcelona** duplicando su capacidad actual. Desde el 1 de Mayo 2010 el bufete ocupa también el entresuelo 1ª del edificio de oficinas situado en el número 143 de la Vía Augusta.

Publicaciones

- **Costas procesales: la deformación de la regla y sus excepciones.** Por Juan Antonio Távara. Artículo publicado en español por la revista Economist & Jurist en Noviembre 2010.

- **State Liability in Investment Treaty Arbitration – Global Constitutional and Administrative Law in the BIT Generation.** Por Albert Badia. "Book review" sobre la obra de S. Montt publicado en inglés por el Journal of World Energy Law & Business (Oxford) en Abril 2010.

- **The Shipping, Commercial & Investment Arbitration Watch, Issue No. 5/2010.** Editado en inglés por Albert Badia y James Sonsalla. El ejemplar se publicó en la página en Internet **www.arbitrationwatch.com** en Abril 2010.

AACNI 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

Adriana Florit
Abogado
Dpto. Procesal

Juan Antonio Távara
Abogado.
Dpto. Procesal

AACNI Abogados

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

10 Mayfield Grove
Dundee DD4 7GZ
Reino Unido
Tel: +44 1382 450970
Fax: +44 1382 455046

Web: www.aacni.com Email: aacni@aacni.com