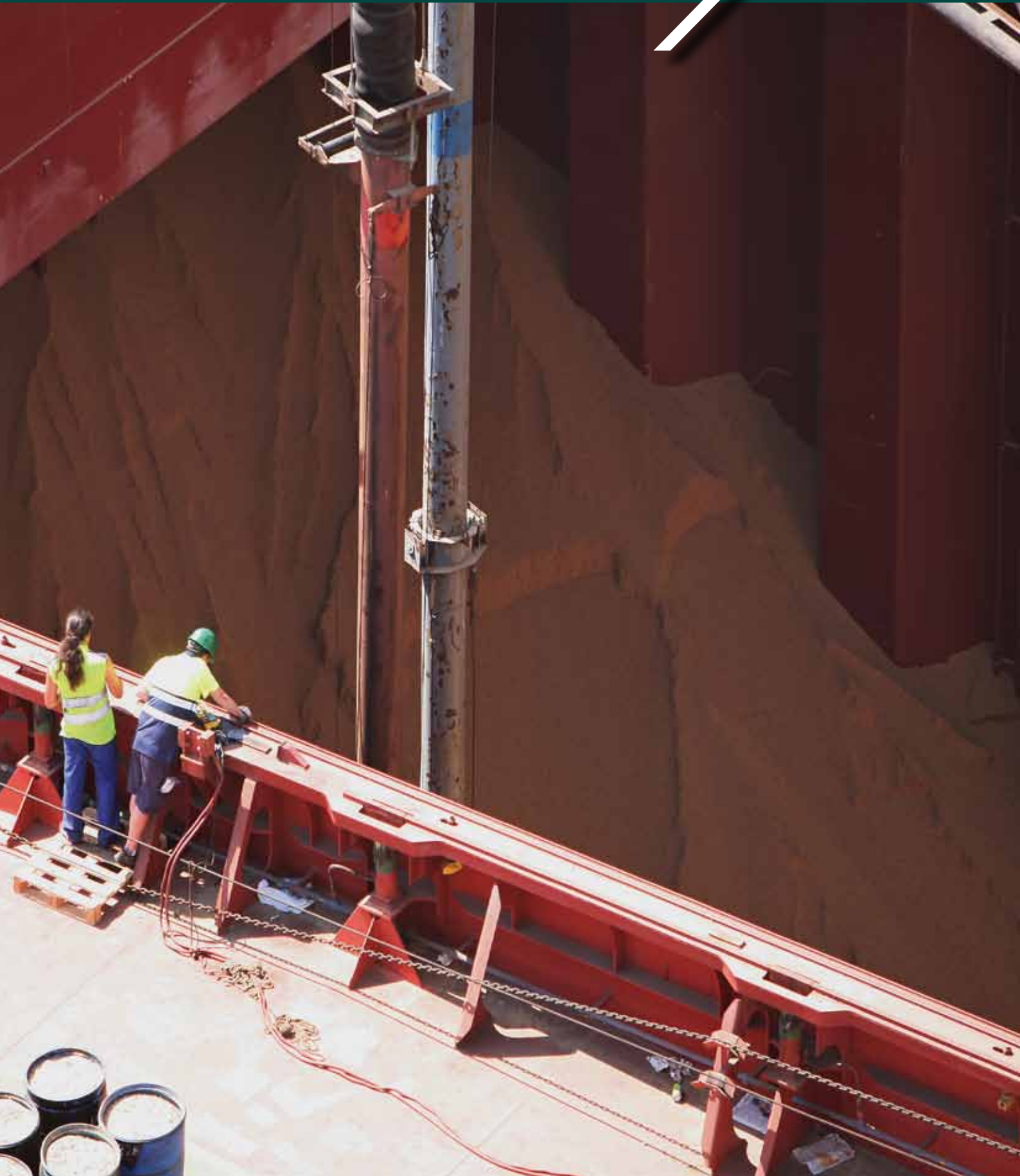




AA CNI

*lex*

Publicación cuatrimestral Septiembre - Diciembre 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.



## El sector de las energías renovables ante el Real Decreto 1565/2010

El Real Decreto 1565/2010, de 19 noviembre, por el que se regulan y modifican determinados aspectos relativos a la actividad de producción de energía eléctrica de régimen especial corrige las carencias del Real Decreto 661/2007, de 25 de mayo, y recoge una reducción en la retribución.

Fuentes del sector, tales como la Asociación Nacional de Productores de Energías Renovables, habían previsto una rebaja general de las tarifas para la cuarta convocatoria. La nueva regulación tiene muy en cuenta el “carácter muy dinámico de este sector, con un ritmo de evolución tecnológica muy rápido, que ha convertido España en uno de los países a la cabeza en el desarrollo de estas tecnologías”. En ella, se reconoce expresamente la obligación de los productores de cumplir una serie de requisitos técnicos adicionales para garantizar el funcionamiento del sistema y posibilitar el crecimiento de las tecnologías más avanzadas.

En cuanto a los aspectos prácticos del Real Decreto, cabe destacar tres puntos esenciales. En primer lugar, con el fin de ahorrar costes, pasa a ser obligatoria la inscripción en los registros fotovoltaicos por vía telemática. En segundo lugar, de forma complementaria a la revisión de tarifas, se limita el derecho a la Percepción de Prima Equivalente (PPE) para las instalaciones a los 25 años de vida útil. Y por último, se reducen las tarifas fotovoltaicas en un 5% para las instalaciones pequeñas, un 25% para las medianas y un 45% para las instalaciones de suelo.

Con todo ello, el Ejecutivo persigue un doble objetivo: de un lado, promover la renovación y modernización general de las infraestructuras con el fin de incrementar la productividad y eficiencia, y, de otro, otorgar un régimen preferente a instalaciones de envergadura media o mayor concebidas para alcanzar una producción de alto rendimiento; esto es, una que vaya más allá del consumo individual. Por último, queda todavía pendiente de despejar la incógnita de la disminución general de tarifas y su alcance definitivo.



Pierre-Jean Trébuchet  
*Abogado.*

---

*Este caso ilustra, una vez más, el preocupante desconocimiento de la reglamentación internacional por parte de los jueces españoles*

---



*Juan Antonio Távara.  
Asociado.*

Actuó para los demandantes.

## Ejecución de laudo arbitral inglés en España.

La naviera W. instó frente a la fletadora O. la ejecución en España de un laudo arbitral dictado en Londres. El laudo resolvía una disputa relativa a una póliza de fletamento que había sido suscrita por las dos partes. La ejecución del laudo fue llevada ante el Juzgado de 1ª instancia de Massamagrell, una pequeña localidad valenciana, por ser éste el correspondiente al domicilio del demandado. El Juez de Massamagrell demostró ser un gran desconocedor del procedimiento y de la reglamentación aplicable, al confundir el laudo con una transacción o resolución judicial, inadmitiendo por ello la demanda de ejecución. La sentencia fue apelada y revocada por la Audiencia Provincial que, de conformidad con el Convenio de 1958 sobre reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras, estimó la procedencia de la ejecución. Este caso ilustra, una vez más, el preocupante desconocimiento de la reglamentación internacional por parte de los jueces españoles

*Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de  
09.12.2010.*





## Tasas portuarias y créditos de compensación ante el Tribunal Constitucional.

El Tribunal Constitucional estima la cuestión de inconstitucionalidad promovida por el Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares, y declara la nulidad de una disposición legislativa que atribuía el calificativo de “tasa” a unas tarifas portuarias de nueva creación y establecía la liquidación de éstas de forma retroactiva.

La Ley 25/2006, de 17 de julio, instauró una graduación de las tarifas aplicables por las autoridades portuarias desde la T-0 hasta la T-8, atribuyéndoles, a cada una de ellas, la condición de “tasa”. La calificación de “tasa” propiciaba ciertas dudas acerca de si las liquidaciones a practicar se trataban de precios de carácter privado, es decir establecidos en una norma sin rango legal, o si se trataban de verdaderas prestaciones patrimoniales de carácter público. Además, surgían dudas en cuanto a si podían o no imponerse, aún admitiendo su carácter de tasas, en virtud de una norma vigente a partir del año 2006, por unos servicios que, en el presente caso, se habían prestado siete años antes.

Confirmando la posición mantenida por el Tribunal Constitucional, el Supremo declara que estas tarifas, si bien tienen asignada la función de créditos de compensación, son prestaciones de carácter público y reciben la consideración de “tasa”. Se trata de precios públicos que deben ser sometidos al régimen fiscal ordinario y que, por ello, no pueden ser aplicados de forma retroactiva.

*Sentencia del Tribunal Constitucional (Sala 1ª)  
de 18.10.2010.*



## Transporte terrestre de pasajeros. Seguro obligatorio de viajeros y responsabilidad extracontractual.

---

*Basta con que el usuario esté provisto de un título de transporte (sea de pago o gratuito) para que el accidente o daño conlleve, de forma objetiva y sin necesidad de falta, responsabilidad del conductor y del empresario.*

---

Siguiendo las prescripciones del Real Decreto 1575/1989 de 22 de diciembre, la compañía de autobuses Interbus S.A, operando entre Madrid y Alcobendas, pactó una cobertura de Seguro Obligatorio del Viajero con la entidad AXA Ibérica. En el transcurso de un viaje, un pasajero sufrió lesiones físicas causadas por un frenazo en un trayecto interurbano, y decidió demandar al conductor, a Interbus S.A. y a AXA Ibérica.

En primera instancia se condenó a los tres demandados al pago de 114.488,17 Euros por la responsabilidad extracontractual del artículo 1.902 del Código Civil. La Audiencia Provincial de Madrid revocó la sentencia al no apreciar culpabilidad en la actitud del conductor. El demandante promovió recurso de casación ante el Tribunal Supremo. La cuestión principal era determinar la indemnización procedente con arreglo al artículo 1 del Real Decreto 157/1989, regulador del seguro obligatorio de viajeros, y los condenados a la misma.

Aunque la conducta del conductor pudiera calificarse de imprudente y negligente, ello no determina per se la responsabilidad de éste al amparo de las prescripciones del Real Decreto. Basta con que el usuario esté provisto de un título de transporte (sea de pago o gratuito) para que el accidente o daño conlleve, de forma objetiva y sin necesidad de falta, responsabilidad del conductor y del empresario.

*Sentencia del Tribunal Supremo de  
08.10.2010.*



## Transporte marítimo y derecho comunitario. Servicio de cabotaje dentro de un Estado miembro.

A raíz de un recurso por incumplimiento contra la República de Malta, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea reafirma el principio esencial de no discriminación en el ámbito de la contratación pública. Catorce días antes de la integración efectiva de Malta a la Unión Europea, el 16 de abril de 2004 la compañía de transporte marítimo Gozo Channel Co. Ltd. ganó dos licitaciones del servicio público exclusivo de cabotaje marítimo en el estrecho de Gozo, uniendo las ciudades de Valletta y Victoria. Se trataba de contratos que se prolongaban por un período de seis años, contrariamente a lo pactado en el marco de negociaciones preliminares a la adhesión a la Unión Europea, en virtud de las cuales el gobierno maltés se había comprometido a celebrar ambos contratos antes del 30 de junio de 2002, y por una duración máxima de 5 años. El Tribunal estima que los contratos se habían concluido en el período de transición anterior a la entrada efectiva de Malta en la Unión Europea, por lo que Malta no estaba sujeta todavía al régimen de obligaciones comunitarias en materia de contratación pública y de cabotaje.

*Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE  
(no. C-508-08) de 28.10.2010.*



## Transporte aéreo de pasajeros. Vuelos “charter” y responsabilidad de fletadores y compañías aéreas.

Una avería surgida en la turbina de un avión charter causó un retraso de 8 horas en el “flight schedule” anunciado, impidiendo a un grupo de pasajeros el disfrute de una excursión programada in situ el mismo día de la llegada del vuelo. El avión había sido fletado para realizar un servicio de vuelo turístico entre Zaragoza y Atenas. Los pasajeros afectados formularon demanda de reclamación de cantidad.

Los tribunales de Zaragoza admitieron su competencia basándose en el criterio del lugar de emisión del conocimiento de embarque, con arreglo al Convenio de Montreal del 28 de Mayo de 1999 y al Reglamento (UE) No. 2004/261. Aunque el Juzgado Mercantil de Zaragoza estimó la demanda, la Audiencia Provincial revocó la sentencia dado que la acción se ejercitaba no contra la compañía aérea en sí, sino equivocadamente contra la entidad fletadora mayorista, quién no ostentaba la condición de transportista. En este caso, la fletadora se había limitado a facilitar tarifas aéreas especiales, actuando como si fuese una agencia de viajes combinados, y sin que le pueda ser aplicable la normativa propia del transporte aéreo, ni atribuirle la responsabilidad contractual propia de un porteador aéreo

*Sentencia de la Audiencia Provincial de  
Zaragoza de 10.09.2010.*



---

*... la minuta, si bien reflejaba el estado de las negociaciones y fijaba los elementos esenciales de la futura relación jurídica, carecía de valor contractual.*

---



*David Gatell.  
Socio.*

Actuó para los demandantes.

## Compraventa internacional de trigo. Intervención de brokers. Incumplimiento del comprador.

La francesa A. vendió a la española B. una partida de trigo mediante la intervención de una firma de brokers española. En la minuta de los brokers se indicaba que la compraventa estaba sujeta a la aceptación de la cobertura del riesgo por parte de la aseguradora de la vendedora. De las cinco entregas pactadas se pusieron a disposición del comprador las tres primeras, las cuales no fueron recepcionadas a causa de un mercado bajista. La vendedora A. reclamó daños y perjuicios a B. por incumplimiento contractual de estas. B. alegó que la minuta emitida por los brokers no era un contrato válido en derecho, y que, al no haber aceptado la aseguradora la cobertura del riesgo de la operación, el contrato nunca llegó a surtir efecto.

La Audiencia Provincial de Álava resolvió en contra de la vendedora A. Consideró que la minuta, si bien reflejaba el estado de las negociaciones y fijaba los elementos esenciales de la futura relación jurídica, carecía de valor contractual. Es decir, no había contrato.

En cuanto a la cláusula de la cobertura del seguro, entendió que se trataba de una condición suspensiva de la compraventa y vinculante para las dos partes. De conformidad con el artículo 1115 del Código Civil, y siendo el caso que la condición dependía de un tercero ajeno al contrato (i.e. la aseguradora), la negativa de ésta no podía por sí sola invalidar el contrato, máxime cuando la aceptación o rechazo de la cobertura no iba a afectar a la compradora ni a poner en peligro la mercancía.

*Sentencia de la Audiencia Provincial de Álava de  
21.11.2010.*



## Sociedades Agrarias de Transformación. Liquidación de participaciones a los socios que causan baja voluntaria.

Once socios de la Sociedad Agraria de Transformación Costa de Nijar actuaron contra dicha entidad reclamando la liquidación de sus respectivas participaciones en el patrimonio social. Tras haber causado baja voluntaria, los socios solicitaban que se practicasen dichas liquidaciones según el valor patrimonial real de la sociedad en la fecha de la solicitud de las respectivas bajas. Por su parte, la sociedad demandada argumentaba que los demandantes únicamente tenían derecho al reembolso de sus aportaciones según el valor nominal. El Tribunal Supremo falló a favor de los socios demandantes. La Sala les reconoce el derecho a percibir no solo el valor de sus aportaciones dinerarias, sino también el de sus aportaciones accesorias, ya que fueron ambas las que contribuyeron al crecimiento del patrimonio real de la sociedad en proporción al cual deben valorarse las participaciones de los socios.

*Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª de lo Civil) de 04.11.2010.*



---

*La Sala les reconoce el derecho a percibir no solo el valor de sus aportaciones dinerarias, sino también el de sus aportaciones accesorias, ya que fueron ambas las que contribuyeron al crecimiento del patrimonio real de la sociedad*

---

## Distribución y reventa de productos petrolíferos.

A raíz de un recurso de casación interpuesto por la Asociación de Propietarios de Estaciones de Servicio y Unidades de Suministro de Andalucía (APESUSA) contra la Administración, se plantea la cuestión de si Repsol habría incurrido en una práctica contraria a la Ley de Defensa de la Competencia. Esta consistiría en fijar precios de venta al público de los combustibles imponiéndolos a aquellos distribuidores que actuaban bajo un régimen de “pacto de exclusiva” similar al de agencia o comisión. Se planteaba también si el cruce de contratos entre la compañía suministradora y la estación de servicio era contrario al Reglamento (CE) No. 1984/83 en la medida que alargaba dicho pacto de exclusiva más allá del plazo máximo reglamentario.

En su resolución, el Tribunal Supremo confirma que Repsol YPF no fija el precio de venta al público en sus gasolineras en régimen de reventa, sino que únicamente lo recomienda. No aprecia, por otro lado, indicio alguno de fraude de ley en los acuerdos entre el suministrador y las estaciones de servicio ya que éstos se atienen a la excepción singular al régimen “ordinario” de duración de los contratos en exclusiva beneficiados por la exención. En efecto, el Reglamento (CEE) 1984/83 permite que la duración del acuerdo de exclusiva sea superior a diez años siempre que el proveedor haya arrendado al revendedor la estación de servicio o le haya concedido de hecho o de derecho su usufructo.

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



---

*Repsol YPF no fija el precio de venta al público en sus gasolineras en régimen de reventa, sino que únicamente lo recomienda*

---

---

*El Tribunal de Justicia reconoce el incumplimiento de España por el mero hecho de que unas instalaciones sean explotadas sin las autorizaciones requeridas por la normativa comunitaria...*

---

## Prevención de la contaminación por actividades industriales peligrosas. Asunto “Comisión Europea v Reino de España”.

La Comisión formula un recurso por incumplimiento contra el Reino de España. Le atribuye la infracción de su obligación de información acerca del número total de instalaciones afectas a la prevención de la contaminación procedente de actividades industriales peligrosas, así como de autorizaciones nuevas o actualizadas en las instalaciones e infraestructuras ya construidas que, con arreglo a la Directiva IPPC 96/61, supuestamente debía cumplir antes del 30 de octubre de 2007.

El Gobierno de España alegaba, sin poder acreditarlo, un 88% de conformidad, mientras que los datos de la Comisión arrojaban solamente un 42% de conformidad. El Gobierno de España no pudo, efectivamente, asegurar que todas las instalaciones industriales existentes funcionaran según la citada Directiva y se demostró que faltaban el 58% de las autorizaciones necesarias. También sostenía que la Directiva IPPC imponía a los Estados miembros alcanzar un nivel elevado de protección del medio ambiente, y no un nivel mínimo que, en su opinión, ya se había alcanzado con la dotación actual del 88% de las instalaciones existentes de la requerida autorización.

El Tribunal de Justicia reconoce el incumplimiento de España por el mero hecho de que unas instalaciones sean explotadas sin las autorizaciones requeridas por la normativa comunitaria, sin importar el grado de cumplimiento de la obligación, ni las razones del incumplimiento.

*Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE (no. C-48/10) de  
18.11.2010*



## Mercado español de hidrocarburos y prácticas colusorias. Asunto “Transportes Molina y Comisión Europea y Repsol”.

La demandante, Transportes Evaristo Molina S.A., pretendía la anulación de un auto del Juzgado de Primera Instancia de las Comunidades Europeas, cuyo contenido recogía una supuesta práctica colusoria entre distribuidores mayoristas y minoristas de carburantes e hidrocarburos en estaciones de servicio.

A raíz de una solicitud del Grupo Repsol, co-contratante habitual de empresas explotadoras de estaciones de servicio en España, la Comisión había destacado el carácter colusorio de dos categorías de contratos-tipo: el contrato “superficie-agente” y el contrato “superficie-revendedor”. Por medio de ambos, Repsol adquiriría el derecho de superficie a su favor en las estaciones de servicio y, como contraprestación, asumía la totalidad o parte de los costes de construcción o, en su caso, de renovación. La explotadora de la estación ganaba así de la condición de agente revendedor, y conservaba, además, un derecho de rescate del derecho de superficie en caso de terminación o extinción del contrato.

El Tribunal de Justicia desestimó el recurso. No apreció el carácter colusorio de las prácticas descritas y, sin pronunciarse en cuanto al fondo, destacó la excepcionalidad de las mismas. Teniendo en consideración los costes elevados de la construcción y renovación de las estaciones de servicio, cabe apreciar el carácter excepcional de este tipo de acuerdos o prácticas entre distribuidores mayoristas y minoristas, y su función facilitadora de la prestación de un servicio esencial para el público como es el del suministro de combustible

---

*Teniendo en consideración los costes elevados de la construcción y renovación de las estaciones de servicio, cabe apreciar el carácter excepcional de este tipo de acuerdos o prácticas entre distribuidores mayoristas y minoristas, y su función facilitadora de la prestación de un servicio esencial para el público ...*

---

*Sentencia del Tribunal de Justicia de la CE (no. C-36/09) de 11.11.2010*



## Del transporte y el mar



- Real Decreto 1611/2010, de 3 de diciembre, por el que se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial AENA (BOE del 04.12.2010).
- Orden FOM/3192/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad (BOE del 11.12.10).
- Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general (B.O.E del 06.11.10).
- Real Decreto 1611/2010, de 3 de diciembre, por el que se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial AENA (BOE de 04.12.10).

## Del comercio y la distribución



- Real Decreto 1282/2010, de 15 de octubre, por el que se regulan los mercados secundarios oficiales de futuros, opciones y otros instrumentos financieros derivados (BOE de 24.09.2010).
- Decreto Legislativo 3/2010, de 5 de octubre, para la adecuación de normas con rango de ley a la Directiva 2006/123/CE, del Parlamento y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (BOE de 23.10.2010).

## De la energía y el medioambiente



- Real Decreto 1614/2010, de 7 de diciembre, por el que se regulan y modifican determinados aspectos relativos a la actividad de producción de energía eléctrica a partir de tecnologías solar termoelectrica y eólica (BOE de 08.12.10).
- Enmiendas de 2008 al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Anexo VI revisado del Convenio MARPOL) adoptadas el 10 de octubre de 2008 mediante Resolución MEPC 176(58) (BOE de 15.11.10).

- Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre, por el que se declara el estado de alarma para la normalización del servicio público esencial del transporte aéreo (BOE 04.12.10)
- Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques (BOE de 06.11.10).
- Orden ITC/2632/2010, de 5 de octubre, por la que se actualiza el Anexo III y se modifican varios apartados y apéndices de los Anexos V y VI del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español (BOE del 12.10.10).



- Real Decreto 1221/2010, de 1 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 134/2010, de 12 de febrero, por el que se establece el procedimiento de resolución de restricciones por garantía de suministro y se modifica el Real Decreto 2019/1997, de 26 de diciembre, por el que se organiza y regula el mercado de producción de energía eléctrica (BOE de 02.10.10).
- Real Decreto 1565/2010, de 19 de noviembre, por el que se regulan y modifican determinados aspectos relativos a la actividad de producción de energía eléctrica en régimen especial (BOE de 23.11.10).
- Real Decreto 1202/2010, de 24 de septiembre, por el que se establecen los plazos de revisión de los peajes de acceso a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica (BOE de 25.09.10)



## AACNI en el Reino Unido

- El balance del 2010 ha sido muy positivo. Desde el país anglosajón nuestra actividad ha sido muy intensa en materia de consultoría legal y de arbitrajes en el ámbito del transporte marítimo y del comercio en general. Aparte de las habituales contiendas arbitrales sobre demoras y casos “off-hire” de buques, nuestra actividad se ha visto repuntada por dos fenómenos. El primero de ellos ha sido la prohibición decretada en Rusia de todas las exportaciones de cereales desde el 15 de Agosto 2010 en adelante. Ello ha propiciado una serie de incumplimientos y de rescisiones en contratos cuya fecha de entrega se vio afectada por la prohibición, o se encontraba cercana en el tiempo. El segundo fenómeno ha sido el de las huelgas y bloqueos de carreteras y puertos que, al igual que en años anteriores, han tenido lugar en Argentina. Este hecho ha causado cortes en los suministros y demoras en los puertos argentinos cuyos efectos económicos han sido reclamados o defendidos en los tribunales de arbitraje en Londres. No podemos terminar esta breve reseña sin expresar nuestro agradecimiento a todos los clientes que nos han confiado la defensa de sus intereses en el Reino Unido.



## Incorporaciones

- **Lucía León** se ha incorporado a AACNI Abogados en Barcelona. Lucía desarrolla tareas relacionadas con la administración y la comunicación de la firma, así como del archivo bibliotecario, notas de prensa, y eventos esporádicos. Su titulación es de Técnico Superior en Producción de Audiovisuales, Radio y Espectáculos. Habla español, alemán e inglés. Su email de contacto es: Barcelona@aacni.com.

## Publicaciones

- **Ship Arrests in Spain.** Escrito por Albert Badia y disponible en la página [www.aacni.com](http://www.aacni.com).
- **Shipping & Maritime.** Escrito por AACNI Abogados y publicado en la revista CorporateINTL, ejemplar de Septiembre 2010.
- **Transport Law Developments in Spain.** Escrito por Albert Badia y publicado en la revista CorporateINTL, Sector Panel, ejemplar de Septiembre 2010.
- **The Shipping, Commercial & Investment Arbitration Watch, Issue Nos. 7/2010 & 8/2010.** Editados en inglés por Albert Badia y publicados en la página [www.arbitrationwatch.com](http://www.arbitrationwatch.com).

# 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)