



Septiembre 2012

Boletín de Novedades Jurídicas Portuarias

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.

Derecho Portuario

Gómez-Acebo & Pombo Abogados, S.L.P.

I/ LEGISLACIÓN

Real Decreto 1134/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos.

A través del Real Decreto, mediante el que se incorpora al ordenamiento jurídico español una Directiva comunitaria de 2010, se actualizan las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos.

El objetivo de esta norma es simplificar y armonizar los procedimientos y actuaciones relativas a la transmisión de información exigida por la normativa comunitaria y española a los buques mercantes que entren y salgan de los puertos españoles. Dicha información, denominada "formalidades informativas", está constituida por el conjunto de datos contenidos en el Anexo del Real Decreto y, a los efectos de simplificación y armonización indicados, se presentará en formato electrónico a través de una ventanilla única que conectará entre sí varios sistemas electrónicos de transmisión de datos, todo ello sin imponer nuevas obligaciones en cuanto a los contenidos informativos.

La información deberá ser transmitida por el capitán u otra persona autorizada por el operador del buque a la Autoridad Portuaria competente con, al menos, 24 horas de antelación a la llegada del buque a un puerto de interés general. En el caso de que la duración del viaje sea inferior a veinticuatro horas se transmitirá en el momento en que el buque abandone el puerto de procedencia o en cuanto se disponga de dicha información si se desconoce el puerto de escala.

Las Autoridades Portuarias quedan constituidas como ventanilla única y serán las receptoras de la información de referencia que habrán de transmitir a Puertos del Estado.

Excepcionalmente, por razones de operatividad, en los puertos autonómicos –en ellos no existe Autoridad Portuaria– la información se transmitirá directamente a Puertos del Estado por el operador del buque o por la empresa naviera. Dicha información será transmitida por Puertos del Estado a la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

II/ DICTÁMENES DEL CONSEJO DE ESTADO

Modificación del contrato de concesión de obra pública para la construcción del nuevo puerto pesquero recreativo deportivo en Laredo y explotación de las dársenas recreativo deportivas y aparcamiento de vehículos (Nº de expediente 407/2012).

La entidad concesionaria solicitó, al amparo del derecho al mantenimiento del equilibrio económico de la concesión, la modificación del contrato de concesión de obra pública a la vista de que la nueva inversión de la obra implicaba un muy considerable aumento total de inversión. Para mantener la tasa interna de retorno del proyecto, proponía el aumento del número de amarres, el incremento del precio de la plaza de amarre y la ampliación del plazo concesional, condicionando todo ello a la prestación por parte de la Administración de las garantías y demás condiciones necesarias para conseguir la financiación prevista en el plan económico financiero. El contenido de la propuesta planteada posteriormente por Puertos de Cantabria fue coincidente con la apuntada por la concesionaria, a excepción del instrumento de financiación.

La causa aducida por la concesionaria para solicitar el reequilibrio económico consistió en el proceso de construcción de la obra pública, cuyas vicisitudes determinaron un mayor precio y un mayor plazo, centrándose en dos temporales considerados fuerza mayor por el órgano de contratación y factor justificativo tanto de los dos modificados del proyecto y del contrato ya aprobados como del otorgamiento de dos ampliaciones de plazos.

Estima el Consejo de Estado que resulta procedente ajustar el plan económico-financiero mediante la oportuna modificación contractual al haberse incrementado casi en un veinte por ciento el coste total de la obra, en buena medida, por los acontecimientos de fuerza mayor. Así, considera que la ampliación del plazo concesional se ajusta a la legalidad y que el incremento del número de amarres constituye una medida susceptible de producir efectos favorables al concesionario en el equilibrio económico financiero del contrato, precisando que el hecho de que el incremento de la superficie concesional no se contemplase como tal en el pliego no es óbice para su aprobación, pues se deriva de una modificación del proyecto y del contrato que no pudo preverse en el momento inicial. Respecto de la revisión al alza de las tarifas, favorece igualmente a la concesionaria y, al ajustarse a lo previsto en el pliego, tampoco se presenta objeción alguna por parte del Consejo de Estado.

La discrepancia entre la concesionaria y el Gobierno de Cantabria se limita al instrumento solicitado por la primera para facilitar la obtención de financiación ajena sin el cual considera aquélla que el reequilibrio de la concesión no sería integral. Sin embargo, el Consejo de Estado considera que, habiendo reconocido la propia concesionaria que con las medidas consistentes en el incremento de amarres, tarifas y plazo concesional la tasa interna de retorno del proyecto se igualaría a la de la proposición en su día presentada, que los informes del Inspector de la concesión apuntan que dichas medidas son suficientes para el restablecimiento del equilibrio económico y que, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación de Contratos de las Administraciones Públicas, en los supuestos de fuerza mayor la Administración concedente ha de asegurar los rendimientos mínimos acordados en el contrato, el ajuste compensatorio de los efectos del acaecimiento inevitable o imprevisible y se habría producido con las tres medidas indicadas, sin que fuese necesario el instrumento

coadyuvante a la obtención de financiación externa para el aseguramiento de los rendimientos mínimos acordados.

En conclusión, el Consejo de Estado aprueba la propuesta de modificación de la concesión de obra pública al considerar que la misma es procedente para lograr el mantenimiento del equilibrio económico del contrato y que sus términos se ajustan al ordenamiento jurídico y se atienen a tal finalidad.

Consulta sobre una reclamación de responsabilidad patrimonial de la Administración pública formulada por una empresa por los daños y perjuicios económicos sufridos como consecuencia de las medidas adoptadas por la Capitanía Marítima de Algeciras-La Línea tras la aparición de un foco de vertido contaminante en la bahía el 25 de noviembre de 2010 (Nº de expediente 365/2012).

Aduce la reclamante que las medidas adoptadas el 25 de noviembre de 2011 por la Capitanía Marítima de Algeciras -que consistieron en la prohibición de salida del buque y en el establecimiento de barreras de contención- conllevaron una serie de perjuicios económicos para la misma que se concretaron en la reducción del flete contratado por el armador y en los gastos derivados del establecimiento de las barreras de contención y de la limpieza del buque, considerando, en atención a lo anterior, que se debía declarar la responsabilidad patrimonial del Ministerio de Fomento indemnizándola con la cantidad de 98.738,85 euros.

El Consejo de Estado desestimó la reclamación de responsabilidad patrimonial al considerar que el servicio de prevención y lucha contra la contaminación prestado por la Capitanía Marítima de Algeciras-La Línea fue correcto y que no concurren los requisitos exigidos por la legislación para declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración pública.

Concretamente, la desestimación de la reclamación de responsabilidad patrimonial se produjo sobre la base de la falta de justificación de los daños alegados y la consideración de que la Capitanía Marítima de Algeciras-La Línea, en su calidad de Administración marítima periférica, cumplió con las obligaciones que legalmente le correspondían, entre las que se encuentran la determinación de las zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y, en general, todas las funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino dentro de las aguas de las zonas de servicio de los puertos y todas aquellas aguas situadas en zonas sobre las que España ejerce su soberanía. Además de lo anterior, se destaca que los buques españoles o extranjeros que se encuentren atracados en los puertos españoles tienen el deber jurídico de soportar todas aquellas medidas que de acuerdo con la Ley adopten las autoridades en la lucha y prevención de la contaminación del puerto y del medio marino, de lo que resulta que la entidad reclamante estaba obligada a soportar el daño derivado de la prohibición de navegar el día 25 de noviembre de 2010.

Por otra parte, no pueden imputarse a la Administración ni los gastos derivados del establecimiento de barreras de contención ni los relativos a la limpieza del buque, pues dichas medidas estaban orientadas a evitar posibles daños en las embarcaciones y, en todo caso, se trata de gastos que debieron asumir todos los buques que se encontraran dentro del perímetro de seguridad acordado con independencia de su

implicación en el vertido. Tampoco es posible imputar a la Administración la reducción del flete soportada por el armador a la vista de que dentro del Derecho de los Contratos de explotación de buques, y muy en particular, en los contratos de fletamento por tiempo, es principio general que cuando un buque tiene que detenerse durante más de veinticuatro horas por la necesidad de limpiar fondos o de repararlo, se suspende el deber del fletador de pagar el flete, debiendo estar las partes, en tal supuesto, a lo convenido en el contrato de flete y, en su caso, a las previsiones de la póliza contratada en materia de daños por contaminación.

III/ JURISPRUDENCIA

Deslinde de bienes del dominio público marítimo terrestre. Falta de legitimación de la Autoridad Portuaria para la impugnación de la Orden Ministerial aprobatoria del deslinde. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5ª), de 26 de abril de 2012.

Se impugna la Sentencia de 22 de octubre de 2009 de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional estimatoria del recurso contencioso-administrativo formulado por la Autoridad Portuaria de Bilbao por la que se anulaba la Orden del Ministerio de Medio Ambiente de 24 de enero de 2008, que aprobó el deslinde de los bienes de dominio público marítimo-terrestre del tramo de unos 7.362 metros de longitud que comprende ambos márgenes de la ría del Kadagua entre su desembocadura de la ría del Nervión y el puente de las instalaciones de Profusa en los términos municipales de Bilbao y Baracaldo.

El Tribunal Supremo, frente a la alegación del recurrente de que no procede declarar la caducidad del transcurso del plazo previsto en el artículo 12.1 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, sostiene que, al haber transcurrido con exceso el plazo de 24 meses previsto en el referido artículo 12.1 de la Ley de Costas en la redacción dada por la Ley 53/2002, a este caso aplicable, para notificar la resolución de los procedimientos de deslinde -pues el deslinde litigioso se inició el 28 de noviembre de 2003 y la orden resolutoria no se dictó hasta el 24 de enero de 2008- ese procedimiento había caducado cuando se dictó la Orden, al ser la caducidad la consecuencia que, tratándose de un procedimiento de oficio, resulta del artículo 44.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, viniendo a desestimar, por ello, el recurso de casación.

No obstante, y a pesar de no haberse planteado la siguiente cuestión en la instancia ni haberse apreciado de oficio por la Audiencia Nacional, el Tribunal Supremo se pronuncia, *obiter dictum*, sobre la ausencia de legitimación de la Autoridad Portuaria (dependiente del Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado) para la impugnación jurisdiccional de la Orden Ministerial aprobatoria de un deslinde que abarca los terrenos en los que ejerce competencia la propia Autoridad Portuaria, y ello sobre la base de lo dispuesto en el artículo 20, apartado c) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, de acuerdo con el que no pueden interponer recurso contencioso-administrativo contra la actividad de

una Administración Pública las Entidades de derecho público que sean dependientes o estén vinculadas al Estado, las Comunidades Autónomas o las Entidades locales, respecto de la actividad de la Administración de la que dependan, exceptuando únicamente aquellos a los que por Ley se haya dotado de un estatuto específico de autonomía respecto de dicha Administración.

Tarifas por servicios portuarios: calificación como tasa y no como precio privado de la tarifa por adjudicación de amarres en el puerto deportivo. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), de 17 de mayo de 2012.

Se interpone recurso de casación por el Gobierno Vasco contra la Sentencia de 9 de marzo de 2009, de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del país Vasco, estimatoria del recurso interpuesto frente a la Orden de 5 de octubre de 2006 de la Consejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, que inadmitió los recursos administrativos instados frente a la adjudicación de amarres en el puerto deportivo de Bermeo y las correspondientes liquidaciones practicadas por una sociedad pública.

Dicha Sentencia estimó el recurso contencioso-administrativo anulando el acto impugnado y el precio privado fijado por el derecho de uso de amarre, los contratos que lo sustentaban y las facturas correspondientes al mismo, reconociendo el derecho a la devolución de las cantidades ingresadas por tal concepto.

Se trata de determinar si las contrataciones de amarre con los usuarios deben estar sometidas al Derecho privado o administrativo y, por tanto, si el precio que debe abonarse es una tarifa privada o una tasa. El Tribunal Supremo desestima el recurso considerando que, al ser el hecho determinante de la exigencia de las tarifas el atraque de embarcaciones deportivas y, por tanto, la ocupación o uso del dominio público portuario, resulta innegable que se trata de la prestación de servicios o realización de actividades en régimen de Derecho público, pues tales servicios o actividades son de solicitud o recepción obligatoria por los interesados y no son prestados o realizados por el sector privado, devengándose contraprestaciones por los mismos que han de enmarcarse en el concepto de prestación patrimonial de carácter público.

Las tarifas por servicios portuarios constituyen prestaciones patrimoniales de carácter público de naturaleza tributaria, con independencia de que tales servicios sean prestados por la Administración autonómica portuaria de forma directa o indirectamente por mediación de una sociedad pública, tal y como se desprende de lo dispuesto en el artículo 2.2, apartado a) de la Ley 58/2003, General Tributaria, pues es la naturaleza de la prestación, y no la del ente que desempeña la gestión, la determinante al efecto de la configuración de las tarifas.

Nulidad de adjudicación de gestión de puertos de amarre por falta de motivación. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 7ª), de 27 de junio de 2012.

El Tribunal Supremo resuelve no haber lugar al recurso de casación interpuesto frente a la Sentencia de 29 de abril de 2010 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Islas Baleares por la que se anulaban varias actuaciones realizadas en el concurso público convocado para la gestión de puestos de amarre en la Dársena interior de Poniente del Puerto de la Savina, en concreto, el Acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares que seleccionó como oferta más ventajosa la presentada por determinada entidad, los informes de la comisión técnica y del director de la Autoridad Portuaria, el Acuerdo del Presidente de la Autoridad Portuaria de adjudicación, autorización y otorgamiento de la gestión de puestos de amarre objeto de la convocatoria y la resolución de dicho Presidente por la que se aprobaba el proyecto modificado de ejecución de la Dársena presentado por la entidad seleccionada.

Los motivos señalados para ello fueron: ausencia de motivación de los criterios de puntuación determinantes de la adjudicación, improcedencia del cambio de proyecto al suponer un nuevo proyecto respecto del original que había sido objeto de puntuación por la comisión técnica, e improcedente actuación de la Autoridad Portuaria porque, sin esperar a la firmeza de la resolución, procedió a la devolución de la documentación presentada por las licitadoras incumpliendo lo dispuesto en el artículo 87.4 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Jurisprudencialmente se ha establecido que para que la motivación se considere válidamente realizada debe cumplir los siguientes requisitos: a) expresar el material o las fuentes de información sobre las que va a operar el juicio técnico; b) consignar los criterios de valoración cualitativa que se utilizarán para emitir el juicio técnico; c) expresar por qué la aplicación de esos criterios conduce al resultado individualizado que otorga la preferencia a un candidato frente a los demás.

De este modo, si bien la valoración de las distintas propuestas tiene la amplia libertad que caracteriza a la llamada discrecionalidad técnica, no es ilimitada, pues ha de cumplir con la exigencia de motivación y con el cumplimiento de los principios generales de Derecho que rigen en esta materia. Tales requisitos no concurrieron en la selección de la entidad adjudicataria, pues lo único que se dio a conocer fue la puntuación obtenida por cada licitador, lo que convierte la decisión administrativa en arbitraria al no poder conocerse por qué la propuesta de la entidad seleccionada fue la más ventajosa en relación con las del resto de licitadoras.

Por otra parte, la valoración de las ofertas con respeto a los principios de igualdad y libre concurrencia requiere la comparación de las ofertas presentadas y su documentación. Al no ser tal comparación posible por haber devuelto indebidamente

la Administración las ofertas y su documentación, sin que, por tanto, fuese viable abrir un nuevo plazo para la presentación sin distorsionar la libre concurrencia como consecuencia de que se conociesen las propuestas competidoras, la falta de motivación unida a las irregularidades mencionadas permiten apreciar, a juicio del Tribunal Supremo, vicios procedimentales de tal gravedad que han de encuadrarse en la causa de nulidad de pleno derecho del artículo 62.1, apartado e) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Extinción de concesión administrativa por renuncia. Valoración de las circunstancias concurrentes para moderar la penalización consistente en la pérdida de la fianza provisional prestada por el concesionario. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), de 27 de junio de 2012.

La Sala del TSJ de Andalucía dictó Sentencia estimatoria del recurso contencioso administrativo interpuesto por una entidad mercantil, anulando y dejando sin efecto la resolución de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz de 19 de mayo de 2009, confirmatoria de la resolución de 19 de marzo anterior, que declaraba la extinción por renuncia de la concesión para la construcción y explotación de una planta de biodiésel, con pérdida de la fianza provisional, declarando la obligación de la Administración demandada a restituir la garantía prestada. Frente a dicha Sentencia se interpuso recurso de casación, estimado parcialmente por el Tribunal Supremo, que acordó la devolución de la mitad de la fianza provisional prestada.

Entiende el Tribunal Supremo que, si bien la falta de constitución de la fianza definitiva se hace por la ley equivalente a la renuncia y genera la pérdida automática de la fianza provisional, no debe omitirse el precedente jurisprudencial constituido por la Sentencia de 19 de junio de 1980, única Sentencia de este Tribunal que estudia la pérdida de la fianza provisional en una concesión otorgada conforme a la Ley de Puertos, aunque las normas que aplica son la Ley y el Reglamento de 1928, que prevén la pérdida de la fianza en caso de que el adjudicatario «*renunciara a las obras o desistiere de continuarlas*». La Sentencia de 1980 recae sobre un caso en que la Administración impuso al adjudicatario alteraciones muy significativas en el proyecto que suponían nuevas y costosas obras a realizar, y confirma el pronunciamiento de la instancia que ordenaba devolver la fianza al adjudicatario. Declara que la pérdida de la garantía provisional es una sanción penal, aplica los preceptos de la Ley y el Reglamento de Puertos en relación con los preceptos de la Ley de Contratos del Estado y el Reglamento General de Contratación, y manifiesta que la pérdida de dicha fianza debe producirse siempre por causas imputables al concesionario.

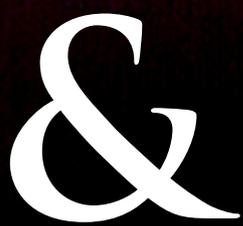
Como consecuencia de lo expuesto, ha de concluirse que la simple falta de formalización de la garantía definitiva por la empresa adjudicataria de la concesión no conlleva, de forma ineludible y automática, la ejecución de la garantía provisional con pérdida de la fianza. El artículo 118 de la Ley de Puertos debe interpretarse de acuerdo con los criterios del artículo 3 del Código Civil, desde una perspectiva contextual y, principalmente, finalista, con la consecuencia de que la penalidad que supone la incautación de la fianza es susceptible de moderación por los Tribunales. Y ello

por las siguientes razones: a) la esencial condición de cláusula penal de la garantía provisional, que la hace subsumible en la previsión del artículo 1154 del Código Civil; b) la existencia de supuestos en que el incumplimiento no sólo es imputable al adjudicatario, como sucede cuando concurre la culpa de la Administración o la fuerza mayor; c) la aplicación de la normativa y doctrina sobre contratación administrativa, que viene exigiendo para la incautación total de la fianza que el incumplimiento sea imputable al adjudicatario o contratista; d) la inexistencia de motivos que impidan extender a la garantía provisional la previsión que afecta a las garantías definitivas y de explotación de ajustar el importe de su devolución a la magnitud del incumplimiento atribuible al concesionario; e) el hecho de que la previsión de su pérdida en la Ley de Puertos se anuda a la renuncia del adjudicatario, conteniendo el artículo 118.2 una mera presunción de renuncia que puede desvirtuarse por prueba en contrario y, al constituir la renuncia un acto voluntario del titular del derecho, tal situación no concurrirá cuando la ausencia de garantía no es imputable al concesionario; f) el principio general de proporcionalidad, que impediría cargar con consecuencias extraordinariamente gravosas al adjudicatario en relación con el daño ocasionado al interés público.

Concesión de licencia para la prestación del servicio portuario de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías por silencio positivo. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), de 10 de julio de 2012.

La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias con sede en Las Palmas de Gran Canaria (Sección Primera) dictó sentencia de fecha 5 de diciembre de 2008 estimatoria del recurso promovido por cierta entidad contra las resoluciones del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas por las que se desestimaba la solicitud formulada por la demandante para que le fuera concedida licencia para la prestación del servicio portuario de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías en el Puerto del Rosario (Fuerteventura). Al estimarse el recurso se anularon las citadas resoluciones administrativas y se reconoció el derecho de la demandante a la concesión de la licencia, presentándose recurso de casación por la Administración demandada.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 67.1 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, el plazo máximo para notificar resolución expresa sobre las solicitudes de licencia es de tres meses, entendiéndose estimada la solicitud transcurrido dicho plazo sin que se notifique resolución, salvo que aquélla se oponga a lo establecido en el pliego regulador o en las prescripciones particulares del servicio.



Septiembre 2012

Boletín de Novedades Jurídicas Portuarias

De acuerdo con lo anterior, para que las solicitudes puedan considerarse estimadas en virtud del silencio, han de cumplirse simultáneamente los requisitos de orden formal y los de naturaleza sustantiva. Sin embargo, manifiesta el Tribunal Supremo que esa norma quedaría prácticamente vacía de contenido si no se interpretase en el sentido de entender que el incumplimiento de los requisitos sustantivos, como causa de exclusión del silencio positivo, ha de ser claro, manifiesto y ostensible, puesto que, en otro caso, es decir, si a la Administración, que ha incumplido su obligación de resolver en el plazo establecido, le estuviera permitido afirmar en una resolución tardía, con base en complejas y muy discutibles argumentaciones y enrevesadas operaciones, que la solicitud no había sido, en realidad, estimada, al no concurrir todos los requisitos establecidos en el artículo 67.1 para la eficacia del silencio positivo, ¿qué diferencia práctica habría entre que el legislador haya entronizado el silencio positivo como regla general y lo contrario?.

Para más información, por favor, visite nuestra Web:

www.gomezacebo-pombo.com

o diríjase a

mjsotelo@gomezacebo-pombo.com

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

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