

TRABAJO FIN DE MÁSTER

LAUDO

del caso práctico planteado en la edición del MOOT Madrid 2022

20 de diciembre de 2022

Alumno: Javier Sánchez Villegas

Tutor: Fernando Giménez-Alvear Gutiérrez-Maturana



Este trabajo es fruto de la participación de la Universidad Pontificia de Comillas-ICADE en la edición del MOOT Madrid 2022. Por ello, quería agradecer a Fernando Giménez-Alvear su formación y enseñanzas durante toda la edición. Igualmente, quería agradecer a mi equipo todo el trabajo que conjuntamente desempeñamos, y, especialmente a María García Ribeiro, mi compañera en las vistas orales y la mejor oradora de la edición del MOOT Madrid 2022.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo fin de máster consiste en un laudo en resolución del caso ficticio propuesto para la simulación de arbitraje internacional Moot Madrid 2022. Con razón de ello, durante la celebración del certamen, se procede a la elaboración de un escrito de demanda y otro de contestación a la demanda. Posteriormente, se desarrolla una fase oral en la que se simulan vistas orales, en las que los representantes del equipo deben exponer en un tiempo limitado ante un tribunal arbitral compuesto por persona expertas en arbitraje los argumentos legales que previamente se han trabajado.

En este laudo, como autor, desarrollo la posición ficticia de árbitro, se han empleado para su elaboración los escritos de demanda y contestación del equipo de ICADE, los escritos de otros equipos, los consejos aportados por diversos árbitros y la jurisprudencia y fuentes doctrinales más relevantes.

Como es habitual en los casos de Moot Madrid, el derecho que se emplea es ficticio con países ficticios. Por ello, cobra especial relevancia el soft law y los principios internacionales. Igualmente, se emite un laudo final de procedimiento, si bien, algunas de las cuestiones planteadas en este caso podrían potencialmente haber sido resueltas mediante un laudo parcial por haber ocurrido la bifurcación del proceso.

I. LAS PARTES.....	6
II. EL PROCEDIMIENTO.....	6
III. HECHOS.....	7
IV. CUESTIONES DEL PROCEDIMIENTO.....	9
A. LA PERTINENCIA DE QUE IA-GOTI SEA PARTE DEL PROCEDIMIENTO.....	9
i. Posición de la Demandante y AUGUSTO.....	9
ii. Posición de IA-GOTI.....	12
iii. Análisis del Tribunal Arbitral.....	13
B. LA SEDE DEL ARBITRAJE.....	15
i. Posición de la Demandante.....	15
ii. Posición de la Demandada.....	17
iii. Análisis del Tribunal Arbitral.....	18
C. LA PRUEBA DE REALIDAD VIRTUAL.....	21
i. Posición de la demandante.....	21
ii. Posición de la demandada.....	23
iii. Análisis del Tribunal Arbitral.....	23
D. LA LEY APLICABLE.....	24
i. Posición de la Demandante.....	24
ii. Posición de la demandada.....	26
iii. Análisis del Tribunal Arbitral.....	28
E. LA TRANSMISIÓN DEL RIESGO Y LA ENTREGA DEL BUQUE.....	29
i. Posición de la Demandante.....	29
ii. Posición de la demandada.....	33
iii. Análisis del Tribunal Arbitral.....	36

F. EL INADECUADO FUNCIONAMIENTO DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y LA CONFORMIDAD DEL BUQUE.	38
i. Posición de la demandante.....	38
ii. Posición de la demandada.....	40
iii. Análisis del Tribunal Arbitral.	40
V. DECISIÓN.	41
ANEXO I	43

I. LAS PARTES.

1. La demandante en el presente arbitraje es BLASILLO SHIPPING, S.A (“**BLASILLO**” o la “**Demandante**”), sociedad constituida conforme a las leyes de Andina.
2. Las demandadas en el presente arbitraje son: (i) AUGUSTO PÉREZ E HIJOS, S.A (“**AGUSTO**”), sociedad constituida conforme a las leyes de Cervantia y (ii) IA-GOTI, S.L (“**IA-GOTI**”), sociedad constituida conforme a las leyes de Amazonia. (conjuntamente, “**Codemandadas**”)
3. Se hará referencia a la Demandante y Demandadas conjuntamente como “**Partes**”.

B. Los representantes de las Partes

4. La Demandante está representada en este arbitraje por:
Ermelinda Niebla
e.niebla@estudiolegal.an | (200) 35 65 65 65
Calle Samuel Ramos, ciudad de Atahualpa, Andina.
5. Las Demandadas están representadas en este arbitraje por:
AUGUSTO:
bona@abogados-peritos.cer | (300) 40 40 40 50
Calle Juan Luis de Alarcón 990, Barataria, Cervantia.

IA-GOTI:
m.salamanca@lad.cer | (58) 67 67 89
Calle Oficios Atapueta, Amazonia.

II. EL PROCEDIMIENTO.

A. Inicio del arbitraje

6. El inicio del arbitraje se produce mediante solicitud arbitral dirigida al CIAM por parte de BLASILLO (la “**Solicitud**”), en dicha solicitud se detallaban una serie de hechos relevantes y documentación adjunta.
7. A continuación, las Codemandadas presentaron sus respuestas a la solicitud arbitral. (las “**Respuestas**”)
8. BLASILLO dirigía la solicitud a AUGUSTO e IA-GOTI, sin ser esta última signataria del convenio arbitral que relación a las primeras. La incorporación o no de IA-GOTI

será estudiada en el presente procedimiento arbitral.

III. HECHOS.

9. En este apartado se exponen de forma no exhaustiva algunos de los hechos no controvertidos entre las partes.
10. A principios del año 2020, BLASILLO, empresa dedicada a la navegación marítima y el arrendamiento de buques, se puso en contacto con la mercantil y hoy demandada AUGUSTO, reconocida empresa astillera y armadora de buques, con el objetivo de estudiar la posible construcción y venta de un buque autónomo (“**El buque**” o “**El buque San Manuel**”).
11. Con motivo de ello, el día 1 de mayo del 2020, BLASILLO y AUGUSTO suscribieron un contrato de construcción ¹(“**El Contrato**”).
12. Uno de los principales elementos del buque sería su capacidad para navegar de forma autónoma conforme a un nivel 4 de calificación establecido por la Organización Marítima Internacional (“**OMI**”, en relación con el nivel de autonomía “**OMI 4**”) y así se hizo constar en el contrato. Este sistema de navegación autónomo, permite al buque navegar de forma independiente, sin intervención humana y tomando sus propias decisiones.
13. Para el desarrollo de esta funcionalidad, AUGUSTO contactó con IA-GOTI, empresa especializada en el desarrollo de software, llegando a desarrollarse una reunión a tres entre las partes. Como consecuencia de ello, se suscribió un contrato entre las codemandadas de licencia de software (“**El contrato de licencia**”), mediante el cual se establece que IA-GOTI desarrollaría un sistema de inteligencia artificial que permitiese dotar al buque con capacidad de navegación OMI 4.

¹ La tipología concreta del contrato será posteriormente estudiada en profundidad en relación con el derecho aplicable.

14. El contrato establecía como hitos a cumplir una serie de pruebas de mar². Estas pruebas de mar se realizaron, aunque su cumplimiento total o no, es un hecho controvertido entre las partes.
15. Por su parte, BLASILLO estableció un contrato de arrendamiento de buque a casco desnudo³ con CARBALLINO FERRY, empresa especializada en la explotación de buques, comunicando BLASILLO a AUGUSTO que la entrega del buque se realizará directamente a esta empresa.
16. El día 10 de agosto de 2021 se pacta que tendría lugar la entrega del buque. Antes, durante o después de la entrega (-el momento concreto es un hecho controvertido entre las partes-), se produce la colisión del buque San Manuel con el buque La Niña, que se encontraba atracado en el puerto de Orfeo, ocasionando daños millonarios (-el lugar dónde se produciría la entrega es un hecho también controvertido entre las partes-). Las partes aceptan que la entrega fuera coincidente con la transmisión del riesgo. Asimismo, no es controvertido que el buque San Manuel se encontraba navegando autónomamente en el momento de la colisión.
17. Desde el momento del incidente con el buque La Niña, el buque San Manuel se encuentra custodiado por la Autoridad Portuaria en el puerto de Orfeo, debiendo el titular del barco ser responsable de los gastos ocasionados de su permanencia en el puerto.
18. Las principales cuestiones controvertidas entre las partes son las referidas a: (i) el grado de participación de IA-GOTI y su incorporación al presente arbitraje, (ii) la sede del arbitraje, (iii) la pertinencia de la prueba de realidad virtual, (iv) la aplicación de la Convención de Viena de 1989 sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías (“**Convención de Viena**”), (v) la entrega y sus consecuencias jurídicas y (vi) el funcionamiento de la inteligencia artificial y conformidad del buque.

² Las pruebas de mar son un evento habitual a realizar en los contratos de construcción de buques, que tiene por objetivo valorar las capacidades técnicas y de navegabilidad del buque, para comprobar que el funcionamiento es correcto y conforme a las previsiones contractuales.

³ Es un contrato clásico del derecho marítimo consistente en el arrendamiento del buque, otorgando la capacidad de designar capitán y tripulación al arrendatario. Sin embargo, el buque debe ser entregado cumpliendo adecuadamente las condiciones de navegabilidad (Convenio de Naciones Unidas sobre Inscripción de Buques de Ginebra (UNCTAD), de 7 de febrero de 1986).

IV. CUESTIONES DEL PROCEDIMIENTO.

A. LA PERTINENCIA DE QUE IA-GOTI SEA PARTE DEL PROCEDIMIENTO. ⁴

i. Posición de la Demandante y AUGUSTO.

19. No existe controversia entre la demandante y AUGUSTO sobre la pertinencia de la incorporación de IA-GOTI al presente arbitraje. Con razón de ello, este Tribunal Arbitral examinará los motivos planteados por ambas partes de forma conjunta.

20. La demandante y AUGUSTO sostienen esta pretensión con base en tres argumentos principales (i) IA-GOTI ha manifestado implícitamente su consentimiento, cumpliendo las condiciones del artículo 17 del RCIAM, (ii) porque las obligaciones que emanan de los contratos nacen como consecuencia de una transferencia de derechos que exporta el convenio arbitral y (iii) porque desarrollar dos procedimientos diferentes puede dar lugar a laudos contradictorios⁵.

(a) IA-GOTI ha manifestado implícitamente su consentimiento, cumpliendo las condiciones del artículo 17 del RCIAM.

21. Sobre la base del artículo 17.2 del RCIAM, la demandante y Augusto sostienen la incorporación de IA-GOTI, pues el tercero puede ser incorporado si lo consiente por escrito éste y todas las partes.

22. Adicionalmente, sostiene la demandante que IA-GOTI ha prestado su consentimiento de forma implícita, basándose en la doctrina de BORN. También, se remarca en esta pretensión que para aplicar esta teoría de consentimiento implícito debe existir una participación en la negociación y formalización del contrato del tercero⁶.

⁴ Esta cuestión se analiza desde la perspectiva de la demandante y las dos codemandadas. Sin embargo, la solución aportada, se realiza conforme a lo más pertinente jurídicamente, pero también teniendo en cuenta la decisión adoptada por parte de la organización de MOOT Madrid 2022. Conforme a la Orden Procesal N°4, la organización comunicó la exclusión de IA-GOTI del procedimiento por la existencia de un acuerdo extrajudicial entre BLASILLO y IA-GOTI, entendiendo el Tribunal Arbitral que la codemandada quedaba fuera del procedimiento arbitral. En consecuencia, y siguiendo la ficción de la organización, esta será la decisión emitida en este laudo, aunque incorporando la justificación jurídica sobre esta cuestión.

⁵ Escrito de Demanda, p. 8.

⁶ Escrito de Demanda, p.8:

23. En este sentido, se remarcan varios actos desarrollados por IA-GOTI: (i) su participación en las reuniones previas a la formalización del contrato, (ii) lo esencial que era para el contrato la inteligencia artificial del buque, (iii) su presencia en las pruebas de mar y (iv) su presencia en el puente de mando del buque el día del accidente. Sostienen, en consecuencia, la demandante y AUGUSTO, que IA-GOTI colaboró de forma esencial en el contrato y sus actos dan lugar a un consentimiento implícito del convenio arbitral.
24. Igualmente, IA-GOTI incorporó una cláusula arbitral en el contrato de licencia suscrito con AUGUSTO, lo que da evidencia de la actitud a favor de arbitraje de IA-GOTI en relación con la resolución de disputas.

(b) El contrato original permite transferir derechos y obligaciones a IA-GOTI, incluido el convenio arbitral.

25. La parte demandante y AUGUSTO sostienen que la relación entre ambos contratos es tan intensa, que se justifica la unión de IA-GOTI al procedimiento arbitral en virtud del artículo 18 del RCIAM, que remite para la incorporación al artículo 19, que manifiesta que el CIAM tendrá en cuenta: “(...) *entre otros extremos, la naturaleza de las reclamaciones, su conexión con las formuladas en el proceso ya incoado y el estado en el que se hallarán las actuaciones*”.
26. La demandante y AUGUSTO exponen que en este caso sería de aplicación la teoría de la transferencia de derechos contractuales. En virtud de ello, se expone que cuando en un contrato principal se otorga a una de las partes firmantes la capacidad de subcontratar, el convenio arbitral de dicho contrato principal se aplica también al tercero⁷.

“Para determinar si esta teoría aplica se debe cuestionar si las partes al convenio arbitral tenían la intención de que una tercera parte se incluya dentro del convenio arbitral [CRAIG, Párr.509], además de que la parte no firmante del convenio haya participado activamente en las negociaciones del contrato o su implicación en el contrato que origina la disputa haya sido directa y activa [ICC CASE N°6519].”

⁷ Escrito de Demanda, p. 10:

27. En esta pretensión, manifiestan la demandante y AUGUSTO que existe esta estrecha relación contractual también en relación con la cláusula 12 del contrato de licencia, donde IA-GOTI se compromete a responder de las obligaciones de AUGUSTO para con BLASILLO respecto del software⁸.

28. Entienden, en consecuencia, BLASILLO y AUGUSTO que IA-GOTI debe ser incorporada al procedimiento arbitral ex artículo 18 del RCIAM.

(c) Si IA-GOTI no se incorpora al procedimiento arbitral y se sustancian procedimientos arbitrales diferentes, pueden existir laudos contradictorios.

29. De forma subsidiaria, AUGUSTO y BLASILLO sostienen que la no incorporación de IA-GOTI daría lugar a un procedimiento arbitral diferente que podría potencialmente generar laudos contradictorios.

30. AUGUSTO entiende que, si éste es encontrado responsable de los daños provocados, posteriormente ejercerá acciones legales frente a IA-GOTI, lo que puede ocasionar que existan decisiones contradictorias en el grado de responsabilidad de cada una de las demandadas.

31. Exponen la demandante y AUGUSTO que de producirse esta cuestión podría dar lugar a una grave problemática en relación con el reconocimiento y ejecución del laudo, bajo la Convenio sobre reconocimiento y ejecución des sentencias arbitrales extranjeras, hecho en Nueva York el 10 de junio de 1958 (“**Convenio de Nueva York**”).

32. Esta justificación la sustentan en el artículo V aparatado e) del Convenio de Nueva York, que manifiesta que podrá denegarse el reconocimiento y ejecución en el caso de que la

“Esta doctrina es admitida en jurisdicciones de distinta tradición. En Estados Unidos, por ejemplo, se considera que el convenio arbitral le es de aplicación a un tercero cuando a este se le asignan derecho y obligaciones [ANDERMANN V. SPRINT SPECTRUM LP]. En ordenamientos de carácter civil, por su parte, se confirma que la misma teoría [SENTENCIA 9 MAYO DE 2011, TRIBUNAL FEDERAL SUIZO; SENTENCIA DE 11 DE SEPTIEMBRE DE 1979, CORTE DI CASSAZIONE].”

⁸ “CL. 12. El LICENCIANTE del Software basado en IA garantiza personal y solamente las obligaciones del CONSTRUCTOR-LICENCIATARIO respecto del software tal y cómo se recoge en la cláusula III (entrega) y concordantes del Contrato de CONSTRUCCIÓN NAVAL”

resolución “no es aún obligatoria para las partes o ha sido anulada o suspendida por una autoridad competente del país en que, o conforme a cuya Ley, ha sido dictada esa sentencia”. El generar laudos contradictorios puede poner en riesgo dicha ejecución, pues el grado de responsabilidad podría ser potencialmente contradictorio.

ii. Posición de IA-GOTI.

33. IA-GOTI sostiene que no debe ser parte del procedimiento arbitral con razón de dos argumentos principales (a) no existe convenio arbitral suscrito entre IA-GOTI y BLASILLO y (b) porque no existe consentimiento por parte de IA-GOTI para que el tribunal pueda incluir a éste como parte del procedimiento.

(a) No existe convenio arbitral suscrito entre IA-GOTI y BLASILLO.

34. IA-GOTI sostiene que tanto el Convenio de Nueva York como la Ley Modelo de la CNUMDI sobre Arbitraje Comercial Internacional (“**Ley Modelo**”) recogen la necesidad de que exista un convenio arbitral para poder incoar un procedimiento en contra de una parte.
35. En este sentido, manifiesta IA-GOTI que jamás renunció a su derecho a acudir a los tribunales de justicia ordinaria en su relación con BLASILLO, pues jamás suscribió un convenio arbitral con éste. Igualmente, justifica esta posición en el principio de la relatividad de los contratos, que implica que el contrato es un acto que surte efectos únicamente entre quienes lo celebran. Bajo esta lógica, entiende que no puede extenderse lo suscrito entre AUGUSTO y BLASILLO para las relaciones con IA-GOTI⁹.
36. Igualmente, y en relación con la cláusula 12 del contrato de licencia enunciada por BLASILLO y AUGUSTO, manifiesta que en la propia cláusula 6 del contrato se recoge que “*el licenciante no es responsable ante el licenciataro por ningún daño (...) conectados o resultantes del uso del licenciataro de este acuerdo de licencia*”. Además, la cláusula 7 también expone que AUGUSTO se compromete a indemnizar a IA-GOTI

⁹ Escrito de Contestación a la Demanda de IA-GOTI, p.3

de todas las reclamaciones, daños o quejas relacionados con las operaciones comerciales del licenciatario. En este sentido, IA-GOTI entiende que se rompe la estrecha relación y subrogación contractual potencialmente aducida por las otras partes.

37. IA-GOTI entiende que el único procedimiento arbitral del que puede ser parte es aquel que potencialmente pueda ser iniciado por AUGUSTO, pero jamás por BLASILLO.

(b) IA-GOTI no mostró su consentimiento para que el tribunal pueda ser incluido en el procedimiento arbitral.

38. IA-GOTI sostiene que existe otro mecanismo para incorporar a terceros es la extensión procesal que se permite conforme al artículo 17.2 RCIAM. Sin embargo, para aplicar dicho artículo es necesaria la existencia de un consentimiento por escrito tanto del tercero como de todas las partes.

39. En este sentido, IA-GOTI manifiesta que no existe ningún tipo de evidencia en la que haya mostrado su consentimiento a someterse a este procedimiento arbitral. Pero, adicionalmente, no se cumplirían los requisitos formales establecidos por el propio RCIAM, pues en ningún caso prestó su consentimiento por escrito.

40. En este sentido, IA-GOTI sostiene que el RCIAM es más restrictivo en este ámbito que otros reglamentos, pero que, a pesar de ello, fue el elegido por AUGUSTO y BLASILLO a la hora de conformar su cláusula arbitral. En consecuencia, manifiesta que no debería ignorarse este hecho y la elección particular desarrollada por las partes¹⁰.

41. Adicionalmente, IA-GOTI concluye que cada parte tiene una serie de obligaciones para con quienes han suscrito sus respectivos contratos, pero en ningún caso existe una relación contractual entre IA-GOTI y BLASILLO¹¹.

iii. Análisis del Tribunal Arbitral.

42. El Tribunal Arbitral concuerda con lo expuesto por IA-GOTI, con algunas matizaciones.

¹⁰ Escrito de contestación a la Demanda, p. 6

¹¹ Escrito de contestación a la Demanda, p.6

43. En el ámbito arbitral es ampliamente conocida la importancia del consentimiento para poder realizar un procedimiento, pues se basa en la autonomía de las partes que libremente deciden subsumirse a un método heterocompositivo de resolución de disputas.
44. En este sentido, es notorio que no existe ningún tipo de consentimiento que haya sido mostrado por parte de IA-GOTI para la resolución de cualquier tipo de relación con BLASILLO. Por tanto, no existe legitimación activa inicial para que BLASILLO reclame responsabilidad a IA-GOTI mediante este procedimiento.
45. Igualmente, este Tribunal entiende que no existe una relación contractual certera entre IA-GOTI y BLASILLO, sino más bien una posibilidad de daños extracontractuales a éste y una potencial responsabilidad contractual para AUGUSTO.
46. En cualquier caso, determinados tribunales han entendido que el convenio arbitral podría ser extensible a las relaciones extracontractuales. Sin embargo, esto último no es oponible porque si bien no existe una relación contractual, tampoco existe una relación legal definida, pues en ningún momento existió un compromiso asumido por IA-GOTI frente a BLASILLO. Adicionalmente, se recuerda que este último requisito es irrelevante sin la declaración de voluntad de las partes de querer someter sus disputas a arbitraje.
47. Es cierto lo alegado por BLASILLO y AUGUSTO sobre la existencia de una serie de actos en los que IA-GOTI parece mostrar una cierta participación en el desarrollo del buque. Sin embargo, es completamente normal que esto suceda valorando su figura de subcontratado, sin que pueda existir una asunción de que esto conlleve la aceptación de un convenio arbitral del que ni siquiera existe evidencia de su conocimiento.
48. La subsunción forzosa a un procedimiento arbitral implica potencialmente la vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva, del cual IA-GOTI es titular. La única forma en la cual este derecho puede ser limitado es la existencia de un pacto expreso entre las partes. A este respecto, tribunales como los españoles han reconocido

esta relevancia, véase a estos efectos la Sentencia del Tribunal Constitucional Español 46/20 de 15 de junio.

49. La posibilidad de extender el procedimiento a IA-GOTI por la vía del artículo 17.2 del RCIAM tampoco parece razonable a estos efectos. En este sentido, la exigencia de formalización por escrito del convenio es un instrumento relevante para probar la voluntad de las partes. Así, no existe ningún tipo de evidencia por escrito en la que IA-GOTI acepte su inclusión como parte en este procedimiento, por mucho que AUGUSTO y BLASILLO así lo consideren. Véase en este sentido doctrina como *DE PAOR*, *EMILINI* o *GÓMEZ CARRIÓN*.
50. En relación con la extensión contractual vía artículo 18 del RCIAM, tampoco resultaría de aplicación, pues nos encontramos ante un supuesto en el que no puede entenderse que exista una relación tan estrecha como para poder quebrar el derecho a la tutela judicial efectiva de IA-GOTI.
51. BLASILLO y AUGUSTO sostienen que la posibilidad de dictar laudos contradictorios podría potencialmente perjudicar la ejecución del laudo de este Tribunal Arbitral. En este sentido, este Tribunal considera más problemático la posibilidad real existente de que el laudo pueda verse anulado ya inicialmente con razón de que se vulneró el derecho de IA-GOTI a la tutela judicial efectiva. En consecuencia, y en relación con el Convenio de Nueva York, existe la clara posibilidad de que el laudo no sea reconocido y que su ejecución no pueda permitirse.
52. Por todo ello, entiende el Tribunal Arbitral que IA-GOTI no debe ser parte de este procedimiento, sin perjuicio de las acciones que AUGUSTO y BLASILLO puedan ejercer fuera de este arbitraje frente a IA-GOTI.

B. LA SEDE DEL ARBITRAJE.

53. Como consecuencia de no encontrarse IA-GOTI unido a este procedimiento, el resto de las cuestiones se resuelven conforme lo expuesto por la demandante y AUGUSTO.

i. Posición de la Demandante.

54. La demandante sostiene que la sede debe ser Matrice, Madre Patria, con base en dos motivos: (a) porque es lo establecido en el convenio arbitral del contrato y, de forma subsidiaria, (b) porque así debería ser conforme al Reglamento del Centro Internacional de Arbitraje de Madrid (“CIAM”). Se detallará brevemente el contenido de ambos argumentos en el siguiente.

(a) El convenio arbitral establece de forma expresa que el lugar el arbitraje será Matrice, Madre Patria.

55. BLASILLO sostiene que el convenio arbitral remite de forma expresa como sede de arbitraje a Matrice. La cláusula arbitral en cuestión expresa lo siguiente:

*“[c]ualquier discrepancia que no sea sobre asuntos técnicos, que surja entre las partes como consecuencia de la ejecución o interpretación del presente Contrato o con relación a él, directa o indirectamente, queda **sometida en la ciudad de Matrice** (...) encomendándose a la administración del arbitraje al Centro Internacional de Arbitraje de Madrid (CIAM) conforme a su Reglamento (...).”* [El subrayado es nuestro.]

56. En este sentido, manifiesta BLASILLO que la literalidad del convenio arbitral no ofrece margen de dudas, pues entiende que “sometida en la ciudad de Matrice” implica que la sede de arbitraje es ésta. En este sentido, manifiesta BLASILLO que el RCIAM es muy claro en permitir que las partes decidan libremente el lugar que consideren oportuno para desarrollar el procedimiento arbitral.

57. Igualmente, argumenta que no respetar la literalidad de lo establecido conllevaría un cambio en la voluntad de las partes. Además, expone en su escrito de demanda que la determinación de una u otra sede arbitral puede ser muy relevante en relación con la ley de aplicación al procedimiento y la cultura arbitral.

(b) El Reglamento del CIAM establece que la sede debe ser Matrice, Madre Patria.

58. BLASILLO responde a la alegación realizada por la demandada en su respuesta a la solicitud arbitral, donde sostiene que la sede debe ser Cervantia. Así, en relación con este extremo, BLASILLO expone que en caso de que la sede no pueda ser Matrice,

subsidiariamente, debería aplicarse el artículo 20.1 del RCIAM, que viene a decir que *“en ausencia de acuerdo, el lugar del arbitraje será definido por el Centro en atención a las circunstancias del caso”*.

59. En este sentido, BLASILLO manifiesta que el Cervantia no es un lugar apropiado para realizar el procedimiento arbitral, pues su única conexión con el procedimiento es la nacionalidad de AUGUSTO, cuya sede se encuentra en este estado.
60. Adicionalmente, expone en su escrito de demanda, que el lugar más apropiado para desarrollar el procedimiento, de no ser Madre Patria, sería Andina. Así, justifica esta posición sobre la base de que es el lugar en el que se encuentra embargado el buque tras el abordaje y porque es la ley aplicable al fondo del asunto¹².
61. También, BLASILLO remarca la potencial indefensión que podría generarse por establecer una sede que AUGUSTO habría elegido ad hoc para el conflicto de aceptarse que fuese Cervantia, pues no existen motivos suficientes para que el Tribunal adopte dicha decisión y jamás fue pactado entre las partes.

ii. Posición de la Demandada.

62. Conforme a la posición de AUGUSTO, la sede del procedimiento arbitral debe ser Cervantia porque es la ley aplicable al convenio arbitral y así lo determina ésta.
63. En este sentido, AUGUSTO cita el renombrado caso en la comunidad arbitral de Enka v Chubb y Kabab-Ji, mediante el cual se establece un orden de prelación para la decisión de la ley aplicable al procedimiento arbitral. Así, la ley aplicable al convenio arbitral será la elegida de forma expresa por las partes. En su defecto, la ley aplicable será la seleccionada de forma implícita por las partes. En ausencia de dichas selecciones, la ley aplicable será la del sistema legal más conectada con el convenio arbitral¹³.
64. AUGUSTO sostiene que la existencia de dos convenios arbitrales conexos (en relación

¹² Escrito de demanda, p.7.

¹³ Escrito de contestación a la demanda, p.10.

con su defensa de la incorporación de IA-GOTI), determina que no pueda entenderse como de aplicación la ley seleccionada en el convenio arbitral del contrato. Adicionalmente, sostiene que no existe tampoco una selección implícita, pues el entramado contractual incorpora diversos ordenamientos jurídicos. Por tanto, entiende que la ley aplicable debe ser la más conectada al procedimiento.

65. AUGUSTO entiende que la ley más conectada es la de Cervantia, conforme a los criterios establecidos por el Centro Internacional para la Resolución de Disputas (“**CIRD**”), pues es donde esta la sede donde potencialmente podría ejecutarse el laudo y es lugar que muestra un sistema más neutral para el desarrollo del procedimiento. Esta última afirmación en relación con el hecho de contar con una tradición jurídica mixta entre la que encontramos en Andina y Amazonia¹⁴.
66. Bajo esta premisa, AUGUSTO argumenta que la ley de Cervantia establece que la sede debe ser Cervantia. En concreto, la Ley de Arbitraje de Cervantia de 14 de abril del 2015, dispone en su apartado 2.b): “(...) *el lugar que sea pertinente conforme a los usos marítimos, entendiéndose que en el transporte de mercancías dicho lugar es el lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte o el que derive conforme a los usos del sector; en su defecto, dicho lugar será el puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en el buque.*”
67. El lugar de entrega es un hecho controvertido de este procedimiento arbitral, y en consecuencia, conforme a los usos marítimos el lugar de entrega sería Cervantia, pues en defecto de pacto, la entrega de mercancías se produce en el lugar donde tenga la sede el fabricante. Esto es, el astillero de AUGUSTO, establecido en Cervantia.

iii. Análisis del Tribunal Arbitral.

68. El Tribunal Arbitral concuerda con la idea de BLASILLO, aunque con matices.
69. La no incorporación de IA-GOTI a este procedimiento, implica necesariamente que nos encontremos ante una argumentación inválida por parte de AUGUSTO. Su sustento

¹⁴ Escrito de contestación a la demanda, p. 11.

parte de la premisa de la existencia de dos convenios arbitrales diferenciados. Si bien, la posición defendida sería la aplicable en caso de que nos encontrásemos ante dos convenios arbitrales, no siendo el caso, no cabe lugar a duda que se debe determinar como sede Matrice.

70. Distanciarse de la voluntad de las partes teñiría el laudo de un riesgo de inejecución patente. Interpretar erróneamente el convenio arbitral y nombrar lugar de arbitraje a otro territorio implica que el procedimiento se lleve a cabo bajo una ley procesal distinta a la pactada por las partes. Evidentemente, esto se traduce en un perjuicio material grave.
71. Así, el convenio arbitral introduce el “término sometido a Matrice”, si bien, esta nomenclatura podría ser más certera y clara, parece determinar que el lugar de celebración del arbitraje pactado es Matrice.
72. Es indudable que en este convenio arbitral no se menciona expresamente la palabra lugar o sede. Sin embargo, podemos estar convencidos de que al mencionar que el procedimiento queda sometido “*en Matrice*” la intención de las partes es llevar a cabo el procedimiento con lugar en Matrice, Madre Patria.
73. A juicio de este Tribunal Arbitral, no parecen cumplirse los requisitos para entender que nos encontramos ante una potencial cláusula patológica, pues no es un elemento que sea insalvable o que genere un importante conflicto sobre la determinación del arbitraje, por ejemplo, en el caso *STAR SHIPPING A.S. V. CHINA NATIONAL FOREIGN TRADE TRANSPORTATION CORPORATION*. Incluso en caso de que la cláusula pudiera ser patológica, en idéntico sentido se pronuncian los tribunales arbitrales en sus laudos. Así, por ejemplo, una cláusula patológica, que estipulaba que las disputas entre las partes habían de resolverse por arbitraje bajo la inexistente Cámara Internacional de Comercio de Ginebra, fue interpretada como un acuerdo que fijaba la CCI como institución administradora y Ginebra como lugar del arbitraje [Laudo de la CCI N°. 7920]. De forma similar, una cláusula referida a las Reglas de la Cámara Internacional de Comercio en Zurich, se interpretó como un acuerdo por el que las disputas serían administradas por la CCI y Zurich sería el lugar del arbitraje [Laudo de la CCI N°. 5294].

74. Por ejemplo, en *GARUDA INDONESIA V BIRGEN AIR*, de cuya anulación conoció la Corte de Apelaciones de Singapur, se estableció en el convenio que el arbitraje iba a tener lugar en Yakarta, y se describe a esta delimitación territorial como el lugar del arbitraje. La contraparte alegó que al llevarse a cabo vistas en Singapur esta era la sede. Sin embargo, el tribunal concluyó que “*el lugar de arbitraje es una cuestión que pueden decidir las partes, y en donde haya sido acordada, este no cambia, sin perjuicio de que se pueda utilizar otras delimitaciones geográficas para interrogar testigos o practicar pruebas*”.
75. En ese sentido, convenios arbitrales confusos se han referido a ubicaciones geográficas sin puntualizar su propósito. Por ejemplo, un tribunal interpretó a esta referencia como la elección del lugar de arbitraje, en la resolución de la *CORTE REGIONAL DE HAMBURGO, 2003*. Los convenios arbitrales también pueden utilizar términos como “situs” “ubicación” “foro” y referirse a un espacio territorial específico; en aquellos supuestos los tribunales también se decantan por entender a esas menciones como elección del lugar *como ocurrió en el caso SHASHOUA & ORS V. SHARMA*.
76. No sería conveniente que este Tribunal determine que el lugar del arbitraje sea la sede de una de las Demandadas porque desde una perspectiva práctica escoger un tercer Estado impone una carga equitativa a todas las partes, mientras que seleccionar como sede el domicilio de una de las partes resulta en una ventaja práctica, psicológica y legal para esta, en consonancia con la teoría de BORN.
77. Es importante apuntar que la interpretación por parte de los tribunales de la elección del lugar del arbitraje es expansiva. Se entiende que el hecho de no mencionar de forma expresa que se trata de la sede no puede suponer obstáculos procesales que impliquen una interrupción del procedimiento.
78. En conclusión, no existen dudas de que Matrice, Madre Patria fue seleccionada como lugar del arbitraje. La literalidad del convenio arbitral es suficientemente clara como para que el Tribunal arbitral decida respetar la voluntad de las partes al ser este un principio básico en el arbitraje que solo debe ser ignorado en caso de que sea claramente

imposible de interpretar. Conceder esta pretensión a los demandados iría manifiestamente en contra de factores como la neutralidad y la conveniencia que debe tomar el Tribunal al momento de seleccionar un lugar de arbitraje.

C. LA PRUEBA DE REALIDAD VIRTUAL.

i. Posición de la demandante.

79. La posición de la demandante en relación con la presentación de la prueba de realidad virtual es que esta debe ser admitida en el presente procedimiento arbitral porque (a) cumple con los requisitos de admisión de la prueba del RCIAM y de las Reglas de la Internacional Bar Association sobre Práctica de la Prueba en el Arbitraje Internacional (“**Reglas IBA**”) y (b) la inadmisión de la prueba podría generar indefensión.

a. La prueba de realidad virtual cumple con el RCIAM y las Reglas IBA.

80. BLASILLO sostiene que las Reglas IBA se emplean como un complemento a efectos de determinación de la prueba. Estas Reglas en su artículo 9 establecen que la validez y aceptación de una prueba se pone de manifiesto en relación con la relevancia, importancia y valor de esta. Adicionalmente, expone que el artículo 24 del RCIAM remite a la pertinencia y utilidad.
81. En consecuencia, argumenta que la prueba es pertinente y útil porque permitiría exponer la sucesión de hechos y hacer entender al Tribunal Arbitral de forma más clara cómo se dio el abordaje. Adicionalmente, argumentan que se realizaría conforme al Sistema de Identificación Automática (“**Sistema AIS**”).
82. El Sistema AIS permite la realización de simulación que cumple con los criterios establecidos por la OMI. Así, alega que es el sistema más perfecto en el mercado para la realización de esta simulación¹⁵.
83. En cuanto a la utilidad de la prueba, BLASILLO sostiene que en el mundo arbitral la

¹⁵ Escrito de demanda, p. 14

utilidad se encuentra estrechamente relacionada con el valor añadido que otorgue a la argumentación esgrimida por las partes, citando, entre otros, a PILKOV.

84. Los sistemas de realidad virtual cumplen una labor de ayuda al juez en la comprensión del problema, interactuando como un todo para estimular todos los sentidos a la vez. La IBA, en su informe sobre Recursos Tecnológicos argumenta que la realidad virtual de estimulación completa permite un efecto de inmersión.
85. Estos programas de simulación, argumenta BLASILLO, han sido utilizados en decenas de procedimientos de accidentes automovilísticos, citando, entre otros, *STATE V. PHILIPS*; *KUDLACEK V. FIAT SPA*; *WHEATON V. BRADFORD*.
86. Adicionalmente, expone que la gran cantidad de información y carácter técnico del procedimiento requiere del empleo de la realidad virtual, pues aportaría un mejor conocimiento.

b. La inadmisión provocaría la indefensión de BLASILLO.

87. En este sentido, BLASILLO argumenta que se vulneraría el principio de igualdad de partes y provoca la indefensión. Así, entiende que es un principio protegido en los diferentes ordenamientos jurídicos¹⁶.
88. BLASILLO sostiene que la no aceptación de esta prueba implicaría un claro perjuicio a su posición procesal y, en consecuencia, se estaría limitando su posibilidad de correcta defensa procesal.
89. Adicionalmente, sostiene que la denegación de esta prueba podría conllevar a una nulidad del laudo, extremo que sostiene en relación con el artículo V del Convenio de Nueva York que establece que: “*Que la parte contra la cual se invoca la sentencia arbitral (...) o no ha podido, por cualquier otra razón, hacer valer sus medios de*

¹⁶ Escrito de Demanda, p. 16: “*La igualdad de las partes es un principio transversalmente protegido en los distintos en los instrumentos internacionales que regulan el arbitraje [WAINCYMER, p.22]. El artículo 18 de la Ley Modelo establece los requisitos fundamentales que se esperan de un tribunal arbitral: 1) la igualdad de trato de las partes; y 2) plena oportunidad para presentar su caso.*”

defensa”¹⁷.

90. Así, entiende que la denegación de la prueba virtual implicaría que el informe pericial quedase incompleto, no haciendo valer con todos sus efectos la capacidad probatoria que solicita BLASILLO.

ii. Posición de la demandada.

91. AUGUSTO sostiene que la prueba de realidad virtual no resulta pertinente conforme a las Reglas de la IBA y el RCIAM. Concuere con la demandante en que la pertinencia y utilidad son los criterios para valorar para la aceptación o denegación de la prueba, pero se separa de su posición al valorar éstas.
92. Argumenta que esta prueba implicaría convertir al Tribunal Arbitral en testigo de los hechos, en caso de que funcione perfectamente y los reconstruya con total fiabilidad. Y, en cualquier caso, pone en duda la posibilidad de que reconstruya con plena fiabilidad los hechos sea cierta.
93. La reconstrucción de los hechos implica una inmersión total del Tribunal Arbitral y generar sesgos negativos a la hora de alcanzar una decisión adecuada¹⁸. Esta prueba podría suponer una manipulación potencial de los hechos.

iii. Análisis del Tribunal Arbitral.

94. El Tribunal Arbitral concuerda con la posición de la demandada en su totalidad, aunque con mayor motivación.
95. Las pruebas de realidad virtual de este carácter pueden conllevar la inmersión

¹⁷ Escrito de Demanda, p.16.

¹⁸ Escrito de Contestación a la Demanda, p.14: “*La admisión de esta prueba merece especial cuidado y atención debido a su naturaleza inherentemente persuasiva [ROCKWELL GRAPHIC SYSTEMS INC. V. DEV. INDUS INC.] Existe un riesgo de confianza indebida que el espectador puede colocar en la evidencia presentada a través de un medio de visualización, esto es a menudo conocido como la tendencia de “ver para creer” [GALVES, p.161; GIRVAN p. 7; SHERVIN p. 20] Empleada en el arbitraje, implica la desnaturalización del rol del árbitro, puesto que pasa de ser juez a un testigo artificial ex post facto [OLMOS, p.43].*”

desmedida del Tribunal Arbitral en los hechos, lo que puede generar sesgos negativos, aportando una fiabilidad desmedida a unos hechos reconstruidos artificialmente.

96. En este sentido, el caso *SOMMERVOLD V. GREVLOS*, ratificó que el hecho de que nos encontremos ante este tipo de simulaciones implica una desmedida emocionalidad aportada al procedimiento por encima de la argumentación.
97. Adicionalmente, este Tribunal Arbitral cree que la existencia de un informe pericial y la posibilidad de someter dichos expertos a ratificación e interrogatorio en las audiencias es mecanismos suficientes para hacerse valer BLASILLO de sus armas procesales. Por lo cual a prima facie, se podría entender que esta prueba es relevante y por lo tanto admisible, sin embargo, considerando las otras pruebas ya presentadas, ie. Informes periciales, se entiende que esta prueba es inútil y/o reiterativa, así como otros inconvenientes relacionados a la veracidad de lo que será presentado.
98. La temeraria afirmación de que existiría una posible nulidad de laudo de no aceptarse la prueba resulta sorprendente a este Tribunal Arbitral, pues a todas luces BLASILLO cuenta con la capacidad de emplear los mecanismos de prueba que crea convenientes, siempre y cuando no puedan desvirtuar la racionalidad del procedimiento.

D. LA LEY APLICABLE.

i. Posición de la Demandante.

99. BLASILLO argumenta que la ley aplicable al presente procedimiento es la Convención de Viena porque (a) lo es conforme al derecho de Andina pactado entre las partes y (b) las exclusiones de la Convención de Viena realizadas por el Reino de Andina permiten su aplicación sobre los buques.

a. Las partes pactaron el derecho de Andina, y éste remite a la Convención de Viena.

100. Las partes pactaron que el derecho aplicable al fondo del asunto sería la de Andina

conforme al contrato en su Artículo X. Ley y Arbitraje X.1 Ley Aplicable: “*El presente Contrato y todas sus obligaciones, así como las obligaciones no contractuales resultantes del, o conectadas con el mismo, se regirán por lo dispuesto en el Derecho de Andina*” [El subrayado es nuestro.]

101. En consonancia con ello, BLASILLO remite a la adhesión del Reino de Andina a la Convención de Viena, que derogó el Título IV del Código de Comercio de Andina en el año 2017. En relación con este extremo, añade que no introducir la Convención de Viena como derecho aplicable de forma directa, no excluye en ningún caso de su aplicación¹⁹.
102. BLASILLO sostiene que de la lectura del contrato no existe duda de que el derecho aplicable era el de Reino de Andina y que la Convención de Viena, al formar parte de éste, resulta de aplicación.

b. Las exclusiones de la Convención de Viena realizadas por el Reino de Andina permiten su aplicación sobre los buques.

103. BLASILLO asume en su escrito de demanda que existe una exclusión en la Convención de Viena a los buques ex artículo 2 de ésta: “*La presente Convención **no se aplicará a las compraventas: (...) e) de buques, embarcaciones, aerodeslizadores y aeronaves.***” Sin embargo, en el Instrumento de Adhesión del Reino de Andina se excluye, precisamente, este artículo. Sostiene BLASILLO, en consecuencia, que debe ampliarse el ámbito de aplicación de la Convención de Viena.
104. Por tanto, hace que la Convención de Viena resulte de aplicación pues es una exclusión válida conforme a la capacidad de soberanía de un Estado y la propia Convención de Viena lo permite conforme al artículo 6 de ésta: “*Las partes podrán excluir la aplicación de la presente Convención o, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, establecer excepciones a cualquiera de sus disposiciones o modificar sus efectos.*”

¹⁹ Escrito de Demanda, p. 19: “*Resulta esclarecedora la sentencia francesa especialmente por la interpretación que se hace sobre la posible exclusión tácita de la Convención de Viena y como esta no se puede deducir por la mera elección de las partes de la ley de un Estado sin atender a las remisiones del mismo “French law shall apply” [SOCIÉTÉ CÉRAMIQUE CULINAIRE DE FRANCE V. MUSGRAVE LTD].*”

105. De hecho, conforme a la posición de BLASILLO, el hecho de elegir el derecho de Andina y no la Convención de Viena no parece una casualidad, pues al elegir este derecho la Convención de Viena puede extenderse al presente contrato, mientras que la elección directa de ésta no lo hubiese amparado.

ii. Posición de la demandada.

106. AUGUSTO sostiene que la Convención de Viena no es aplicable porque nos encontramos ante un supuesto en el que (a) la parte esencial del contrato es la mano de obra y este tipo de contratos queda excluido por Convención de Viena, (b) la exclusión del artículo 2 de la Convención de Viena realizada por el Reino de Andina no es válida y (c) la Convención de Viena no puede aplicar, porque conforme al derecho de Andina los buques son bienes inmuebles y resulta de aplicación el Código Civil de Andina.

(a) La parte esencial del contrato es la mano de obra y este tipo de contratos queda excluido por la Convención de Viena.

107. AUGUSTO sostiene que nos encontramos ante un contrato de tipología mixta, en el que prepondera fundamentalmente la mano de obra. Así, es un contrato esencialmente de construcción y no de compraventa. En relación con esta cuestión, alude a que el argumento 3.2 de la Convención de Viena establece que *“La presente Convención no se aplicará a los contratos en los que la parte principal de las obligaciones de la parte que proporcione las mercaderías consista en suministrar mano de obra o prestar otros servicios.”*²⁰.

108. En este sentido, AUGUSTO sostiene que el elemento esencial del contrato era el hecho de que se tratase de un buque autónomo y, en consecuencia, este elemento preponderaba sobre la compraventa del buque.

²⁰ Escrito de Contestación a la Demanda, p.15: *“Por tanto, en atención al artículo 3, entendiendo que el presente Contrato por sus distintas prestaciones es un contrato mixto, es necesario determinar que la Convención de Viena no resulta aplicable por encajarse la presente controversia en el artículo 3.2 de la misma al constituir la IA el elemento principal del Contrato [OFFICINE MARALDI S.P.A. V. INTESSA BCI S.P.A. NATIONAL BANK OF EGYPT, H.U].”*

(b) La exclusión del artículo 2 de la Convención de Viena realizada por el Reino de Andina no es válida.

109. AUGUSTO sostiene que el artículo 2 de la Convención de Viena, en el cual se excluye la aplicación de ésta a los buques, no puede ser excluido por el Instrumento de Adhesión firmado por el Reino de Andina. Así, manifiesta que los seis primeros artículos de la Convención de Viena son imprescindibles para permitir la aplicación, pues son, conforme a voces como *SCHLECHTRIEM* “*simples requisitos de aplicación*”²¹.
110. Para reforzar la idea de que no se puede excluir este artículo, expone que la propia Convención de Viena pone sobre aviso que cierto contenido de ésta no es excluible, trae a colación el artículo 92: “*todo Estado contratante podrá declarar en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión que no quedará obligado por la parte II de la presente Convención o que no quedará obligado por la parte III de la presente Convención.*”
111. Con razón de ello, si bien acepta que el artículo 2 no se encuentra entre los que no son disponibles mediante la exclusión, entiende que la voluntad de la Convención no es permitir la exclusión de cualquier artículo de ésta, pues la vaciaría de contenido.

(c) La ley aplicable es el Código Civil de Andina.

112. AUGUSTO sostiene que el derecho aplicable es el Código Civil de Andina porque el propio Instrumento de Adhesión establece que: “Los inmuebles, asimilados y todo contrato con consumidores quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Ley y se regirán por el Código Civil.” [El subrayado es nuestro.]
113. A estos efectos, AUGUSTO argumenta que los buques son un bien inmueble conforme al derecho de Andina en relación con el artículo 512 del Código Civil de Andina, donde

²¹ Escrito de Contestación a la Demanda, p. 16: “*Estos artículos son necesarios para que pueda entenderse que la Convención de Viena es aplicable. De hecho, incluso cuando se dan todos estos requisitos mínimos contemplados en la parte primera, no significa que la Convención de Viena necesariamente vaya a regular la relación jurídica en cuestión, sino que cuenta con los requisitos mínimos de aplicabilidad [FERRARI I, pp.114-137].*”

al presentar las obligaciones de inscripción registral de determinados bienes se establece lo siguiente: “*bajo el Título XV (Inscripción registral) Quedan sujetos a inscripción obligatoria en el Registro de la Propiedad:1. Los bienes inmuebles, así como los buques y embarcaciones*”.

114. Entiende AUGUSTO que, en consecuencia, incluso si el buque no es considerado un bien inmueble conforme al Código Civil de Andina, en todo caso, sería un asimilado, pues lo que se establece en las obligaciones registrales, dándole un tratamiento idéntico a éstos²².

iii. Análisis del Tribunal Arbitral.

115. En relación con la determinación de la ley aplicable, el Tribunal Arbitral concuerda con la posición de la demandante y entiende de aplicación la Convención de Viena, mediante el derecho de Andina.
116. En primer lugar, este Tribunal Arbitral considera perfectamente válida la exclusión del artículo 2 en el Instrumento de Adhesión del Reino de Andina, pues entra dentro de su capacidad legislativa y, además, no se encuentra limitada su posible exclusión por la argumentación expuesta por BLASILLO ante este Tribunal Arbitral.
117. En relación con la tipología contractual, entiende esta parte que el elemento esencial de la relación contractual entre BLASILLO y AUGUSTO era la de la entrega del buque. El desarrollo de la IA era una labor otorgada a un subcontratista y el elemento esencial constituido en el propio contrato era la entrega, conforme al régimen general de mercaderías. El hecho de que nos encontremos ante un contrato atípico no implica que no exista una preponderancia de la compraventa, pues en definitiva existe el pago de precio a cambio de la entrega de un bien.
118. No cabe duda de que nos encontramos ante una compraventa internacional de acuerdo con la definición de la CCIM [art. 1(1) LMA; art. 1(1) CCIM]. Por un lado, los arts. 30 y 53 CCIM permiten construir una definición –indirecta– del término “compraventa”:

²² Escrito de Demanda, p.17.

la transferencia de la propiedad y posesión de una mercadería a cambio de un precio permiten considerar un contrato como una compraventa [Gillette & Scott, p. 41]. Así, la posesión no es suficiente, sino que se requiere además la transferencia de la propiedad. En el presente caso, BLASILLO habría pasado a ostentar el título y riesgo en el momento de la entrega y de la aceptación del buque, si hubiera sido efectuada conforme al Contrato lo que nunca se llegó a consumar, como explicaremos posteriormente.

119. La CCIM no define de manera expresa el término mercadería, pero la doctrina y jurisprudencia internacionales se han encargado de dotarlo de contenido [Diedrich (2002), p. 55]: el criterio mayoritario es que la CCIM favorece una definición tradicional del término, que requiere que los bienes sean tangibles y movibles en el momento de la entrega [Huber et. al., p. 41], hecho que se da en este caso.
120. Para la diferenciación del contrato de obra del contrato de compraventa, establece la doctrina de Díez Picazo, que debe prevalecer la autonomía del fabricante en el desarrollo del producto. No existen en este caso referencias claras que hagan indicar que BLASILLO desarrolló una instrucción clara y continuada sobre el desarrollo del buque, sino más bien que AUGUSTO lo hizo conforme a su mejor criterio.
121. Por último, la argumentación de AUGUSTO sobre la aplicación del Código Civil no se sustenta con la totalidad del ordenamiento jurídico de Andina. El hecho de que se de un tratamiento registral similar a los bienes inmuebles no es extraño al derecho de un importante número de países, pero no es exigente para considerar a los buques como bienes muebles.
122. En consecuencia, el derecho aplicable es el de Andina, que, en una lectura holística de su ordenamiento jurídico, nos dirige directamente a la aplicación de la Convención de Viena.

E. LA TRANSMISIÓN DEL RIESGO Y LA ENTREGA DEL BUQUE.

i. Posición de la Demandante

123. BLASILLO sostiene que el abordaje del buque se produjo con anterioridad a la entrega. Este elemento lo considera esencial pues en el contrato se establece que: *“hasta que tal entrega y su aceptación se hayan efectuado, que el buque y su equipo es propiedad y está a riesgo del CONSTRUCTOR”*.

124. BLASILLO entiende que la transmisión del buque no se dio porque (a) el abordaje fue antes de que el buque se encontrase en muelle seguro, como se requería en el contrato, (b) no se produjo una pérdida de control del buque desde AUGUSTO a BLASILLO y (c) no se produjo la transmisión en términos Deliver at Place (“DAP”), conforme a las exigencias de este International Commercial Terms (“Incoterm”).

(a) El abordaje fue antes de que el buque se encontrase en muelle seguro.

125. BLASILLO sostiene que el abordaje se produjo antes de que el buque se encontrase en muelle seguro, que es donde debería ser entregado conforme al contrato: *“En el momento de su entrega, el buque se encontrará a flote en muelle seguro del puerto de Orfeo, a no ser que las partes acuerden otra cosa.”*

126. A este respecto BLASILLO hace referencia a que cualquier tipo de modificación contractual, como sería la modificación del lugar de entrega, debería sustanciarse conforme a la exigencia contractual establecida en el apartado final del contrato: *“las modificaciones que se hiciesen al Contrato deberán ser redactadas por escrito en un documento firmado por las partes.”*

127. A este respecto, señala BLASILLO que no existe ningún documento que certifique la existencia de una modificación contractual válida, pues no se ha aportado de contrario en este procedimiento ²³.

128. Así, hace referencia a los Principios Unidroit y, concretamente, a lo establecido ex

²³ Escrito de Demanda, p.22: *“Como prueba de esta modificación del lugar de entrega, se adjunta un correo electrónico, de fecha 6 de agosto, en el que AUGUSTO manifiesta que la entrega será “entre faros puerto Orfeo”, sin que haya respuesta de nuestro representado y aludiendo a unas supuestas conversaciones anteriores al envío del correo electrónico. [DOC. RESP. SOL. AUGUSTO. N°1, p.69].”*

artículo 2.1.18 que establece que todo contrato que exija que una modificación o extinción por mutuo acuerdo sea en una forma en particular no podrá modificarse ni extinguirse de otra forma²⁴.

129. Adicionalmente, también establece que la Convención de Viena sustenta dicho extremo mediante el artículo 29: *“un contrato por escrito que contenga una estipulación que exija que toda modificación o extinción por mutuo acuerdo se haga por escrito no podrá modificarse ni extinguirse por mutuo acuerdo de otra forma”*.
130. En cuanto a los hechos, BLASILLO manifiesta que no es un hecho controvertido que el abordaje se dio en la maniobra de atraque, precisamente antes de que se llegase a producir la llegada y atraque al muelle.
131. Adicionalmente, entiende que lo alegado por AUGUSTO en relación con la modificación del lugar de entrega, debiendo ser considerado a criterio de la otra parte “entre faros puerto de Orfeo” no sería válido, pues dicha afirmación se sustenta únicamente en un correo electrónico, del cual BLASILLO jamás manifestó su constancia, pues no lo respondió y el que, sin lugar a dudas, no cumple los requisitos formales de la cláusula de integridad contractual²⁵.
132. En consecuencia, desde la posición de BLASILLO el buque no puede entenderse como entregado “entre faros puerto de Orfeo”, ya que, el Contrato no fue modificado válidamente, manteniendo como lugar de entrega el muelle seguro del puerto de Orfeo. Consecuentemente, el abordaje se produjo antes de la entrega y transmisión del riesgo, ya que, tuvo lugar con anterioridad a la llegada al muelle, siendo AUGUSTO quien soportaba el riesgo en el momento del abordaje.

²⁴ Escrito de Demanda, p.21: “Estos principios han sido establecidos por la jurisprudencia de Andina como vía para la interpretación e integración de contratos [ORD. PROCESAL. N°2, p.101]. Igualmente, han sido aceptados como principios generales del derecho internacional [SCC N° 117/1997; ICC 9474/1999; ICC 9875/1999; ICC 1211/2003]”

²⁵ Escrito de Demanda, p.53: “Esta modificación fue completamente unilateral, ya que no existe prueba de que BLASILLO aceptase dicha modificación. Pero, incluso si hubiera llegado a ser aceptada por BLASILLO, esta modificación sólo puede responder a una modificación verbal ulterior a la firma del Contrato o a un acuerdo anterior a la firma del Contrato en la fase de negociaciones.”

(b) No se produjo una pérdida de control del buque desde AUGUSTO en favor de BLASILLO.

133. BLASILLO sostiene que la efectiva entrega, y en consecuencia, transmisión del riesgo, requiere de la traslación del control físico del objeto a entregar²⁶. En este caso, AUGUSTO describe que el capitán al mando era D. Miguel de Unamuno, capitán designado por AUGUSTO. Para sustentar este extremo fáctico, explica que fue este capitán quien se comunicó con el práctico del puerto de Orfeo, fue quien permitió la activación de la IA y fue quien, días posteriores al abordaje, firmó el documento de la carta de colisión como capitán del buque.
134. También, fue D. Miguel de Unamuno quien declaró ante la Policía Portuaria de Andina, sin negar que fuese él quien ostentaba el mando del buque. El capitán designado para la entrega y recepción del buque era el de CARBALLINO. Sin embargo, este capitán nunca tuvo la capacidad de controlar el buque²⁷.

(c) No se produjo la transmisión del riesgo hacia el comprador en términos DAP previamente al abordaje.

135. BLASILLO sostiene que en ningún caso pudo haberse producido la entrega de forma adecuada, en tanto en cuanto, incluso si se aceptase la modificación establecida por parte de AUGUSTO mediante su correo electrónico del día 6 de agosto, no se habría cumplido lo modificado por éste.
136. Así, el correo electrónico del día 6 de agosto incorporaba no sólo una potencial modificación del lugar de entrega, sino que fijaba que dicha entrega se realizaría en términos DAP.

²⁶ Escrito de Demanda, p.23: “El principio de la pérdida de control es uno de los pilares sobre los que la doctrina entiende que debe regirse la transmisión del riesgo. Así, este principio hace referencia a que no se puede transmitir el riesgo mientras el vendedor tenga la posesión física de la cosa [BLÁZQUEZ, p.14; BOLLÉ, p.245; VALIOTI, p.122; OBERLANDESGERICHT KARLSRUHE, N°15 U 29/92].”

²⁷ Escrito de Demanda, p.24: “Por tanto, no se produjo una pérdida de control del buque por parte del capitán de AUGUSTO en ningún momento, y, en consecuencia, no se produjo la traslación del riesgo hacia el comprador bajo la doctrina de la pérdida de control.”

137. BLASILLO defiende que las implicaciones de que una entrega se de en términos DAP están relacionadas con que debe ser entregado en el muelle. Así, se establece en ex artículo 1454 del Código de Comercio de Andina, en aquella parte que no encontrándose dentro del Título IV -reemplazado por la Convención de Viena- resulta de aplicación al presente procedimiento. Igualmente, este INCOTERM implica que se exija una descarga en muelle conforme al derecho internacional y su interpretación general²⁸.
138. BLASILLO asume que ciertamente no es habitual que la entrega de un buque se regule por un mecanismo de este carácter, pero demuestra que la modificación pretendida por AUGUSTO no era coherente en si misma pues “entre faros puerto de Orfeo” no puede convivir con un término DAP.

ii. Posición de la demandada.

139. AUGUSTO concuerda con la demandante en que la transmisión del riesgo, tal como además viene estipulado en vía contractual, es coincidente con el momento de entrega. Sin embargo, entiende que esta entrega se produjo de forma efectiva porque (a) el lugar de entrega se modificó, pasando a ser el puerto de Orfeo, (b) se produjo la transmisión del control del buque en favor del capitán de CARBALLINO y (c) se produjo la entrega adecuadamente en términos DAP.

(a) El lugar de entrega se modificó, pasando a ser el puerto de Orfeo.

140. AUGUSTO concuerda con la demandante en que el lugar estipulado por el contrato inicialmente era el muelle seguro. Sin embargo, manifiesta que existió una conversación verbal, posteriormente recapitulada en el correo electrónico del día 6 de agosto, por la cual se acordó entregar el buque “entre faros del puerto de Orfeo.”
141. En este sentido, alega BLASILLO que no podía modificarse el contrato de esta forma,

²⁸ Escrito de Demanda, p. 25: “Por ello, no puede entenderse como entregado el buque en mitad del puerto, sino que debe ser entregado en el muelle. Desde un punto de vista práctico, el vendedor no transmite el riesgo mientras el comprador procede a desaduanar la mercancía, pudiendo durar varios días este proceso [PAILU-POPA, p.246]. Se entiende por descarga la puesta en los medios de transporte del comprador, o en su defecto, la puesta en tierra en el área del muelle [PAILU-POPA, p.246; AMTSGERICHT FRANKFURT 502/00].”

porque incluía una cláusula de integridad contractual y prohibición de modificaciones orales. Pero, en cambio, entiende AUGUSTO que las partes no respetaron esta cláusula a lo largo de su relación contractual²⁹.

142. A modo de ejemplo, se citan diversas situaciones en las que se han producido modificaciones por las partes durante la relación contractual como es el caso de cuando se estableció que la entrega del buque se realizase a CARBALLINO, hecho que no estaba establecido inicialmente en el contrato.
143. En este sentido, destaca AUGUSTO lo enunciado en el artículo 2.1.18 de los Principios UNIDROIT: *“Un contrato por escrito que exija que toda modificación o extinción por mutuo acuerdo sea en una forma en particular no podrá modificarse ni extinguirse de otra forma. No obstante, una parte quedará vinculada por sus propios actos y no podrá valerse de dicha cláusula en la medida en que la otra parte haya actuado razonablemente en función de tales actos”*. En este sentido, AUGUSTO manifiesta que la actuación de BLASILLO le dio a entender de forma razonable que este tipo de modificaciones y pactos podían realizarse sin cumplir el requisito formal de hacerlo por escrito.
144. En este sentido, AUGUSTO cita la reciente sentencia de Singapur del caso *LIM V. HONG*, en el cual las partes incluyeron una cláusula similar y posteriormente extinguieron su relación contractual de forma verbal. Esta extinción contractual fue declarada válida por el Tribunal y, en consecuencia, AUGUSTO entiende que existen precedentes jurisprudenciales que pueden hacer a este Tribunal Arbitral sustentar su posición. Igualmente, AUGUSTO argumenta que incluso la Convención de Viena

²⁹ Escrito de Contestación a la Demanda, p.18: *“Ambas partes consintieron realizar modificaciones contractuales sin respetar los aspectos formales. Esto puede confirmarse acudiendo a las comunicaciones entre el DEMANDANTE y AUGUSTO como la notificación de la entrega del Buque a CARBALLINO [DOC. SOL. N°8, p.32]. Igualmente, las partes utilizaron este tipo de conversaciones para las pruebas de mar [DOC. SOL. N°7, p.30].”*

garantiza su posición³⁰.

145. En consecuencia, AUGUSTO entiende que esta modificación fue válida y consentida por las partes. La relevancia de la validez de esta modificación esgrime AUGUSTO, reside en que de aceptarse este extremo, la entrega del buque se hubiese producido con anterioridad al abordaje. Por tanto, la responsabilidad por éste residiría en la esfera de BLASILLO y no en la de AUGUSTO.

(b) Se produjo la transmisión del control del buque en favor del capitán de CARBALLINO.

146. AUGUSTO concuerda con la demandante en que el control del buque lo ha de ostentar un capitán. Sin embargo, entiende que el capitán responsable en el momento de producirse el abordaje era el representante de CARBALLINO.

147. De esta forma, el buque se encontraba con el modo autónomo de navegación funcionando en el momento en el cual se produjo el abordaje, por lo que, no podía ser D. Miguel de Unamuno quien ostentase el control de éste, según la posición de AUGUSTO³¹.

148. Entiende AUGUSTO que, incluso si el capitán de CARBALLINO no tomó el control efectivo del buque, este hecho supondría un retraso injustificado de la aceptación de la cosa, que daría lugar a una traslación del riesgo de la misma forma, pues no sería por la culpa del vendedor la causa del retraso en la entrega.

149. En consecuencia, AUGUSTO niega que el buque se encontrase bajo el control de su

³⁰ Escrito de Contestación a la Demanda, p.19: “En el improbable supuesto de que este tribunal entendiese como aplicable la Convención de Viena, a la luz del artículo 8.3, debe entenderse cómo válida esta modificación: “Para determinar la intención de una parte [...] cualesquiera prácticas que las partes hubieran establecido entre ellas, los usos y el comportamiento ulterior de las partes.” Así, también lo ha entendido la jurisprudencia en diversas ocasiones, dando mayor valor a la voluntad posterior de las partes que a la cláusula contractual. [FILANTO, S.P.A. V. CHILEWICH INTERNATIONAL CORP; FOS N° 7781/2010; RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TONGEREN 25/5/2005; OBERLANDESGERICHT LINZ 23/3/2005].”

³¹ Escrito de Contestación a la Demanda, p. 20: “El DEMANDANTE alega que el capitán de CARBALLINO no se encontraba al mando del Buque en la navegación en el puerto [DEM. p.19, párr.67]. Sin embargo, el Buque ya se encontraba bajo su dominio una vez atravesada la horizontal de la entrada al puerto de Orfeo. El hecho de que el Buque se encontrara en modo autónomo implica que ningún capitán estaba dirigiéndolo de forma efectiva, pero no varía que la entrega se produjese en dicho lugar.”

capitán en el momento de producirse el abordaje.

(c) La entrega se produjo en términos DAP.

150. La entrega en términos DAP se cumplió, pues bajo la previsión de AUGUSTO, esta entrega debería realizarse poniendo el buque a disposición del comprador, no siendo necesaria su entrega exacta en el muelle. Sostiene esta idea bajo la doctrina de BASOREDO³².
151. Entiende, en consecuencia, que una vez se traspasó la meridional del muelle del puerto de Orfeo, se habría completado la entrega cumpliendo con los requisitos establecidos por el INCOTERM.

iii. Análisis del Tribunal Arbitral.

152. Este Tribunal Arbitral concuerda con la posición de la Demandante y considera que la entrega nunca se llegó a producir conforme a los requisitos exigibles.
153. En primer lugar, es de destacar que la modificación contractual establecida por vía de una conversación verbal no puede entenderse como válidamente incorporada al régimen obligacional de la relación entre las partes. Esto se debe esencialmente al hecho de que no se respetaron los requisitos formales para su incorporación.
154. Pero, adicionalmente, la jurisprudencia de Singapur sostenida por parte de AUGUSTO no es análoga al caso concreto en el que nos encontramos, pues, en este caso, se ha procedido a modificar el contenido del contrato mediante una conversación verbal de la que BLASILLO niega su existencia. AUGUSTO sólo incorpora como prueba de esta conversación un correo electrónico que parece recapitularla, pero que no obtiene respuesta ni conformidad por parte de BLASILLO. Por tanto, no puede entenderse como igual al caso *LIM V. HONG*, pues en este caso se discutía únicamente la validez formal,

³² Escrito de Contestación a la Demanda, p.21: “Bajo este Incoterm: “la transmisión del riesgo está ligada a la puesta de la mercancía a disposición del comprador en la fecha acordada o dentro del plazo acordado y en el punto acordado del lugar de destino designado, sin ser descargada de los medios de transporte” [BASOREDO OTZERINJAUREGI, p.220].”

pero ambas partes no establecían como controvertido la existencia de dicha conversación.

155. Las resoluciones arbitrales más recientes han mantenido como elemento de justificación para negar las modificaciones contractuales de este carácter el encontrarnos ante supuestos en los que no se ha cumplido con la forma para establecerlas, así, entre otras, puede observarse *SCC N° 117/1997; ICC 9474/1999; ICC 9875/1999; ICC 1211//2003*.
156. Igualmente, cabe determinar que la meridional “entre faros puerto Orfeo” no parece designar un espacio concreto y que pueda llegar a ser adecuadamente comprendido por este tribunal. Así, la doctrina más reciente de *HONNOLD* en materia de derecho marítimo interpreta la importancia de poder identificar de forma clara y concreta la posición en la que se producirá la transmisión de la propiedad o posesión de mercaderías.
157. Igualmente, casos de especial relevancia en el derecho internacional como es *ROCK ADVERTISING V. MWB BUSINESS EXCHANGE CENTRES LTD*, han venido a determinar la posibilidad de que las partes limiten las posibilidades de modificación de este carácter. Adicionalmente, también ha venido a establecer que el incumplimiento supone la nulidad de la modificación incorporada.
158. En segundo lugar, los hechos presentados hacen entender a este Tribunal Arbitral, que, si bien el buque estaba funcionando en modo autónomo en el momento del abordaje, la persona que se encontraba al mando de este era el capitán de AUGUSTO D. Miguel de Unamuno, no habiéndose producido una oportuna traslación del control de la cosa. Ambas partes concuerdan en la relevancia de la traslación de la posesión física de la cosa para poder determinar que existe una entrega del objeto.
159. Este Tribunal Arbitral entiende que los actos posteriores de D. Miguel de Unamuno dan a entender que el mismo era consciente de que era el encargado del buque en la colisión. Fue quien testificó ante la Policía Portuaria de Andina sin negar su responsabilidad y también fue quien firmó la carta de colisión un día después del incidente.

160. Por último, teniendo en cuenta que la modificación de la entrega para realizarla en términos DAP estaba integrada en el contenido de la conversación verbal y correo electrónico que no han sido válidamente aceptadas como modificación por este Tribunal, el fondo del asunto es irrelevante. La falta de válida incorporación de esta modificación genera que no importe para la decisión del Tribunal si se realizó en términos DAP o no.
161. En conclusión, este Tribunal entiende que la entrega no se realizó en ningún momento, por lo que, el responsable del abordaje es AUGUSTO, debiendo indemnizar los daños ocasionados, e igualmente a BLASILLO por el incumplimiento contractual y el lucro cesante ocasionado.

F. EL INADECUADO FUNCIONAMIENTO DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y LA CONFORMIDAD DEL BUQUE.

i. Posición de la demandante

162. BLASILLO entiende que el buque no es conforme al contrato porque el funcionamiento de la IA no es el pactado. Por tanto, BLASILLO entiende que está facultado para poder rechazar el buque y denunciar la falta de conformidad de éste.
163. La IA pactada para el funcionamiento del buque es la de Nivel OMI 4, que es capaz de tomar sus propias decisiones y navegar de forma autónoma sin ningún tipo de intervención humana. En este sentido, destaca el hecho de que el contrato establecía que el buque debería contar con la capacidad de navegación autónoma OMI 4 “*en todas las circunstancias de la navegación marítima*”.
164. En este sentido, BLASILLO entiende que el buque debe contar con una autonomía que incluya el atraque del buque en el muelle, capacidad que, a la luz de las consecuencias derivadas del abordaje, no tiene.
165. En este sentido, BLASILLO entiende que el desarrollo de la Inteligencia Artificial es una obligación principal. Pues, de no haber sido un buque autónomo, BLASILLO no

habría adquirido el buque. ³³En este sentido, el incumplimiento de una obligación principal daría lugar a un importante incumplimiento contractual de suficiente entidad como para frustrar el fin práctico del negocio³⁴.

166. En este sentido, el buque no tiene la capacidad suficiente para atracar en muelle, pues al iniciar la maniobra de atraque en condiciones de navegación normal, como confirma el informe pericial, realizó una errática maniobra que no supone un fallo normal, sino uno de extrema gravedad que denota la incapacidad de atracar del buque.
167. Adicionalmente, BLASILLO, entiende que el artículo 35.2 b) de la Convención de Viena resulta de aplicación, el cual establece que las mercaderías no serán conformes a lo estipulado en el contrato cuando no sean aptas para cualquier uso que tácita o expresamente se haya comunicado por el comprador al vendedor.
168. En este sentido, BLASILLO manifiesta que sus conversaciones con AUGUSTO le resultan esclarecedoras sobre la importancia que tenía para él la capacidad autónoma del buque, hecho que fue hasta publicado en prensa.
169. Además, BLASILLO expone que los propios representantes de AUGUSTO entendían que el buque tenía la capacidad de atracar en puerto. Así, conforme a las propias declaraciones de los testigos, fueron éstos quienes aceptaron activarlo para realizar la maniobra.
170. Como consecuencia de ello, BLASILLO entiende que también mediante la Convención de Viena existe un claro incumplimiento contractual por la acción de AUGUSTO³⁵. Para

³³ Escrito de Demanda, p.28: “BLASILLO comunicó a AUGUSTO la importancia que tenía para él que el buque fuese capaz de desarrollar la navegación en modo autónomo siendo justamente la causa que dio lugar a la finalización del Contrato [DOC. SOL. N°3, p.24]. Adicionalmente, cuando se realizaron las pruebas de mar fue la principal preocupación de BLASILLO [DOC. SOL. N°7, p.30].”

³⁴ Escrito de Demanda, p.28: “Para determinar si una obligación es principal o accesoria, se atiende a la reciprocidad o equivalencia de las prestaciones recíprocas [DÍEZ-PICAZO, p.861], siendo el sistema autónomo parte del buque el cual es obligación principal probamos el incumplimiento en la obligación principal. Así, es el atributo esencial o más destacado del buque, y así se hace ver en la insistencia en diversos mensajes y la realización de las pruebas de mar del sistema.”

³⁵ Escrito de Demanda, p.30: “BLASILLO manifestó la importancia de que el buque fuese capaz de navegar de forma autónoma correctamente. Sin embargo, este sistema presenta serias deficiencias causantes del abordaje. Por ello, no existe una conformidad en las mercaderías teóricamente entregadas [PLÁSTICOS DE EXPORTACIÓN EXPOPLAST C.A V. REG. MAC. S.R.L.; HANDELSGERICHT DES KANTONS 1998].”

ello, incluso expone ex artículo 36 de la Convención de Viena, que incluso si se entendiese como ejecutada la entrega del buque, seguiría existiendo la posibilidad de rechazar el buque por parte de BLASILLO³⁶.

ii. Posición de la demandada.

171. AUGUSTO sostiene que el buque cumple con las características establecidas en vía contractual. Así, entiende que el buque cumple con la capacidad de navegación OMI 4, como se acreditó en las pruebas de mar, en todas las características propias de la navegación marítima, a excepción de en el caso de ataque.
172. En este sentido, expone que la maniobra de ataque no es una circunstancia básica o general de la navegación marítima, sino una operación específica y compleja, en la cual intervienen prácticos de puerto³⁷.
173. Además, AUGUSTO sostiene que este hecho nunca pudo ser esperado por parte de BLASILLO, pues no existe ningún buque autónomo con dicha capacidad en la actualidad y BLASILLO debe ser conocedor del estado del arte en el desarrollo de buques autónomos, por su específica dedicación al sector naval y reputada experiencia. Entiende AUGUSTO que se le está exigiendo una obligación imposible por parte de BLASILLO³⁸.

iii. Análisis del Tribunal Arbitral.

174. Este Tribunal Arbitral concuerda con la posición de la demandante, aunque con algunos matices.

³⁶ Escrito de Demanda, p.32.

³⁷ Escrito de Contestación a la Demanda, p.22: “*En el contrato se manifiesta este tipo de navegación, sin establecerse específicamente que deba ser incluida la entrada y salida de puerto [DOC. SOL. N°2, p.15] Por tanto, las teóricas conversaciones entre BLASILLO y AUGUSTO con base en las cuales el DEMANDANTE alega que el Buque debería contar con este tipo de navegación no deben ser tenidas en cuenta a la hora de interpretar la conformidad del Buque [DEM. pp.24-25, párr.84-85].*”

³⁸ Escrito de Contestación a la Demanda, p.23: “*No puede exigirse que el buque sea conforme con una especificación que no se incluyó en el contrato, que expresamente se excluye en los servicios que presta el software contratado y que, realmente, no existe. Se estaría exigiendo el cumplimiento de una obligación imposible a AUGUSTO si este Tribunal entendiese que el Buque debería tener esta capacidad de navegación [STS 329/2008; CASTILLA BAREA, p.65].*”

175. En primer lugar, entiende que el buque no es conforme al contrato porque AUGUSTO dio a entender a BLASILLO con sus propios actos que este buque sí contaría con capacidad de navegabilidad autónoma OMI 4, también para la entrada y salida de puerto. Así, en las pruebas de mar se manifestaba esta posibilidad, los trabajadores de AUGUSTO lo entendieron como posible y también su capitán representante. Adicionalmente, no AUGUSTO reiteró a BLASILLO que este buque sería rompedor conforme a las especificaciones del mercado y que sería único y novedoso en su especie. En consecuencia, BLASILLO podía lógicamente entender que este buque sería mejor que el estado del arte conocido.
176. Del informe pericial y las testificales desarrolladas, este Tribunal Arbitral considera que está suficientemente acreditado que el buque no es capaz de atracar autónomamente, cuando existía la obligación contractual de que cumpliera con esta característica.
177. La jurisprudencia internacional de algunos casos como, entre otros, *ALPHA PRIME DEVELOPMENT CORP. V. HOLLAND LOADER; NORWAY ROYAL SUPREME SEAFOODS V. CHINA RIZHAO JIXIANG OCEAN FOOD CO. AND CHINA RIZHAO SHANFU FOOD CO*; interpreta que un uso que fue comunicado por el vendedor y no cumplido por el constructor es un incumplimiento esencial, con independencia de las características propias de la obligación o la relevancia en la mercadería.

V. DECISIÓN.

Por las razones expresadas en los apartados anteriores, y tras haber considerado los planteamientos de las partes, el Tribunal Arbitral por unanimidad resuelve:

1. Que IA-GOTI no debe ser incorporado a este procedimiento arbitral.
2. Que la sede del arbitraje debe ser Matrice, Madre Patria.
3. Que la prueba de realidad virtual solicitada por la demandante no debe ser admitida.
4. Que la ley aplicable a este procedimiento es el derecho de Andina, y, en

consecuencia, la Convención de Viena.

5. Que la demandada no realizó la entrega del buque en la forma prevista del buque objeto de compraventa.
 6. Que el buque desarrollado por la demandada no es conforme a las exigencias contractuales.
 7. Que la demanda, en consecuencia, de lo anterior, debe indemnizar a la demandante con razón de: (i) los daños y perjuicios derivados en el atraque del buque que haya tenido que afrontar la demandante, (ii) el lucro cesante causado por la falta de entrega y desarrollo negativo del buque y (iii) el daño reputacional causado a BLASILLO.
178. En materia de costas, el Tribunal tiene en consideración que ha estimado el tercer punto a favor de la demandada.
179. Por tanto, determina que la Demandada correrá con el 90% del procedimiento, y el 10% restante será sufragado a partes iguales (véase, un 5% de la cantidad restante cada una).

En Matrice, Madre Patria, a 20 de diciembre de 2022

ANEXO I

CONTRATO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN BUQUE FERRY ENTRE BLASILLO SHIPPING Y AUGUSTO PÉREZ E HIJOS

CON-4.557

PREÁMBULO

Este contrato de construcción y venta de buque ha sido suscrito con fecha 1 de mayo de 2020, entre:

D. Lázaro de Renada, en nombre y representación de la mercantil denominada AUGUSTO PÉREZ E HIJOS, domiciliada en Avenida de Pellejos 2, CERVANTIA (en adelante, el CONSTRUCTOR o VENDEDOR).

D. Manuel Bueno Mártir, en nombre y representación de BLASILLO SHIPPING, con domicilio en Calle Domingo 2, ANDINA (en adelante, el COMPRADOR o ARMADOR).

Los comparecientes (que serán designados conjuntamente como las PARTES) manifiestan expresamente ostentar la capacidad legal suficiente para obligarse.

EXPONENE

Que el CONSTRUCTOR y el COMPRADOR han acordado la construcción de un buque tipo FERRY que llevarán el número de construcción CON-4.557 (en adelante, el BUQUE) por lo que llevan a efecto el presente Contrato de Construcción (en adelante, el CONTRATO) y las especificaciones Técnicas y Planos (en adelante, las ESPECIFICACIONES) que se anexan, todo ello, con sujeción a los términos, estipulaciones y condiciones contenidos en los siguientes artículos:

ARTÍCULO I. OBJETO DEL CONTRATO, DESCRIPCIÓN Y CLASIFICACIÓN

El CONSTRUCTOR se obliga a diseñar construir, equipar, botar y completar un buque clase Ferry de las características generales que se detallan en este Artículo I, número de construcción 4.557 del CONSTRUCTOR, en su astillero sito en CERVANTIA; y entregar el mismo al COMPRADOR de conformidad con el CONTRATO y las ESPECIFICACIONES; obligándose el COMPRADOR a tomar entrega del BUQUE

(bien por él mismo o por medio de persona designada al efecto), pagar al CONSTRUCTOR el precio fijado y a tomar posesión del mismo, todo ello con sujeción a los términos y condiciones recogidos en el CONTRATO.

Objeto

El CONSTRUCTOR se compromete a construir, votar, terminar y entregar al COMPRADOR un buque autónomo tipo ferry de doble casco para transporte de pasajeros. El COMPRADOR se obliga a aceptar la entrega y pagar al VENDEDOR el precio fijado en este contrato.

El CONSTRUCTOR declara expresamente conocer que es propósito del COMPRADOR destinar el buque a un contrato de arrendamiento a casco desnudo con la compañía ARRENDATARIA. A tales efectos, ambas partes pretenden alcanzar, como mínimo, el estándar de calidad y rendimiento que se exige en la industria.

Descripción, Características y dimensiones

El BUQUE tendrá el número de construcción CON-4.557 del Astillero, las características y dimensiones establecidas en las ESPECIFICACIONES, incluyendo los particulares siguientes:

- Buque tipo Ferry
- Buque Autónomo (nivel de autonomía 4 según clasificación OMI)
- Dimensiones: Eslora total 150 m
- Velocidad máxima 19 nudos
- Capacidad carga: 1.000 pasajeros
- Cuberitas: 3
- DWR 6.200 t
- Consumo: el consumo de combustible será dado por el fabricante y según Especificación, con un margen del 5 %.
- Equipo especial: detectores de movimiento clase A, sistema LIDAR en proa y popa, sistema detención obstáculos, sistemas proximidad, cámaras infrarrojos (SEGUN ESPECIFICACIONES)

Las dimensiones y características principales pueden ser ligeramente modificadas por el CONSTRUCTOR. El CONSTRUCTOR se reserva también el derecho a hacer cambios mínimos y sin impacto económico sustancial en las Especificaciones, siempre que sean absolutamente necesarios para ajustarse a las conducciones del contrato de construcción, a las instalaciones del astillero y a la disponibilidad de materiales y equipos.

Clasificación

El buque será construido conforme a las reglas y bajo la supervisión de la Sociedad de Clasificación X2, que en lo sucesivo se llamará Sociedad de Clasificación, para obtener la anotación de clase:

I + HULL + MACH, RO-RO FERRY, NWATER SURVEY, SPECIAL SERVICES, MASS-

IA,

(...)

El CONSTRUCTOR acordará con la Sociedad de Clasificación la designación por dicha Sociedad de un Representante para el buque durante toda su construcción.

Facultad de subcontratar

El VENDEDOR está autorizado para subcontratar trabajos y suministros, pero quedando siempre como responsable ante el COMPRADOR por los trabajos realizados, en los términos señalados en este Contrato. El COMPRADOR podrá vetar razonablemente la elección de subcontratistas de modo discrecional.

ARTÍCULO II. PRECIO

II.1.Precio

El precio del BUQUE construido y terminado conforme al CONTRATO y las ESPECIFICACIONES a pagar al CONSTRUCTOR, en lo sucesivo el Precio, se fija en CIENTO CUARENTA Y SEIS MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (146.250.000,00 €).

El Precio es un precio fijo y, por tanto, no está sujeto a modificación alguna salvo en los supuestos de ajuste del Precio específicamente previstos en el Contrato.

II.2. Forma de Pago

El precio del buque se abonará por el COMPRADOR al VENDEDOR según los hitos especificados en el Anexo 3.

(...)

III.6. Pago en concepto de Indemnizaciones

Cualquier cantidad que haya de abonar el VENDEDOR al COMPRADOR en concepto de indemnización, bajo el Artículo III será calculada y determinada en el momento de la entrega del BUQUE y será abonada por el CONSTRUCTOR al COMPRADOR, en el momento de

la entrega del BUQUE, conjunta e independientemente del plazo pagadero a la entrega del BUQUE.

Si las PARTES no se pusiesen de acuerdo a la entrega del BUQUE sobre el importe de las penalidades, El COMPRADOR hará una estimación escrita y de buena fe del importe que reclama por penalidades BUQUE.

El COMPRADOR estará obligado a aceptar la entrega del BUQUE, salvo el supuesto de que tenga derecho a resolver el contrato de conformidad con lo dispuesto en este contrato.

ARTÍCULO III. ENTREGA

(...)

TIEMPO Y LUGAR

En el supuesto de que el COMPRADOR y el VENDEDOR hayan cumplido con las obligaciones que se les imponen en este CONTRATO, el buque será entregado por el CONSTRUCTOR al COMPRADOR no más tarde del 10 de agosto de 2021, excepto en el caso de retrasos exclusivamente debidos a las causas tasadas en este artículo, que los términos allí establecidos autoricen una extensión del plazo de entrega, en cuyo caso, la fecha de entrega será pospuesta de acuerdo con ella. La entrega se podrá realizar al capitán designado por el COMPRADOR o de cualquier otro modo acorde por las partes en el momento de la entrega.

El COMPRADOR podrá designar, si así lo estima, y previa comunicación por correo electrónico al CONSTRUCTOR de quince (15) días, a otra persona para la recepción del buque en el lugar y día pactado.

Ambas partes acuerdan que los términos de entrega constituyen un elemento esencial del presente contrato, de tal modo que su incumplimiento concede al COMPRADOR los derechos indicados en el artículo IV del presente contrato.

El COMPRADOR colaborará con el CONSTRUCTOR, en todo aquello que dependa de él, para que éste pueda cumplir el plazo de entrega establecido.

En el momento de su entrega, el buque se encontrará a flote en muelle seguro del puerto de Orfeo, a no ser que las partes acuerden otra cosa. El buque será entregado por el CONSTRUCTOR y aceptado por el COMPRADOR dentro de los 30 días después de que las pruebas hayan sido terminadas a satisfacción del COMPRADOR, de acuerdo con este Contrato o después de cualquier defecto observado haya sido reparado de modo que cumpla con los requisitos de este contrato, y el mismo se encuentra listo para su entrega.

El CONSTRUCTOR emitirá preavisos con antelación mínima de siete (7), tres (3) y un (1) días hábiles en España al COMPRADOR sobre la fecha aproximada en que el buque estará listo para la entrega; siendo el último preaviso la notificación oficial de la entrega.

PRUEBAS DE MAR

III.2.1. NOTIFICACIÓN

El COMPRADOR recibirá del CONSTRUCTOR, por lo menos con treinta (30) días de adelanto una notificación por e-mail del lugar y fecha aproximada del viaje de pruebas

del buque, y recibirá nuevamente del CONSTRUCTOR, al menos 15 días de anticipación, una notificación también por e-mail de la fecha y lugar definitiva del viaje de pruebas del buque.

En las pruebas de mar estarán presentes, a demás de los sujetos indicados por el CONSTRUCTOR, un representante del COMPRADOR, un representante de la sociedad clasificadora y, en su caso, un representante de la fletadora del buque (...)

REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

El viaje de pruebas se llevará acabo de la manera descrita en la Especificación, y se deberá probar el cumplimiento de los requisitos exigidos al buque, en la forma establecida en la Especificación y en este Contrato.

Además de lo previsto en la Especificación, el modo de conducción autónomo del buque en mar (bajo la entera supervisión de la Inteligencia Artificial del buque) deberá ser probado, al menos en dos ocasiones, por el CONSTRUCTOR, con la supervisión de la empresa suministradora de los sistemas algorítmicos utilizados.

Igualmente, el modo de conducción autónomo deberá ser probado (bajo la entera supervisión de la Inteligencia Artificial del buque), al menos en una ocasión, en zona portuaria, por el CONSTRUCTOR, con la supervisión de la empresa suministradora de los sistemas algorítmicos utilizados. El VENDEDOR deberá informar al COMPRADOR sobre los incidentes que en estas se produzcan.

El CONSTRUCTOR, a sus propias expensas, suministrará la necesaria cantidad de combustible para llevar a cabo el viaje de pruebas. Todos los gastos relacionados con el viaje serán por cuenta del CONSTRUCTOR, el cual queda obligado a suministrar la necesaria tripulación para cumplir con las condiciones de una navegación segura del buque.

DOCUMENTOS PARA ENTREGAR AL COMPRADOR

Simultáneamente con la entrega y aceptación del BUQUE, o a más tardar en los 30 días siguientes, el CONSTRUCTOR entregará al COMPRADOR los documentos y certificados

reglamentarios de uso nacional e internacional que permitan al BUQUE prestar el servicio para el que ha sido construido. Entre estos documentos y certificados, se incluirán los siguientes:

- a) ACTA DE PRUEBAS del Buque, una vez realizadas las mismas de acuerdo con este Contrato.
- b) ACTA DE INVENTARIO de pertenencias y respetos.
- c) ACTA DE PROVISIONES DE NATURALEZA CONSUMIBLE tales como

combustible, aceite y grasas, que se encuentren a bordo y sean entregados al COMPRADOR con el Buque, al precio de coste de adquisición.

d) El CONSTRUCTOR suministrará al COMPRADOR los planos que establece las ESPECIFICACIONES. También suministrará libros de instrucciones, folletos y catálogos de maquinaria y equipos del Buque.

e) TODOS LOS CERTIFICADOS que deben ser suministrados a la entrega del BUQUE, establecidos en las ESPECIFICACIONES.

f) DECLARACIÓN de GARANTÍA del CONSTRUCTOR de que el BUQUE se entrega al COMPRADOR libre de reclamaciones, hipotecas, créditos marítimos y otras cargas impuestas por el CONSTRUCTOR que graven el título que adquiere el COMPRADOR con la aceptación y pago del BUQUE y, en particular, de que el BUQUE están absolutamente libre de cualquiera clase de acciones por causas fiscales, tasas u otras cargas similares, así como también de cualquier reclamación al CONSTRUCTOR por subcontratistas y responsabilidades dimanantes de la navegación del BUQUE durante el viaje de pruebas, o cualquier otro anterior a la entrega, de las que no sea responsable el COMPRADOR.

TÍTULO Y RIESGO

El título y riesgo pasarán al COMPRADOR a la entrega y aceptación del buque, una vez sea efectuada en la forma establecida en este contrato, entendiéndose expresamente hasta que tal entrega y su aceptación se hayan efectuado, que el buque y su equipo es propiedad y está a riesgo del CONSTRUCTOR, excepto en lo que se refiere a los elementos suministrados por el COMPRADOR, si así hubiese, para filtración en el buque, los cuales estarán a título del COMPRADOR y riesgo del CONSTRUCTOR.

La notificación de la aceptación de la entrega por el COMPRADOR en la forma prevista para ello en este contrato, serán finales y vinculantes en cuanto a la conformidad del buque con la especificación y planos se refiere, impedirá que el COMPRADOR rehúse la entrega de forma establecida. El CONSTRUCTOR puede objetar el rechazo del buque por el COMPRADOR en cualquier otro caso, y entonces, el asunto deberá ser sometido para su final decisión arbitraje en la forma establecida para ello en el artículo X de este contrato, en cuyo caso, el CONSTRUCTOR no podrá vender el buque o disponer del mismo mientras esté pendiente de la resolución del arbitraje.

ARTÍCULO IV. INCUMPLIMIENTOS DEL CONSTRUCTOR E INDEMNIZACIONES

(...)

IV.2. Inadecuado funcionamiento del sistema de conducción autónomo del buque

En caso de que el sistema autónomo del BUQUE, determinado del modo previsto en el CONTRATO y las ESPECIFICACIONES, no respondiese a la finalidad establecida por el presente acuerdo, o resultase insuficiente al estándar requerido por el COMPRADOR,

el COMPRADOR podrá rechazar el BUQUE.

En caso de que el COMPRADOR haya asistido a las pruebas de mar realizadas por el CONSTRUCTOR y haya prestado por escrito su consentimiento, el rechazo del BUQUE sólo podrá realizarse hasta el momento de la entrega.

(...)

ARTÍCULO V. INCUMPLIMIENTOS DEL COMPRADOR E INDEMNIZACIONES

V.1. Incumplimientos

Se considerará que el COMPRADOR ha incumplido este CONTRATO cuando se produzca uno de los siguientes supuestos:

a) el COMPRADOR se retrase más de quince (15) DÍAS NATURALES en el pago de cualquier hito del PRECIO establecido en el Contrato (excepto el pago vinculado al último hito), una vez el hito resulte debido y exigible bajo este Contrato.

b) ...

c) el COMPRADOR se abstiene de aceptar la entrega y tomar posesión del BUQUE a pesar de que el BUQUE está terminado de acuerdo a las disposiciones de este Contrato.

V.3. Daños Consecuenciales

Las partes acuerdan expresamente que en ningún caso estará obligado el COMPRADOR a indemnizar al CONSTRUCTOR, ya sea bajo el CONTRATO o extracontractualmente, por cualquier clase de daño o perjuicio consecuencial o indirecto que el CONSTRUCTOR haya podido sufrir por el incumplimiento del COMPRADOR.

(...)

ARTÍCULO VIII. GARANTÍA DE CALIDAD

VIII.1. GARANTÍA DE MATERIAL Y MANO DE OBRA

El CONSTRUCTOR, por un período de DOCE (12) meses naturales a partir de la entrega del BUQUE, garantiza todas sus partes integrantes, no sus accesorios y pertenencias, tanto manufacturados, suministrados o proporcionados por el CONSTRUCTOR como por sus Subcontratistas. Pero el CONSTRUCTOR no garantiza ninguna de las partidas suministradas por el COMPRADOR excepto en cuanto a su instalación por el CONSTRUCTOR. En el supuesto de que los fabricantes de cualquiera de los equipos instalados en el BUQUE ofrezcan un periodo de garantía mayor que el previsto en el presente Artículo el VENDEDOR cederá dicha garantía al COMPRADOR.

En el caso de que el BUQUE sea vendido o fletado sin tripulación durante el período de garantía esta cláusula de garantía tendrá aplicación siempre que el CONSTRUCTOR

decida aceptar su aplicación para el nuevo COMPRADOR o apruebe al Fletador, aceptación y/o aprobación que no serán denegadas injustificadamente.

NOTIFICACIÓN DE DEFECTOS

(...)

+

El CONSTRUCTOR no tendrá ninguna responsabilidad con respecto a los defectos descubiertos después de la expiración del periodo de garantía.

El CONSTRUCTOR sólo responderá, y dentro del período de garantía, por defectos de materiales, diseño o de mano de obra referidos en el epígrafe 1 de este Artículo, pero en ningún caso será responsable ante el COMPRADOR, por daños o pérdidas indirectas, consecuenciales, económicas o por pérdida de tiempo y/o lucro cesante, siendo no obstante por cuenta del COMPRADOR la asistencia de su personal surgida con motivo del desarrollo de los trabajos de reparación o reemplazo de los defectos cubiertos bajo esta garantía.

El CONSTRUCTOR no será responsable, ni estará obligado a reparar, los daños al BUQUE, o a cualquier parte del mismo o del equipo del mismo, que con posterioridad a la entrega del BUQUE hayan sido ocasionados por defectos de naturaleza distinta a la anteriormente especificada; ni tendrá tampoco ninguna responsabilidad, de acuerdo con este CONTRATO, por defectos en el BUQUE o cualquier parte de su equipo, ocasionados por fuego, accidentes de mar u otra causa, con posterioridad a la entrega del BUQUE por el COMPRADOR, salvo causados por un defecto cubierto por la presente garantía de calidad. Tampoco será responsable el CONSTRUCTOR ni estará obligado a reparar bajo los términos de esta Garantía aquellos daños que, tras la entrega, sean debidos a desgobierno del buque por el Capitán, accidente, todos ellos por causa de negligencia o dolo por parte

del COMPRADOR, sus Empleados, Agentes, o cualquier otra persona, incluyendo los Oficiales del BUQUE, tripulación, pasajeros y trabajadores a bordo.

En lo no dispuesto más arriba, la responsabilidad del CONSTRUCTOR para con el COMPRADOR que pudiera derivarse del presente contrato quedará sometida al régimen del Código Civil y de la Ley Marítima de ANDINA.

GARANTÍA DE LOS SUBCONTRATISTAS Y SUMINISTRADORES

El CONSTRUCTOR deberá transferir al COMPRADOR, si este último así se lo solicita, todos y cada uno de los derechos que tenga frente a sus contratistas o suministradores. Esta disposición no alterará ni disminuirá las obligaciones contractuales del CONSTRUCTOR.

El CONSTRUCTOR procurará insertar en sus contratos con los subcontratistas o suministradores provisiones que permitan al COMPRADOR reclamar, en su caso, directamente contra aquellos subcontratistas o suministradores.

ARTÍCULO X. LEY Y ARBITRAJE

X.1. LEY APLICABLE

El presente Contrato y todas sus obligaciones, así como las obligaciones no contractuales resultantes del, o conectadas con el mismo, se regirán por lo dispuesto en el Derecho de Andina.

SOLUCIÓN DE DISPUTAS

a) Si la disputa diferencia fuera de naturaleza técnica y surgiera durante la construcción, o antes de que se produzca la entrega del mismo, las partes acuerdan que sea el Inspector Principal de la Sociedad de Clasificación en CERVANTIA quien la resuelva, siendo su decisión final vinculante para ambas partes. Los gastos causados por dicho arbitraje técnico serán satisfechos por la parte contra la cual la discrepancia sea resuelta.

b) Cualquier discrepancia que no sea sobre asuntos técnicos, que surja entre las partes como consecuencia de la ejecución o interpretación del presente Contrato o con relación a él, directa o indirectamente, queda sometida en la ciudad de Matrice a la decisión de tres árbitros de experiencia y conocimiento marítimo probados, encomendándose la administración del arbitraje al Centro Internacional de Arbitraje de Madrid (CIAM), conforme a su Reglamento y a las cláusulas recomendadas para el arbitraje marítimo. El idioma del arbitraje será el español.

ARTÍCULO XI. PATENTES, MARCAS Y DERECHOS REGISTRADOS

(...)

ARTÍCULO XII. INTERPRETACIÓN

Si existe alguna contradicción entre las previsiones de este Contrato y la Especificación, las previsiones de este Contrato prevalecerán, y si hubiese alguna contradicción entre dicha Especificación y los Planos, prevalecerá la Especificación sobre los Planos.

Cualquier asunto técnico que no esté contemplado en este Contrato y/o Especificación y Planos, será interpretado y decidido de acuerdo con la práctica general de la construcción Naval, pero el CONSTRUCTOR no está obligado a mejorar los requerimientos de la Sociedad de Clasificación.

PRIMACÍA Y MODIFICACIONES DEL CONTRATO

El contrato constituye el compromiso íntegro alcanzado entre las Partes hasta la fecha de su firma con respecto a las materias contenidas en el mismo y sustituye y deroga todos los acuerdos previos en relación con su objeto.

Las modificaciones que se hiciesen al Contrato deberán ser redactadas por escrito en un documento firmado por las Partes.