MOOTmadrid

III COMPETICIÓN INTERNACIONAL DE ARBITRAJE Y DERECHO MERCANTIL (MOOT)

Universidad Carlos III de Madrid, España

10 enero - 25 junio de 2011

Audiencias

20 junio – 25 junio

Organizado por:

Universidad Carlos III de Madrid
CNUDMI/UNCITRAL

El Caso Moot Madrid 2011 ha sido elaborado por un equipo formado por profesionales de la Universidad Carlos III de Madrid y del despacho URÍA MENÉNDEZ. Por la Universidad Carlos III de Madrid han participado: Manuel Alba Fernández, David Ramos Muñoz y Tatiana Arroyo Vendrell. Por URÍA MENÉNDEZ han participado: Virginia Allan y Julio López Quiroga. Asimismo, deseamos agradecer a Clara Pérez de Vilma Oil S.L por la asistencia prestada en lo relativo a los aspectos técnicos del caso.

Universidad Carlos III de Madrid

UNCITRAL

ÍNDICE:

1. **Solicitud de arbitraje (CASA VERDE OIL CO)**…….……....4
2. Documento de la solicitud nº 1: Nombramiento de representante……...……12
3. Documento de la solicitud nº 2: Transcripción de conversación telefónica entre D Pantaleón Pantoja, de CANUDOIL SA, y Dª.Julia Urquidi Illanes, de Casa Verde Oil……13
4. Documento de la solicitud nº 3: Conocimiento de embarque emitido por SVGPFA……..……14
5. Documento de la solicitud nº 4: Certificado de calidad y cantidad…….16
6. Documento de la solicitud nº 5: Certificado de origen……17
7. Documento de la solicitud nº 6: Justificante del pago mediante transferencia bancaria……18
8. Documento de la solicitud nº 7: Correo electrónico enviado por Dª Julia Urquidi a D. Antonio Conselheiro, Asunto: Instrucciones buque Ciudad Perros……...19
9. Documento de la solicitud nº 8: Correo electrónico enviado por D. Antonio Conselheiro a Dª Julia Urquidi, Asunto: Re: Instrucciones buque Ciudad Perros……...20
10. Documento de la solicitud nº 9: Correo electrónico enviado por D. Pantaleón Pantoja a Dª Julia Urquidi, Asunto: Documento contractual para la adquisición de crudo…….21
11. Documento de la solicitud nº 10: Documento del contrato de compraventa…….22
12. Documento de la solicitud nº 11: Correo electrónico de Julia Urquidi a Pantaleón Pantoja, Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo…….24
13. Documento de la solicitud nº 12: Correo electrónico de Pantaleón Pantoja a Julia Urquidi, Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo……...25
14. Documento de la solicitud nº 13: Correo electrónico de Julia Urquidi a Pantaleón Pantoja, Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo……...26
15. Documento de la solicitud nº 14: Correo electrónico de Pantaleón Pantoja a Julia Urquidi, Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo……27
16. Documento de la solicitud nº 15: Correo electrónico de Julia Urquidi a Pantaleón Pantoja, Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo……28
17. Documento de la solicitud nº 16: Informe de inspección de la carga en destino.29
18. Documento de la solicitud nº 17: Correo electrónico de Julia Urquidi a Pantaleón Pantoja, Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo……30
19. Documento de la solicitud nº 18: Copia del contrato de compraventa de reemplazo…….....31

20. Documento de la solicitud nº 19: Póliza de fletamento por viaje……32
21. Documento de la solicitud nº 20: Declaración de independencia e imparcialidad del árbitro…….35
22. Documento de la solicitud nº 21: Extracto de las Condiciones generales de de SVGPFA Transportes S.A……..36
23. Documento de la solicitud nº 22: Constancia de pago de los derechos de admisión y administración de la Corte de las provisiones de fondos de honorarios de los árbitros ……37
24. **Carta a enviar por Courier (de la Corte de Arbitraje de Madrid)**.....…….38
25. **Respuesta a la solicitud de arbitraje (CANUDOS OIL S.A)**……....40
26. **Respuesta a la solicitud de arbitraje (SVGPFATransportes S.A.)**……45
27. Documento de respuesta a la solicitud nº 1: Nombramiento del representante...49
28. Documento de respuesta a la solicitud nº 2: Extracto de la información publicitaria enviada por CANUDOIL a Casa Verde Oil, el 3 de julio de 2010……..50
29. Documento de repuesta a la solicitud nº 3: Correo electrónico con recapitulación (*recap*) de la conversación telefónica mantenida entre D. Pantaleón Pantoja y Dª Julia Urquidi Illanes …….....51
30. Documento de respuesta a la solicitud nº 4: Correo electrónico de Pantaleón Pantoja a Julia Urquidi , Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo…….…….52
31. Documento de respuesta a la solicitud nº 5: Extractos de artículos de prensa relativos a los rumores sobre el crudo extraído de Farsia, y su influencia en la evolución del precio del crudo…….53
32. Documento de respuesta a la solicitud nº 6: Tablas con precios de crudos en el periodo de referencia……...56
33. Documento de respuesta a la solicitud nº 7: Declaración de D. Santiago Zavala, de la empresa de transporte La Catedral S.L……..57
35. Documento de respuesta a la solicitud nº 8: Extracto del Diario de Navegación.58
34. Documento de respuesta a la solicitud nº 9:. Certificado de navegabilidad del buque ……..……....59
36. Documento de respuesta a la solicitud nº 10:. Correo de Antonio Conselheiro a Julia Urquidi, Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo……..60
37. Documento de respuesta a la solicitud nº 11: Declaración de independencia e imparcialidad del árbitro……..61
38. **Carta a las partes a enviar por correo electrónico**…….62
39. Declaración de independencia e imparcialidad del árbitro presidente……63
40. **Orden procesal nº 1**……64
41. **Orden procesal nº 2**……66

Corte de Arbitraje de Madrid: Solicitud de Arbitraje
CASA VERDE OIL CO v.s. CANUDOS OIL S.A. / SVGPFA TRANSPORTES S.A.

D. Alonso Quijano, abogado, actuando en nombre y representación de la entidad Casa Verde Oil SA formula de conformidad con el artículo 5 del Reglamento de la Corte de Arbitraje de Madrid

SOLICITUD DE ARBITRAJE

I. IDENTIFICACIÓN DE LA DEMANDANTE Y SU REPRESENTANTE

1. La Compañía Casa Verde Oil Co, con el nombre comercial Casa Verde Oil (en adelante, Casa Verde Oil) es una sociedad fundada de acuerdo con las leyes de Cervantia, con domicilio social en Avda. Piura, no. 56, Ciudad de Repal. Su teléfono, fax y correo electrónico son, respectivamente, (77) 239 85 32, (77) 239 85 33 e info@pvoil.cer.
2. En el presente procedimiento, Casa Verde Oil se encontrará representada por D. Alonso Quijano, abogado, calle Barataria, 89, Ciudad de Repal tel. (77) 237 23 45, fax (77) 237 23 46, correo electrónico aquijano@quijanoabogados.cer. Se acredita la representación mediante el **DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 1**.
3. Casa Verde Oil se dedica a la refinación y distribución de productos derivados del petróleo, tales como la gasolina, el gasoil, el fueloil o el queroseno.

II. IDENTIFICACIÓN DE LAS DEMANDADAS

4. Son demandadas en el presente arbitraje CANUDOS OIL S.A. y SVGPFA Transportes SA.
5. CANUDOS OIL S.A, con el nombre comercial CANUDOIL (en adelante, CANUDOIL) es una sociedad fundada de acuerdo con las leyes de Andina, con domicilio social en Avda. Medina, no. 311, Ticuta, Andina. Su teléfono, fax y correo electrónico son, respectivamente, (39) 567 96 45 33, (39) 567 89 45 34 e info@canudoil.an.
6. CANUDOIL es una compañía internacional dedicada a la comercialización de petróleo. Es empresa líder del mercado, destaca por comercializar petróleo principalmente de la zona de Farsia, situada en el país de Paradisia.
7. SVGPFA Transportes SA, con el nombre comercial SVA Transportes (en adelante, SVA Transportes) es la empresa de transporte resultante de la fusión de las sociedades SVGT (Servicios Vehiculares para Gran Tonelaje) SA, y TPFAA (Transportes de Petróleo Fosfatos, Aluminio y Acero) SA, constituido de acuerdo con las leyes de Altiplania, con domicilio social en carretera de Amazonía, km.

89, Mestalia, Altiplania. Su teléfono, fax y correo electrónico son, respectivamente, (221) 879 25 91, (221) 879 25 92 e info@svgpfa.alt.

8. SVA Transportes es una multinacional dedicada a ofrecer servicios de transporte por vía marítima.

III. BREVE DESCRIPCIÓN DE LA CONTROVERSIA

9. Casa Verde Oil se dedica al refinado de petróleo y distribución de productos derivados del mismo, tales como la gasolina, el gasoil, el fueloil o el queroseno. Es una empresa con más de 20 años de experiencia en el sector, y su producto final destaca por su alta calidad. La calidad del petróleo solicitada por Casa Verde Oil se mide en relación con dos parámetros, ligereza y dulzura. Por un lado, el crudo ligero es líquido y de baja densidad y viscosidad, caracterizado por la presencia de fracciones de hidrocarburo ligeras, así como por una baja presencia de ceras. Dicha densidad se mide en grados de gravedad, según el método empleado por el *American Petroleum Institute* (API), lo que hace que se hable de "gravedad API". La gravedad API es mayor cuanto menor es la densidad del crudo. En segundo lugar, el petróleo dulce implica que el contenido en azufre del petróleo no puede ser en ningún caso superior a 0,5 %. Casa Verde Oil sólo refina petróleo crudo ligero y dulce, pues, aún siendo de precio superior, sólo el petróleo dulce contiene una cantidad desproporcionada de fracciones que permiten procesar gasolina, queroseno y gasóleo de alta calidad, y sólo el petróleo ligero permite producir una mayor cantidad de gasolina y diesel una vez el crudo ha sido refinado. Casa Verde Oil emplea crudo con 0,5% de azufre (dulce) y de entre 38º a 33º API (crudo ligero) y en ningún caso crudo de API más reducido. De lo contrario, no podría alcanzar el alto estándar de calidad por el que Casa Verde Oil es internacionalmente conocida.

10. Casa Verde Oil adquiere regularmente el petróleo crudo de tres destacadas empresas dedicadas a la comercialización de petróleo de alta calidad –ARPISTA SpA, OAO MAYTA y FUSHIA KK-, en virtud de los contratos de suministro formalizados con cada una de dichas empresas.

11. En ocasiones excepcionales, generalmente cuando por razones imprevistas Casa Verde Oil necesita aprovisionarse de una cantidad de crudo superior a la anticipada o recurrir a un aprovisionamiento de sustitución, Casa Verde Oil adquiere el petróleo de otras empresas distintas a las identificadas anteriormente. La última vez que necesitó adquirir petróleo de otra empresa tuvo lugar en agosto del 2009. En aquella ocasión acudió a CANUDOIL, empresa que se ha convertido en compañía de referencia en la comercialización de crudo procedente principalmente de la zona de Farsia. El crudo de dicha zona geográfica se caracteriza por un API entre 38º-33º; tratándose de un producto que en definitiva cubre las expectativas de calidad del tipo de petróleo empleado por Casa Verde Oil. La experiencia de Casa Verde Oil con CANUDOIL, tanto en la formalización como en la ejecución de aquél contrato de compraventa de petróleo, fue totalmente satisfactoria.

12. A principios de septiembre de 2010 y por razones de índole político se interrumpió el suministro de petróleo procedente de la zona de Ruskov. La mayor

parte del crudo suministrado por OAO MAYTA a Casa Verde Oil procede de esa zona.

13. Casa Verde Oil consideró que el petróleo de la zona de Farsia comercializado por CANUDOIL se adecuaba a la calidad de crudo que emplea en la refinería al tener una gravedad API de entre 38º-33º La necesidad de un aprovisionamiento de sustitución obligó a Casa Verde Oil a iniciar negociaciones con CANUDOIL tendentes a la adquisición de crudo.

14. Con ese propósito, en fecha 20 de octubre de 2010 Dª Julia Urquidi Illanes, representante de compras de Casa Verde Oil llamó por teléfono a D. Pantaleón Pantoja, *trader* de CANUDOIL, con el objetivo de adquirir a la mayor brevedad una partida de crudo que satisficiese sus necesidades, quedando registrados los extremos de la conversación (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 2). En la misma se detalla claramente el interés de Casa Verde Oil en adquirir 188.805,115 barriles (30.000 m3) de crudo dulce y ligero, de las mismas condiciones que el adquirido en el pasado, acordando como fecha de entrega el 29 de octubre de 2010. El precio se fijó en Brent - 0,95 euros, con referencia al precio del Brent de ese mismo día (total: 7.878.837,46 euros).

15. La compra se realizó cuando la partida de crudo ofrecida por CANUDOIL se encontraba en tránsito en dirección al estrecho de Zumro a bordo del buque Ciudad Perros siendo SVA Transportes el porteador.

16. El hecho de que el producto a adquirir estuviera ya cargado y viajando "para órdenes" hacia el Estrecho de Zumro, influyó positivamente en la formalización del contrato, en la medida que se podía asegurar el abastecimiento del petróleo solicitado en el corto plazo de tiempo que la urgencia del caso requería.

17. Al tiempo de embarcar las mercancías se emitió un conocimiento de embarque (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 3) al que acompañaría un certificado de origen (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 4), así como un certificado de calidad (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 5). Casa Verde Oil al recibir dichos documentos verificó que la calidad y la cantidad de la mercancía cargada en el buque Ciudad Perros, y que así figuraban en tales documentos, se correspondían con las características fijadas en el acuerdo de compraventa. Una vez finalizada esta verificación, y comprobado además que el documento de transporte tampoco contenía reserva alguna relativa a la mercancía transportada, Casa Verde Oil ordenó el pago del precio acordado a través de transferencia internacional (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 6).

18. El mismo día en que fue recibida de CANUDOIL la documentación acordada y referida en el apartado anterior se enviaron instrucciones a SVA Transportes para que dirigiese el buque Ciudad Perros, con la carga a bordo, al puerto de Tarraco (situado en Madre Patria), donde tendría lugar la entrega de la mercancía (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 7). Al día siguiente, fue recibida una comunicación acusando recibo de las instrucciones y confirmando que el Ciudad Perros estaba ya rumbo hacia Tarraco (puerto y ciudad del Estado de Madre Patria) (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 8).

19. Es en este punto cuando comenzaron las sorpresas para Casa Verde Oil. En el correo electrónico de 22 de octubre de 2010, (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 9) D. Pantaleón Pantoja remitió a Dª Julia Urquidi un archivo electrónico. Dicho archivo (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 10)

pretendía contener el documento correspondiente al acuerdo de compraventa, pero, claramente, contenía un error respecto de lo acordado en conversación telefónica, haciendo referencia a un crudo cuyo grado de gravedad API no se correspondía con la pactada, ni tan siquiera con la de un crudo "ligero", al referirse al rango de 29º-32º API.

20. Como no podía ser de otro modo, Dª Julia Urquidi puso en conocimiento de D. Pantaleón Pantoja el error manifiesto mediante correo electrónico de fecha 25/10/2010 (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 11) para que lo corrigiese. Y aquí es donde los hechos dieron un giro inesperado. En lugar de reconocer la existencia de un error relativo a la calidad del crudo, D. Pantaleón Pantoja indicó en su respuesta del mismo día que los grados API eran correctos; que correspondían al crudo transportado en el buque Ciudad Perros, y a lo pactado en el contrato (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 12), de modo que, lejos de pedir disculpas una de las demandadas indicaba a las claras su voluntad de que Casa Verde Oil aceptara un crudo que nunca había pedido.

21. En semejante tesitura, la demandante, a través de Dª Julia Urquidi, se vio en la necesidad de contestar mediante correo electrónico también de fecha 25/10/2010 (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 13) y remitir los documentos recibidos con anterioridad (conocimiento de embarque y certificados de calidad y origen antes referidos) que confirmaban sus afirmaciones; y que constituyeron la base sobre la que Casa Verde Oil realizó el pago del precio. Ante esta muestra de la buena fe en las intenciones de la demandante, la demandada, a través de D. Pantaleón Pantoja, en fecha 27/10/2010 (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 14) reiteró sus afirmaciones sobre la calidad del crudo, así como que el error se encontraba en los documentos.

22. En esta situación, con unos documentos que decían una cosa y la vendedora afirmando otra, mi representada se encontraba lógicamente perpleja, por lo que decidió tomar medidas para esclarecer la situación. Al alcanzar la mercancía el puerto de destino, se tomaron muestras independientes por cada uno de los tanques en los que se transportó el petróleo, después de lo cual Casa Verde Oil procedió a comunicar los resultados a ambas demandadas, en fecha 29/10/2010 (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 15), adjuntando el informe realizado tras la inspección (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 16). Por un lado, el examen reveló que el crudo transportado presentaba una gravedad API de 31º. Se trataba, por tanto, de un crudo de menor gravedad, menos dulce y ligero que el acordado en virtud del contrato de compraventa y, en definitiva, no apto para los propósitos de Casa Verde Oil. Ello ponía también de manifiesto que el conocimiento de embarque y los certificados de origen y de calidad contenían información totalmente errónea y engañosa, no coincidente en ningún caso con la que correspondía a la mercancía efectivamente transportada, lo que era responsabilidad de ambas demandadas. Por otro, las muestras tomadas revelaron que el petróleo de cuatro de los tanques del buque Ciudad Perros estaba contaminado con agua de mar. El petróleo adulterado representaba un 40 % del total de la carga.

23. Del informe realizado tras la inspección y sus resultados (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 16) puede deducirse que la contaminación del crudo con agua de mar tuvo su origen en la defectuosa limpieza de los tanques, previa a las operaciones de carga, o en cualquier caso durante el transporte. Esta circunstancia

pone de manifiesto que el buque Ciudad Perros no se hallaba en las condiciones adecuadas para recibir la carga, y que SVA Transportes incumplió las obligaciones que le correspondían como porteadora. Además, y a los efectos que aquí nos interesan, el citado informe revela irrefutablemente que la contaminación tuvo lugar en el momento del llenado de los tanques, momento anterior a la celebración del contrato y, en consecuencia, a la transmisión del riesgo a mi representada, la compradora.

24. Debe tenerse muy presente el funcionamiento del mercado del crudo para entender la situación descrita. El crudo, como cualesquiera de los bienes denominados *commodities*, se negocia de manera estandarizada, de modo que el grado de exactitud exigido es muy elevado; y la responsabilidad del vendedor de que todo sea conforme es, necesariamente, más exigente. Se trata, en todo caso, de permitir a las partes realizar transacciones de cobertura cuando exista un problema, así como de asegurar la liquidez del mercado. En el presente caso, no existía sólo un problema en la calidad de la mercancía vendida, sino que venía acompañada de un incumplimiento documentario. Casa Verde Oil no podía operar con semejante incertidumbre; y, por ello, trasladó a ambas demandadas su intención de poner fin al contrato, dejando la mercancía depositada a disposición de la vendedora, así como la intención de solicitar el reembolso de los daños y perjuicios resultantes (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 17).

25. Debido al incumplimiento de ambas demandadas, Casa Verde Oil se vio obligada a concluir otra compraventa en el mercado spot en fecha 05/11/2010, por un precio unitario de Brent - 1,54, con referencia al precio del Brent de ese mismo día (total: 8.320.641,43 euros). Lógicamente, a continuación la demandante procedió a continuación a reclamar la diferencia de precio respecto del contrato objeto de controversia (441.803,97 euros) en concepto de daños y perjuicios a ambas demandadas (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD 17), adjuntando como prueba de los daños el contrato de reemplazo (DOCUMENTO DE LA SOLICITUD 18). Casa Verde Oil manifestó asimismo que la mercancía se hallaba almacenada en sus dependencias a disposición y por cuenta de CANUDOIL.

26. Es la reticencia de ambas demandadas a cumplir con sus obligaciones y a asumir las responsabilidades resultantes del incumplimiento contractual la que obliga a Casa Verde Oil a iniciar el presente procedimiento.

IV. LOS CONTRATOS DE LOS QUE DERIVA LA CONTROVERSIA Y LA DOCUMENTACIÓN A ELLOS RELATIVA

27. El contrato de compraventa entre Casa Verde Oil y CANUDOIL concluido por teléfono (**DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 2**).

28. El conocimiento de embarque emitido por SVA Transportes (**DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 3)**

29. El certificado de origen de las mercaderías emitido por la entidad certificadora Tacna Marketing SPA (**DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 4)**

30. El certificado de calidad de las mercaderías emitido por la entidad certificadora Estelas Certificación SAU (**DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 5)**

V. EL CONVENIO ARBITRAL QUE SE INVOCA : NÚMERO DE ÁRBITROS, IDIOMA Y LUGAR DEL ARBITRAJE

31. La cláusula 5 del Conocimiento de embarque **(DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 3):**

> *"Cualquier disputa que pueda surgir entre las partes en relación con este conocimiento de embarque se resolverá conforme a lo estipulado en la cláusula 34 de la póliza de fletamento referida en el anverso".*

32. La cláusula 34 de la póliza de fletamento por viaje **(DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 19)**

> *"Cualquier disputa que pueda surgir en relación con esta Póliza de Fletamento se resolverá mediante arbitraje por un tribunal constituido por tres miembros nombrados de conformidad con las Reglas de la Corte de Arbitraje de Madrid. La sede del arbitraje se determinará conforme a lo establecido en las Condiciones Generales del fletante. El idioma del arbitraje será el español".*

33. De acuerdo con lo establecido en la cláusula 34 de la póliza de fletamento, el presente conflicto queda sometido al Reglamento de la Corte de Arbitraje de Madrid y el idioma del arbitraje será el español. De conformidad con el artículo 5 del Reglamento, esta parte designa como árbitro a D. XXX, de nacionalidad XXX. Se acompaña como **DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 20** su declaración de independencia e imparcialidad.

34. La cláusula 57 de las Condiciones Generales de SVA Transportes **(DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 21):**

> *"Cualesquiera disputas que puedan surgir entre las partes en un contrato al que sean aplicables las presentes Condiciones Generales serán resueltas ante un tribunal judicial o arbitral, según corresponda, situado en el país en el que SVGPFA Transportes tenga, en el momento de la firma del contrato, su domicilio".*

35. De acuerdo con lo establecido en las Reglas de Rotterdam (norma aplicable al asunto véase más abajo en epígrafe VI), mi representada, Casa Verde Oil, solicita el inicio del procedimiento arbitral en la ciudad de Matrice, situada en el Estado de Madre Patria donde se halla el lugar de entrega de las mercancías, el puerto de Tarraco, . Dicho lugar coincide además con la sede de la institución arbitral referida en la póliza de fletamento, la Corte de Arbitraje de Madrid.

36. Cervantia, Andina, Altiplania y Madre Patria han ratificado el Convenio de Nueva York de 1958 sobre reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras.

VI. NORMAS APLICABLES AL FONDO DE LA CONTROVERSIA

37. La Convención de Viena de 11 de abril de 1980 sobre Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías se encuentra en vigor en Cervantia y Andina, respectivamente los países de comprador y vendedor.

38. El Convenio de las Naciones Unidas de 11 de diciembre de 2008 sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías total o parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam, RR) resulta de aplicación a las relaciones entre Casa Verde Oil y SVA Transportes derivadas del conocimiento de embarque, por lo que la demandante puede hacer valer lo dispuesto en dicho convenio.

39. Las Reglas de Rotterdam se encuentran en vigor en Cervantia, Andina, Altiplania y Madre Patria.

40. De lo anterior se deduce que la Ley Aplicable al fondo del asunto es la Convención de Viena de 1980 sobre Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías en todo lo relativo al contrato de compraventa celebrado entre CANUDOIL, como vendedora, y Casa Verde Oil, como compradora; así como las Reglas de Rotterdam en todo lo relativo al contrato de transporte vigente entre SVA Transportes, como porteadora, y Casa Verde Oil, como destinataria de la mercancía transportada.

VII. CONSTANCIA DE PAGO DE LOS DERECHOS DE ADMISIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA CORTE Y DE LAS PROVISIONES DE FONDOS DE HONORARIOS DE LOS ÁRBITROS

41. Se acredita mediante el **DOCUMENTO DE LA DEMANDA Nº 22** constancia de la transferencia a la cuenta corriente de la Corte de Arbitraje de Madrid la cantidad de XXXXX € euros, en concepto de las provisiones de fondos procedentes para la tramitación del presente arbitraje.

VIII. CONCLUSIONES SOBRE EL FONDO

42. Los hechos descritos revelan claramente el incumplimiento del contrato de compraventa por parte de CANUDOIL, así como el incumplimiento del contrato de transporte por parte de SVA Transportes.

IX. PETICIÓN AL TRIBUNAL ARBITRAL

43. Como resultado de lo anterior, Casa Verde Oil solicita al Tribunal Arbitral:

- Que declare que posee jurisdicción para conocer de la disputa de Casa Verde Oil con CANUDOIL y SVA Transportes
- Que declare que el crudo entregado por CANUDOIL a Casa Verde Oil no es conforme con las especificaciones acordadas en el contrato de compraventa entre ambas compañías.
- Que declare que Casa Verde Oil actuó en el legítimo ejercicio de su derecho a resolver el contrato de compraventa, debido al incumplimiento esencial de su obligación principal como vendedora por parte de CANUDOIL; y, como tal, posee derecho a la restitución del precio
- Que declare que CANUDOIL es responsable por los daños y perjuicios por valor de 441.803,97 euros
- Que declare que CANUDOIL incumplió su obligación de entregar documentos conformes con las especificaciones del contrato de compraventa.
- Que, declare que SVA Transportes incurrió en el incumplimiento su obligación de entregar en el puerto de destino la mercancía en las condiciones especificadas en el conocimiento de embarque.
- Que declare que SVA Transportes incumplió con su deber de introducir reservas en el conocimiento de embarque emitido al objeto de corregir la información patentemente falsa suministrada por CANUDOIL.
- Que declare que, como resultado de tales incumplimientos, SVA Transportes debe ser declarada responsable por daños y perjuicios de modo solidario con CANUDOIL
- Que las partes demandadas sean condenadas al pago de las costas procesales.

En Matrice a 10 de diciembre de 2010

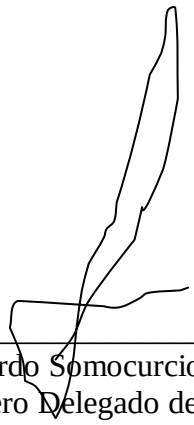
_____

Fdo. Alonso Quijano

Documento de la solicitud nº 1

Matrice, a 26 de noviembre de 2010

D.Ricardo Somocurcio, en su calidad de consejero delegado de CASA VERDE OIL CO. autoriza a D. Alonso Quijano para que asuma la defensa jurídica de la CASA VERDE OIL CO., en el procedimiento arbitral a iniciar ante la Corte de Arbitraje de Madrid contra CANUDOS OIL S.A. / SVGPFA TRANSPORTES S.A.
Lo que hago constar a todos los efectos oportunos.



D. Ricardo Somocurcio
Consejero Delegado de CASA VERDE OIL CO

Documento de la solicitud nº 2

Transcripción de conversación telefónica entre D Pantaleón Pantoja, de CANUDOIL SA, y Dª.Julia Urquidi Illanes, de Casa Verde Oil Co

Martes, 20 Octubre 2010 10:37:00

JULIA – Tenemos un pico de demanda de crudo ligero y dulce que necesitamos cubrir. Necesitaríamos unos ciento ochenta y ocho mil ochocientos barriles (digamos treinta mil metros cúbicos) que pudiesen llegarnos para antes del 30 de octubre. ¿Tenéis algo?

PANTALEÓN - Creo que podemos tener algo para vosotros. Hace unos días fletamos un buque en el que hemos cargado precisamente con esa cantidad de crudo de Paradisia, ya sabes. Es vuestro por Brent menos cero noventa y cinco euros el barril, precio CIF

J - No sé si los costes de transporte justifican el margen. Mira, ya sabes que en los últimos tiempos cada vez firmamos más contratos spot, y que nos gusta trabajar con vosotros. ¿No sé puede hacer nada con el margen?

P - Te aseguro que es lo que hay. Ahora los fletes están subiendo mucho.

J - ¿Y es de buena calidad?

P - ¿Cuándo hemos trabajado nosotros con crudos de baja calidad? Habéis trabajado con nosotros en el pasado ¿no? Y no teníais queja. Además, el crudo que se está obteniendo ahora de Paradisia es estupendo.

J - Bien, entonces así lo dejamos. Ordenaremos el pago cuando recibamos los documentos. Conocimiento de embarque, certificado de calidad y certificado de origen.

P - Correcto. Te envío un *recap* de esta conversación telefónica, y te vamos preparando el contrato, por aquello de las formalidades.

J - Muy bien, muy bien, pero en este caso la cosa urge, así que, cuanto antes recibamos los documentos, antes podemos retirar la carga, y antes cobráis vosotros. El contrato lo podemos terminar de formalizar después.

P - Los recibiréis el próximo 29 de octubre. Tienes mi palabra. Si el contrato no urge tanto, lo preparo para que lo recibáis unos días después. El transporte se realiza con nuestra empresa habitual. La persona de contacto es Antonio Conselheiro, y su e-mail a.conselheiro@svgpfa.alt

J - Correcto. Entonces, quedamos así.

P - Muy bien, hablamos

Documento de la solicitud nº 3

Vodebill 2003 Conocimiento de Embarque		C/E núm. E-4371WE Ref. Núm. 32345412	
Cargador: CANUDOS OIL SA		Persona a notificar:	
Destinatario: A la orden de CANUDOS OIL SA Entréguese a: Casa Verde Oil Co. (o a su orden). P.o. Pantaleón Pantoja 		Buque: Ciudad Perros Puerto de carga: Valle Paradiso Puerto de descarga: Zumro "para órdenes"	
Descripción de la mercancía (por el cargador)	Peso	Volumen	Fecha de carga
Crudo Procedente de Paradisia (gravedad API 33º-38º)		30.000 m3	19 Oct 2010
Emitido conforme a, y sujeto a todas las condiciones de la Póliza de Fletamento con fecha: Entre CANUDOS OIL SA (fletador) y SVGPFA Transportes SA (fletante) Flete pagadero según lo dispuesto en la póliza. Porteador (nombre y dirección): SVGPFA Transportes SA Carretera de Amazonía, km. 89, Mestalia, Altiplania		Embarcada en el puerto o lugar de carga, en buen estado y condición aparentes, a bordo del buque arriba indicado, para el transporte al puerto de descarga (o tan cerca como pueda llegar con seguridad), la mercancía arriba descrita, peso, medida, calidad, condición, contenido y valor desconocidos. En testimonio de lo cual el Capitán o Consignatario del Buque ha firmado un único original del Conocimiento de Embarque.	
Fecha y lugar de emisión: 19 de octubre de 2010, Valle Paradiso.		Nombre y firma del Capitán  Cap. Ricardo Arana	

CONDICIONES DEL TRANSPORTE

(1) Incorporación y período de responsabilidad

Todos los términos, condiciones, libertades y excepciones de la Póliza de Fletamento referida en el anverso, incluidos los relativos al derecho de retención de la mercancía, quedan expresamente incorporadas a este conocimiento de embarque. El porteador no será responsable por el daño a la mercancía, cualquiera que sea su causa, que se produzca antes de la recepción y después de la entrega al destinatario, o mientras las mercancías se hallen en poder de otro porteador diferente.

(…)

(5) Resolución de disputas

Cualquier disputa que pueda surgir entre las partes en relación con este conocimiento de embarque se resolverá conforme a lo estipulado en la cláusula 34 de la póliza de fletamento referida en el anverso.

Documento de la solicitud nº 4

ESTELAS TERMINAL MARÍTIMA

ORIGINAL

Certificado de calidad y cantidad - Set A
Buque tanque: Ciudad Perros
Fecha de carga: 19 de octubre de 2010
Id. carga: C0112

El abajo firmante, la compañía Estelas Certificación SAU, declara que la cantidad total de crudo farsi descrita a continuación fue cargada en el puerto de Valle Paradiso, en la fecha y el buque señalados.

Gravedad API	**35,6º**
Densidad	**0,8578**
Agua (KF ASTM D 4928):	**0,00 %Vol**
Sedimento (por extracción ASTM D 473):	**0,00 %Vol**
BS & W:	**0,13 %Vol**
Barriles:	**188.805,115**

Nombre: Palomino Molero



Firma: _____
Fecha: 19 de octubre de 2010

Documento de la solicitud nº 5

TACNA MARKETING SPA

ORIGINAL

CERTIFICADO DE ORIGEN

Beneficiario: Casa Verde Oil, Avda. Piura nº56, Ciudad de Repal (Cervantia).

Solicitante: Canudos Oil SA, Avda. Medina n. 311, Ticuta (Andina).

Denominación del producto: petróleo crudo farsi.

Buque:	Ciudad Perros
Fecha del conocimiento de embarque:	19 de octubre de 2010
Puerto de carga:	Valle Paradiso

Por la presente confirmamos que la mercancía descrita efectivamente proceden de la República de Paradisia.



Tacna Marketing SPA: _____po Zoila de Zavala_____

Documento de la solicitud nº 6

SOLICITUD DE TRANSFERENCIA AL EXTERIOR

CAJA RURAL DE LOS CACHORROS, S.Coop Cto.

ORDENANTE:

Nombre: CASA VERDE OIL CO.

N.IF./C.IF: AB-747894-XX

BENEFICIARIO:

Nombre: CANUDOS OIL S.A.

Domicilio: Avda. Medina, no. 311

Plaza y Provincia/País: Ticuta, Andina

Banco del Beneficiario: BANCO CELTA S.A.

Cuenta: 798X 895X 000X 6X 5670298X

DATOS DE LA TRANSFERENCIA:

DIVISA: euros **IMPORTE (en cifra):** 7.878.837,46

IMPORTE (en letra): siete millones ochocientos setenta y ocho mil ochocientos treinta y siete coma cuarenta y seis

Concepto/Observaciones: Pago de compraventa de crudo celebrada el día veinte

País de destino: Andina

Gastos: [X] **OUR** (cc ordenante) [ ] **BEN** (cc beneficiario) [ ] SHA (compartidos)

Fecha, _____

(Firma del ordenante)

Documento de la solicitud nº 7

Fecha: Jue, 21 Oct 2010 10:27:00
A: Antonio Conselheiro <a.conselheiro@svgpfa.alt>

De: Julia Urquidi Illanes<jurquidi@pvoil.cer>

CC: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>

Asunto: Instrucciones buque Ciudad Perros

Estimado Sr. Conselheiro.

Me pongo en contacto con ud. siguiendo las indicaciones de D. Pantaleón Pantoja, de la compañía CANUDOIL. En fechas recientes Casa Verde Oil adquirió la mercancía transportada por uds. a bordo del buque Ciudad Perros, que viaja "para órdenes" hacia el Estrecho de Zumro. Se nos ha entregado ya el conocimiento de embarque por uds. emitido (Nº E-4371WE), y firmado por el capitán del buque. Les rogamos den instrucciones a la dotación del buque Ciudad Perros para que se dirijan al puerto de Tarraco (Madre Patria), donde entregarán la mercancía a nuestros operarios.

No dude en contactarme para cualquier comentario o pregunta.

Recibe un cordial saludo.

Julia Urquidi

_____

Casa Verde Oil

Documento de la solicitud nº 8

Fecha: Jue, 21 Oct 2010 13:49:00
A: Julia Urquidi Illanes<jurquidi@pvoil.cer>

De: Antonio Conselheiro <a.conselheiro@svgpfa.alt>

CC: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>

Asunto: Re: Instrucciones Buque Ciudad de Perros

Estimada Julia.

Confirmo recepción de las instrucciones enviadas y su ratificación por el fletador del buque, Canudos Oil. Procedemos a instruir al capitán del buque Ciudad Perros (D. Ricardo Arana) para que dirija el buque hacia Tarraco (Madre Patria).

Reciba un cordial saludo.

Antonio Conselheiro

_____

SVA Transportes

Documento de la solicitud nº 9

Fecha: Vie 22 Oct 2010 15:16:00
A: Julia Urquidi Illanes<jurquidi@pvoil.cer>

De: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>

Asunto: Documento contractual para la adquisición de crudo

Estimada Julia.

De acuerdo con nuestra conversación telefónica de 20 de octubre de 2010, te adjunto al presente correo el documento formal del contrato de compraventa de crudo, para que des tu conformidad y lo firmes.

Recibe un cordial saludo.

Pantaleón Pantoja

_____

CANUDOIL

Documento de la solicitud nº 10

DE: Pantaleón Pantoja, CANUDOIL

A: Julia Urquidi Illanes, Casa Verde

O/Ref : VZ-...
Fecha: 22/10/2010

ESTRICTAMENTE PRIVADO Y CONFIDENCIAL
==========

NOS COMPLACE CONFIRMAR LA SIGUIENTE TRANSACCIÓN CONCLUÍDA EL 20/10/2010 ENTRE NUESTRAS RESPECTIVAS SOCIEDADES.

1. COMPRADOR

CASA VERDE OIL CO

2. VENDEDOR

CANUDOIL SA

3. PRODUCTO

CRUDO

4. ENVÍO

LA ENTREGA SE CONSIDERARÁ HECHA A TIEMPO SI LA CARGA COMIENZA DURANTE EL PERIODO DE CARGA.

5. CANTIDAD

[188805,115] BARRILES. TAL COMO FIGURE EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

6. CALIDAD

CRUDO FARSI NORMAL PARA LA EXPORTACIÓN CON LAS SIGUIENTES ESPECIFICACIONES:

ESPECIFICACIÓN	MIN/MAX	MÉTODO
LIGEREZA	29º/32º	API
DULZURA (AZUFRE)	0,45/0,55%	

NO SE CONTEMPLAN GARANTÍAS, CONDICIONES O DECLARACIONES, EXPRESAS O IMPLÍCITAS, EN RELACIÓN CON LA CALIDAD, COMERCIABILIDAD, IDONEIDAD O APTITUD PARA CUALESQUIERA USO ESPECÍFICO O DE OTRO TIPO, MÁS ALLÁ DE LA DESCRIPCIÓN DEL CRUDO Y LAS ESPECIFICACIONES CONTENIDAS EN EL PRESENTE CONTRATO.

7. PRECIO

BRENT – 0,95 EUROS, TOMANDO COMO REFERENCIA EL PRECIO DEL BRENT A DÍA 20 DE NOVIEMBRE DE 2010

8. DOCUMENTOS

EL VENDEDOR ENTREGARÁ AL COMPRADOR UN CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL QUE FIGURE LA INFORMACIÓN PRECISA SOBRE LA MERCANCÍA CARGADA, Y EN CUALQUIER CASO ADECUADO PARA LA RECEPCIÓN DE LA MERCANCÍA A LA DESCARGA.

ASIMISMO, EL VENDEDOR DEBERÁ PROPORCIONAR UN CERTIFICADO DE ORIGEN Y UN CERTIFICADO DE CALIDAD EMITIDO POR UNA ENTIDAD INDEPENDIENTE DE RECONOCIDO PRESTIGIO, QUE ACREDITEN EL CUMPLIMIENTO DE LO PACTADO EN ESTE CONTRATO.

[…]

20. ARBITRAJE DE CALIDAD

CUALQUIER DISPUTA O CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LAS PARTES EN CUANTO A LA DETERMINACIÓN DE LA CALIDAD DEL CRUDO DEBERÁ RESOLVERSE MEDIANTE RECURSO A ARBITRAJE DE CALIDAD, SOMETIDO A LA DETERMINACIÓN DE UN EXPERTO ELEGIDO DE COMÚN ACUERDO POR LAS DOS PARTES, Y SOMETIDO A LAS REGLAS DEL INSTITUTO.

ELLO NO SUPONDRÁ, EN NINGÚN CASO, LA RENUNCIA POR LAS PARTES AL RECURSO A OTROS MECANISMOS DE RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS, EN LA MEDIDA EN QUE SE TRATE DE PRESERVAR LOS DERECHOS DE LAS MISMAS

Documento de la solicitud nº 11

Fecha: Lun, 25 Oct 2010 11:35:00
A: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>

De: Julia Urquidi Illanes <jurquidi@pvoil.cer>

Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo

Estimado Pantaleón.

He examinado el contrato, y está conforme. Sin embargo, debe haber habido un error en la redacción de las calidades. Nosotros os pedimos crudo ligero y dulce, como la vez anterior que habíamos contratado. Es decir, con gravedad API en torno a 38º-33º. El documento habla de 29º-32º. Se os habrá pasado. Te ruego que corrijas la errata y me lo vuelvas a enviar para su firma.

Un saludo.

Julia Urquidi Illanes

_____

Casa Verde Oil

Documento de la solicitud nº 12

Fecha: Lun, 25 Oct 2010 16:49:00
A: Julia Urquidi Illanes <jurquidi@pvoil.cer>

De: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>

Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo

Estimada Julia.

Me complace informarte de que el buque Ciudad Perros sigue su curso sin problemas, y llegará a su destino en la fecha prevista, el 29 de octubre de 2010.

En cuanto al supuesto "error", no hay tal. Las medidas de gravedad API son las normales para el crudo que negociamos proveniente de los campos petrolíferos en el desierto de Hircania. Hasta ahora, como comentamos por teléfono, las operaciones que hemos cerrado han sido un éxito, y es un crudo que no está dando ningún tipo de problemas. Espero que esto resuelva tu duda

Recibe un cordial saludo

Pantaleón Pantoja

_____

CANUDOIL

Documento de la solicitud nº 13

Fecha: Lun 25 Oct 2010 18:35:00
A: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>

De: Julia Urquidi Illanes <jurquidi@pvoil.cer>

Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo

Estimado Pantaleón.

Me temo que no ha habido ningún error. El crudo que pedimos se supone que venía de los campos petrolíferos del golfo de Farsia, no de Hircania, ni de ningún otro lugar remoto. Si no, no hubiésemos aceptado un precio con el margen que pusisteis. De hecho, así lo corroboran el conocimiento de embarque, certificado de calidad y certificado de origen que nos enviasteis, y que te envío escaneados como documentos adjuntos al presente correo, para que lo compruebes por ti mismo. Espero que os sea posible arreglar este lamentable error, y que el crudo que está llegando a puerto sea, efectivamente, el que pedimos, y no el que me dices en tus correos. Te habrás despistado, no pasa nada y no diremos nada. Tan sólo arréglalo, por favor.

Un saludo.

Julia Urquidi Illanes

_____

Casa Verde Oil

Documento de la solicitud nº 14

Fecha: Mie 27 Oct 2010 15:17:00
A: Julia Urquidi Illanes <jurquidi@pvoil.cer>
De: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>

Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo

Estimada Julia.

En efecto hubo un error, y te pido disculpas por ello. Parece ser que el inspector encargado de elaborar el certificado de calidad en el puerto de origen confundió la muestra con la de la carga de otro buque que estaba inspeccionando, y el capitán copió directamente la información en el conocimiento de embarque. En cuanto al certificado de origen, claramente dice "Paradisia", lo que incluye tanto el golfo de Farsia como el desierto de Hircania.

En todo caso, tuvimos ocasión de hablar con el *trader* que negoció la otra partida de crudo, para saber por qué no había sonado la alarma. Nos informó que, ciertamente, los documentos no se correspondían con lo exigido en el crédito documentario. No obstante, habían llamado al comprador y todo se resolvió satisfactoriamente. Asimismo, nos informó de que, con tan poca diferencia, cualquiera podría haberse confundido. En todo caso, disculpa, y esperamos que esto resuelva definitivamente el malentendido.

Un saludo.

Pantaleón Pantoja

_____

CANUDOIL

Documento de la solicitud nº 15

Fecha: Vie 29 Oct 2010 21:36:00
A: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>
De: Julia Urquidi Illanes <jurquidi@pvoil.cer>

Cc: Antonio Conselheiro <a.conselheiro@svgpfa.alt>

Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo

Estimado Pantaleón, estimado Antonio.

Os escribo en relación con el asunto de referencia, después de que el buque Ciudad Perros haya llegado a puerto.

Como, después de tanta contradicción, errores y correcciones no nos aclarábamos ni nosotros sobre lo que queríais vendernos decidimos esperar a la inspección de la carga en destino. El resultado de dicha inspección se encuentra en el informe que te adjunto escaneado.

En el informe se establece, claramente, que el crudo contenido en las bodegas del buque posee una gravedad API de 31º, lo que, claramente, se encuentra fuera del rango que nosotros habíamos encargado, que era el mismo que habíamos acordado siempre con vosotros. Nosotros siempre hablamos de crudo ligero, no pesado. Ello supone que, además de habernos enviado un crudo no conforme, los documentos también eran incorrectos.

Asimismo, la inspección reveló que una parte muy significativa de la carga se encontraba contaminada por agua de mar; aparentemente como resultado de una mala operación de limpieza antes de la carga en origen.

Como podrás entender, nada de esto es serio y profesional. En el sector del crudo transamos con pocas variables, pero esas tienen que estar todas bien, porque tienes que tomar decisiones rápidas. Lamento comunicaros que, en estas condiciones, no podemos hacernos cargo de la partida de crudo que nos habéis enviado. Hemos dispuesto las medidas oportunas para su almacenamiento en Tarraco (Madre Patria), donde queda a vuestra disposición para que lo retiréis en cuanto nos hayáis devuelto el precio de compra.

Desconozco si la adulteración del crudo o la redacción de los documentos son exclusivamente cosa vuestra, y por eso pongo a A. Conselheiro, de la empresa transportista, en copia del presente correo. No obstante, sois igualmente responsables, porque cada cual debe saber con quién contrata y además ambas cosas afectan a vuestras obligaciones. Os informaremos a ambos de la medida específica de perjuicio económico para que informéis a vuestro departamento de pagos.

Julia Urquidi Illanes

_____

Casa Verde Oil

Documento de la solicitud nº 16

LITUMA INSPECCIONES SRL

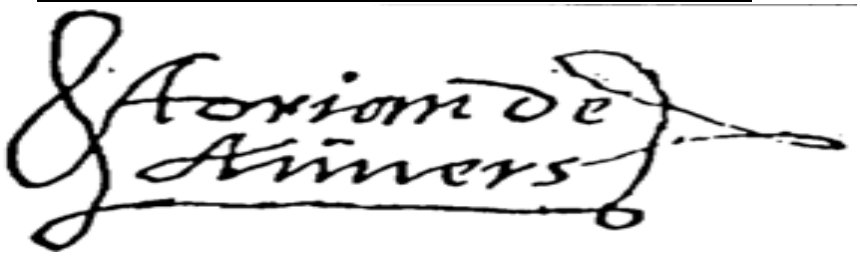
CERTIFICADO DE INSPECCIÓN DE CARGA

El abajo firmante certifica que, realizada la inspección de la carga transportada por el buque "Ciudad Perros" a su llegada al puerto de Tarraco en la fecha abajo consignada, el resultado obtenido fue el siguiente:

Carga:	**Petróleo crudo**
Gravedad API	**31º**
Densidad	**0,8708**

Las muestras tomadas de cuatro de los tanques de carga (12.000 m3) revelan contaminación por agua salda en una proporción del 8%

Nombre: Adrián Nieves



Firma: _____

Fecha: 29 de octubre de 2010

Lituma Inspecciones SRL
Aptdo. de correos 411112, Avda. Juana Baura – Tarraco, Madre Patria

Reg. No. 874321QW

Documento de la solicitud nº 17

Fecha: Mar 9 Nov 2010 12:43:00
A: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>
De: Julia Urquidi Illanes <jurquidi@pvoil.cer>

Cc: Antonio Conselheiro <a.conselheiro@svgpfa.alt>

Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo

Estimado Pantaleón, estimado Antonio.

Os informo de que el cargamento de crudo sigue a disposición de CANUDOIL, para cuando decidáis retirarlo, previa devolución del precio.

Asimismo, os informo en nombre de Casa Verde Oil de que, como resultado de vuestra mala gestión de la presente operación, debimos proceder a realizar una compraventa de reemplazo en el mercado spot, de 188.805,115 barriles, a un precio unitario de Brent -1,54. Ello supuso un precio total de 8.320.641,43 euros; esto es, 441.803,97 euros más que en el contrato que firmamos con vosotros en su día. Adjuntamos el contrato como prueba.

Como es lógico, os corresponde satisfacer esta diferencia como daños y perjuicios derivados del incumplimiento de vuestras obligaciones; y esperamos vuestra respuesta para ponernos de acuerdo en las condiciones de pago. Naturalmente, como es lógico, nos reservamos la posibilidad de ejercitar las acciones legales oportunas.

Un saludo.

Julia Urquidi Illanes

_____

Casa Verde Oil

Documento de la solicitud nº 18

DE: Urania Cabral, Leonidas OIL
A: Julia Urquidi Illanes, Casa Verde OIL

O/Ref : VZ-...
Fecha: 08/11/2010

ESTRICTAMENTE PRIVADO Y CONFIDENCIAL
==========

NOS COMPLACE CONFIRMAR LA SIGUIENTE TRANSACCIÓN CONCLUÍDA EL 05/11/2010 ENTRE NUESTRAS RESPECTIVAS SOCIEDADES.

1. COMPRADOR

CASA VERDE S.A.

2. VENDEDOR

LEONIDAS OIL

3. PRODUCTO

CRUDO

[…]

5. CANTIDAD

[188805,115] BARRILES. TAL COMO FIGURE EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

6. CALIDAD

CRUDO FARSI NORMAL PARA LA EXPORTACIÓN CON LAS SIGUIENTES ESPECIFICACIONES:

ESPECIFICACIÓN	MIN/MAX	MÉTODO
LIGEREZA	35º	API
DULZURA (AZUFRE)	0,5%	

7. PRECIO

BRENT – 1,54 EUROS, TOMANDO COMO REFERENCIA EL PRECIO DEL BRENT DEL DÍA 5 DE NOVIEMBRE DE 2010

Documento de la solicitud nº 19

PÓLIZA DE FLETAMENTO POR VIAJE DE BUQUE TANQUE
ALATANKERVOY 87

Lugar Mestalia Fecha 7/10/2010

QUEDA EN EL DÍA DE HOY ACORDADO entre SVGPFA Transportes SA, como propietario y armador (en adelante "fletante") del buque tanque de motor llamado "Ciudad Perros" (en adelante "el buque"), con pabellón de Altiplania, y CANUDOS OIL SA (en adelante "fletador") que el transporte aquí previsto será realizado conforme a los términos y condiciones de esta Póliza de Fletamento que incluye la Parte I y la Parte II. En caso de conflicto entre las disposiciones de la Parte I y las de la Parte II prevalecerán las primeras.

Parte I

(A) Descripción del buque:

(i) Clase: buque tanque

(ii) Desplazamiento: 40,043 toneladas de agua salada.

(iii) Eslora total: 178 metros.

(iv) Manga máxima: 29,8 metros.

(v) Capacidad: treinta mil (30.000) metros cúbicos (al 98%).

(vi) Ha transportado o transportará las siguientes cargas antes del comienzo de este Fletamento:

a. Ultimo viaje: petroleo crudo
b. Penúltimo viaje: gasoil
c. Antepenúltimo viaje: gasoil

(vii) Completamente equipado con sistema térmico en todos los tanques de carga y capaz de mantener la carga en todo momento a una temperatura máxima de 60ºC, con una temperatura del agua marina mínima de 7ºC.

(viii) Siempre que las instalaciones de tierra lo permitan, capaz de mantener una presión de 100 PSI en los colectores del buque, o de descargar la carga completa en menos de 24 horas. Si se realizan operaciones de COW el tiempo máximo adicional para la descarga de la carga completa será de otras 24 horas (ver Cláusula 11.b).

(ix) A bordo todos los documentos y certificados requeridos por cualquier ley en vigor en la fecha de esta Póliza para la realización del servicio acordado.

(x) Equipado con 12 grúas, cada una con una capacidad máxima de carga segura de 3 toneladas para el levantamiento de mangueras o tuberías marinas a los colectores de babor y estribor del buque.

(xi) Con revestimiento interior de los tanques adecuado para el transporte de carga líquida consistente en petróleo o crudo, productos derivados o sustancias de análoga naturaleza.

(xii) Equipado con un Sistema de Gas Inerte plenamente operativo y conforme con las disposiciones del Protocolo de 1978 del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar en versión aplicable en cualquiera de los lugares o áreas a los que el buque pueda ser dirigido bajo esta Póliza.

(B) Situación del buque:

Fecha esperada de alistamiento para la carga:
Compromisos previos al presente Fletamento:
(C) Descripción de la carga:

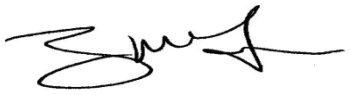
Crudo o productos derivados, a opción del fletador.
La carga no podrá ser cargada a una temperatura superior a 60ºC.
(D)Área o puertos de carga y descarga:

A opción del fletador, siempre en la costa de PARADISIA para la carga, y dentro de la región de AREPA para la descarga.

(…)

En testimonio de lo cual el fletante y el fletador han concluido esta Póliza de Fletamento, que incluye un preámbulo, la Parte I y la Parte II, a ser ejecutada en la fecha arriba señalada

Por el fletante



D. Antonio Conselheiro
SVGPFA Transportes SA
Carretera de Amazonía, km. 89
Mestalia, Altiplania

Por el fletador



D. Pantaleón Pantoja
CANUDOS OIL SA
Avda. Medina, no. 311
Ticuta, Andina

Parte II

(…)

Limpieza

5. (a) El capitán ejercerá la debida diligencia para mantener los tanques, tuberías, bombas y colectores de buque en el estado adecuado para la carga descrita en la Parte I, letra (C).

(b) El fletador podrá nombrar un representante a bordo del buque en cualquier puerto de carga o descarga y el fletante deberá cooperar para facilitar su inspección del buque o la observación de las operaciones de carga o descarga.

(c) El fletador podrá solicitar una inspección de los tanques del buque en el puerto de carga o descarga para comprobar la cantidad o calidad de la carga, el agua o residuos a bordo. La despresurización de los tanques para mantener el espacio vacío será realizada de acuerdo con la última edición de la Guía Internacional de Seguridad para Buques Tanque y Terminales. El fletador podrá también inspeccionar y tomar muestras de los depósitos de combustible y otros espacios no destinados a la carga. Cualquier retraso del buque causado por cualquier inspección, medida o toma de muestras descrita, o asociado a la despresurización y represurización de los tanques contará como tiempo de plancha o de demora, si el buque incurre en demora.

(…)

Carga y descarga

11. (a) No podrá ser cargada ninguna carga que pueda causar daños al buque.
La carga será cargada en el buque por cuenta y riesgo del fletador hasta la conexión con los colectores permanentes del buque.
Las mangueras y tuberías para la carga y la descarga serán proporcionadas por el fletador, y conectadas a los colectores por el fletador o, a opción del fletador, por el fletante pero en representación, por cuenta y riesgo del fletador.

(b) Si el buque está equipado con un sistema COW el capitán organizará la limpieza a solicitud del fletador o de cualquier autoridad competente, que deberá ser realizada al mismo tiempo que las operaciones de carga. Cualquier tiempo adicional necesario por causa de las operaciones de COW será contado como tiempo empleado en la descarga, excepto la pérdida de tiempo causada por el mal funcionamiento del sistema COW.

(c) Si el buque no cuenta con un sistema COW las operaciones de limpieza de crudo serán realizadas por cualquier método eficaz por cuenta y riesgo del fletador. A estos efectos, el fletador podrá organizar por sí mismo las operaciones o, a solicitud del fletador, las mimas serán organizadas o realizadas por el fletante en representación y por cuenta y riesgo del fletador.

(…)

Conocimientos de embarque

31. Sin perjuicio de todas las disposiciones de esta Póliza de Fletamento, el capitán del buque firmará los conocimientos de embarque que sean presentados o solicitados por el fletador. El fletador deberá indemnizar al fletante por cualquier responsabilidad o gasto en que pueda incurrir por causa de la emisión de conocimientos de embarque, en la medida en que sus términos supongan la modificación de las condiciones de esta Póliza de Fletamento en perjuicio del fletante.

(…)

Resolución de disputas

34. Cualquier disputa que pueda surgir en relación con esta Póliza de Fletamento se resolverá mediante arbitraje por un tribunal constituido por tres miembros nombrados de conformidad con las Reglas de la Corte de Arbitraje de Madrid. La sede del arbitraje se determinará conforme a lo establecido en las Condiciones Generales del fletante. El idioma del arbitraje será el español.

(…)

Condiciones Generales

43. Quedan incorporadas a esta Póliza de Fletamento las Condiciones Generales del Fletante. En caso de contradicción entre esta Póliza de Fletamento y las Condiciones Generales prevalecerá lo dispuesto en la primera.

Documento de la solicitud nº 20

DECLARACIÓN DE INDEPENDENCIA E IMPARCIALIDAD DEL ÁRBITRO

D. XXX DECLARA:

1. Que **ACEPTO** actuar como árbitro en el procedimiento arbitral administrado por la Corte de Arbitraje de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Madrid (en adelante "la Corte") entre CASA VERDE OIL CO y CANUDOS OIL S.A. / SVGPFA TRANSPORTES S.A.

2. Que **CONOZCO** el vigente Reglamento de la Corte y, en particular sus artículos 11, 12 y 13.

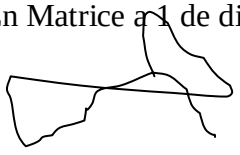
3. Que **CONFIRMO** mi aptitud y disponibilidad para actuar como árbitro de conformidad con todos los requisitos de dicho Reglamento y acepto ser remunerado de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 47.

4. Que **POSEO** las calificaciones necesarias para actuar como árbitro de conformidad con la legislación vigente y el Reglamento de la Corte y no estoy impedido de *iure* o *de facto* para el ejercicio de mis funciones como árbitro.

5. Que **SOY INDEPENDIENTE** de cada una de las partes y de sus representantes y tengo la intención de seguir siéndolo hasta la finalización del arbitraje. En concreto, no poseo con las partes o con la controversia suscitada ninguna de las relaciones previstas en el artículo 11 del Reglamento de la Corte.

6. Que me **COMPROMETO** a mantener el secreto y la más estricta confidencialidad sobre el procedimiento arbitral y el laudo.

En Matrice a 1 de diciembre de 2010



Firma del Árbitro

Documento de la solicitud nº 21

Extracto de las condiciones generales de SVGPFA TRANSPORTES S.A.:

[…]

CLÁUSULA 57. RESOLUCIÓN DE DISPUTAS

Cualesquiera disputas que puedan surgir entre las partes en un contrato al que sean aplicables las presentes Condiciones Generales serán resueltas ante un tribunal judicial o arbitral, según corresponda, situado en el país en el que SVGPFA Transportes tenga, en el momento de la firma del contrato, su domicilio.

Documento de la solicitud nº 22

Constancia de pago de los derechos de admisión y administración de la Corte de las provisiones de fondos de honorarios de los árbitros

Documento de transferencia a la cuenta corriente de la Corte de Arbitraje de Madrid la cantidad de xxxxxxxxxx € euros, en concepto de las provisiones de fondos procedentes para la tramitación del presente arbitraje

CARTA A ENVIAR POR COURIER

Matrice, 7 de diciembre de 2010

A: **CANUDOS OIL S.A**,
Avda. Toloso, no. 311,
Ticuta, Andina

SVGPFA TRANSPORTES S.A.
Carretera de Molinera, km. 89,
Mestalia, Altiplania

Ref. Arb 81/2010

Muy Sres. nuestros:

Hemos recibido de la sociedad CASA VERDE OIL Co. la solicitud de someter a arbitraje las diferencias surgidas entre Vds., copia de la cual les acompañamos.

En consonancia con el artículo 6.1 del citado Reglamento (del que adjuntamos un ejemplar), les rogamos que en el plazo de **15 días naturales** sometan a esta Secretaría su respuesta a la solicitud de arbitraje alegando todo aquello que consideren necesario para la mejor defensa de sus intereses.

Igualmente, deberán aportar la oportuna provisión de fondos mediante transferencia bancaria (CAJA MADRID 2038 5903 23 6000071068 Concepto: Moot Madrid (GMI1).), adjuntando justificante de dicha transferencia con su respuesta a la solicitud, Ref. Arb. 81/2010. En nuestra página web www.cortearbitrajemadrid.es tenemos disponible un calculador de aranceles que esperamos les sea de utilidad.

La Corte de Arbitraje de Madrid, consciente del relevante y creciente papel que juegan las tecnologías de la información en la optimización de la resolución de conflictos comerciales, ha puesto en marcha desde el 1 de julio de 2010 TAO-OAM, un servicio que permite que los arbitrajes sean administrados y consultados online. TAO-OAM es un sistema de tramitación de arbitrajes voluntario que únicamente será utilizado por la Corte de arbitraje de Madrid en caso de que ambas partes estén de acuerdo. Por ello les rogamos que en el mismo plazo de 15 comuniquen a la Corte si están interesados en que se utilice este sistema en la tramitación del arbitraje del que son parte.

Asimismo, se le informa de que la administración de este arbitraje será tramitada por D. David Ramos y Dña. Tatiana Arroyo (mootmadrid@uc3m.es) a los que rogamos copien en todas sus comunicaciones y a quienes pueden dirigir cualquier duda jurídica.

En espera de sus noticias, les saluda atentamente,

_____

Corte de Arbitraje de Madrid: Solicitud de Arbitraje
CASA VERDE OIL CO v.s. CANUDOS OIL S.A. / SVGPFA TRANSPORTES S.A.
ARBITRAJE Nº 81/2010

Dña. Aldonza Lorenzo, abogado, actuando en nombre y representación de la entidad CANUDOIL S.A. (en adelante, CANUDOIL) formula, dentro del plazo conferido a tal fin y de conformidad con el artículo 6 del Reglamento de la Corte de Arbitraje de Madrid

RESPUESTA A LA SOLICITUD DE ARBITRAJE

I. IDENTIFICACIÓN DE LA DEMANDADA Y SU REPRESENTANTE

1. CANUDOS OIL S.A, con el nombre comercial CANUDOIL (en adelante, CANUDOIL) es una sociedad fundada de acuerdo con las leyes de Andina, con domicilio social en en Avda. Medina, no. 311, Ticuta, Andina. Su teléfono, fax y correo electrónico son, respectivamente, (39) 567 96 45 33, (39) 567 89 45 34 e info@canudoil.an.
2. En el presente procedimiento, CANUDOIL se encontrará representada por Sra. Dña. Aldonza Lorenzo, con domicilio en Calle Haldudo, no. 31 Ticuta, Andina, tel. (77) 239 45 77, fax (77) 239 45 78, correo electrónico a.lorenzo@abogados.an y sus datos de contacto coinciden con los de CANUDOIL. Se acredita la representación mediante el **DOCUMENTO DE RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº 1**.

II. BREVES ALEGACIONES SOBRE LA DESCRIPCIÓN DE LA CONTROVERSIA EFECTUADA POR EL DEMANDANTE

Ausencia de falta de conformidad y de incumplimiento esencial del contrato de compraventa

3. CANUDOIL niega que hubiera asumido la obligación de entregar el tipo de petróleo identificado por Casa Verde Oil. Casa Verde Oil conocía sobradamente que CANUDOIL ofrecía petróleo no sólo de la zona de Farsia, sino además más recientemente también del desierto de Hircania, como refleja el extracto de información publicitaria enviada por CANUDOIL a Casa Verde Oil en fecha 03/07/2010 (DOCUMENTO DE LA RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº 2). Asimismo, CANUDOIL ofreció y Casa Verde Oil aceptó adquirir petróleo de la

segunda zona indicada, tal como refleja la recapitulación posterior de la conversación telefónica enviada por correo electrónico por D. Pantaleón Pantoja a Dª Julia Urquidi en fecha 21/10/2010 (DOCUMENTO DE RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº 3).

4. La cuestión, en todo caso, debería ser menor, ya que el motivo para ofrecer crudo del habitualmente negociado por CANUDOIL (procedente del desierto de Hircania) posee una calidad muy similar, y un precio inferior al de la zona de Farsia. La supuesta diferencia de calidad es irrelevante en el momento en que el crudo se somete al proceso de refinado, sin que quepa hablar de una diferencia en coste significativa, siendo el resultado de los productos finales o derivados del petróleo de casi igual calidad.

5. Tales hechos claramente demuestran que no habría un incumplimiento del contrato. Aún de haberse acordado la adquisición de petróleo de la zona de Farsia la cuestión relevante residía en la adquisición de crudo ligero y dulce, características con las que, de acuerdo con el estándar de mercado, el crudo entregado cumplía perfectamente; de modo que la negativa a recibir el crudo y su almacenaje constituyen una reacción absolutamente desproporcionada, extremos todos que CANUDOIL, a través de D. Pantaleón Pantoja, le hizo saber a Dª Julia Urquidi Illanes en correo electrónico de 03/11/2010 (DOCUMENTO DE RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº 4).

Ausencia del derecho de Casa Verde Oil a percibir daños y perjuicios por incumplimiento documentario.

6. CANUDOIL considera que la discrepancia documentaria trae causa de un incidente ajeno a su esfera de control, como es el hecho de que el certificado de calidad empleado para la emisión de los restantes documentos de origen y transporte se correspondiese con el cargamento de un buque distinto del buque Ciudad Perros. El certificado de calidad fue emitido por la entidad certificadora Estelas Certificación SAU, empresa de reconocido prestigio en el mercado de los servicios que presta, y ajena a CANUDOIL y su organización. La empresa certificadora emitió dos certificados de calidad de dos buques distintos cuyas operaciones de carga estaban llamadas a iniciarse en el mismo momento y fue dicha entidad la que confundió por error la información al ser incluida en cada uno de los certificados.

7. Los restantes documentos de transporte –el conocimiento de embarque y el certificado de origen- fueron redactados y emitidos a posteriori y en base al certificado de calidad erróneamente redactado, lo cual, repetimos, debe entenderse justificado y en cualquier caso no imputable a la conducta de CANUDOIL.

8. Adicionalmente, debe aclararse que los daños pretendidamente derivados del alegado incumplimiento documentario por parte de CANUDOIL son inexistentes, pues las circunstancias descritas en ningún momento impidieron que CANUDOIL cumpliese con su obligación de entrega de mercancía conforme con el contrato de compraventa en el momento de la transmisión del riesgo y en condiciones adecuadas para que Casa Verde Oil procediese a su recepción en el puerto de destino.

Ausencia del derecho de Casa Verde Oil a percibir daños y perjuicios de CANUDOIL por adulteración de la mercancía por agua salada

9. CANUDOIL en ningún caso es responsable de la adulteración del crudo, ni debe indemnizar a Casa Verde Oil por la cantidad de crudo adulterada. El momento en que aconteció el hecho que ocasionó la adulteración del petróleo tuvo lugar una vez transmitido el riesgo a Casa Verde Oil, conforme a los términos del contrato celebrado entre ambas. En todo caso, la solución si se entrega una partida de crudo contaminada por agua es la de limpiar y filtrar el crudo, operación en absoluto costosa ni gravosa. Rechazar la partida por este u otro motivo similar resulta una reacción absolutamente desproporcionada.

Resolución oportunista del contrato de compraventa

10. Considerando la falta de justificación de la reacción de Casa Verde Oil, si se desea lograr una explicación para su comportamiento se puede encontrar en los acontecimientos acaecidos entre las fechas 20/10/2010 y 03/11/2010, que sacudieron a los mercados de crudo internacionales. Ya entre abril y mayo de 2010 los precios habían sufrido oscilaciones abruptas motivadas por el anuncio, por parte de Paradisia, de ensayos militares con misiles de largo alcance. Además de en un alza brusca, ello se tradujo en una mayor volatilidad de los precios.

11. En este contexto, y cuando todavía no había finalizado el transporte de la mercancía, comenzó a difundirse en los mercados internacionales el rumor de que el crudo procedente de las últimas extracciones del golfo de Farsia (Paradisia) poseía una elevada concentración de mercurio, así como un nivel de azufre superior al estimado por los mercados. El transcurso de los acontecimientos, el papel de la rumorología, y su influencia en los precios, quedan reflejados en la sucesión de extractos de prensa entre los días 21/10/2010 y 04/11/2010, incluidos como documento de prueba (DOCUMENTO DE RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº 5). Ello ocasionó una bajada continuada del precio del crudo, que culmina, aproximadamente, en torno al 29/10/2010, como refleja la tabla de precios de referencia (DOCUMENTO DE RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº 6) de modo prácticamente contemporáneo a la decisión de Casa Verde Oil de resolver el contrato de compraventa. Resulta interesante señalar que los tests realizados por parte de las autoridades de Paradisia revelaron lo infundado de los rumores; pero es que, además, reflejaron un nivel de azufre inferior a lo esperado para el crudo del desierto de Hircania, confirmando la impresión de CANUDOIL sobre la calidad del mismo.

Inexistencia de daños y perjuicios por transacción de reemplazo

12. La cuestión del oportunismo se agrava si tenemos en cuenta la posterior petición de daños y perjuicios, basada en la diferencia entre el precio del contrato y el precio de la transacción sustitutiva. Mientras Casa Verde Oil alega que dichos

daños deben calcularse con respecto al contrato suscrito en fecha 05/11/2010, las demandadas han tenido acceso a información que demuestra que, en fecha 28/10/2010 Casa Verde Oil adquirió una partida de 188.805,115 barriles de crudo de Sumaria, como demuestra la declaración del testigo D. Santiago Zavala, de la compañía de transportes La Catedral Corp, filial por otro lado de SVA Transportes (DOCUMENTO DE RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº 7).

III. OPOSICIÓN AL ARBITRAJE

13. CANUDOIL considera que la cláusula de resolución de disputas por la que debería dirimirse la controversia es la prevista en la cláusula 20 del Contrato de compraventa (**DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 10**), y por ello el tribunal arbitral debería declararse incompetente para resolver sobre la misma.

14. En ningún caso puede considerarse que la cláusula de la póliza de fletamento tiene fuerza vinculante frente a CANUDOIL, menos aún para hacer valer derechos y obligaciones nacidas del contrato de compraventa.

15. Aun cuando la demandada rechaza la competencia del tribunal arbitral, designa conjuntamente con SVA Transportes a D. YYY como árbitro para conocer de la presente disputa. Se acompaña como **DOCUMENTO DE LA RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº 11** su declaración de independencia e imparcialidad.

IV. TRAMITACIÓN DEL ARBITRAJE ONLINE

16. CANUDOIL no reconoce la competencia de la Corte de Arbitraje de Madrid para la tramitación del presente arbitraje. Por ello tampoco está de acuerdo en que se utilice el sistema en la tramitación del arbitraje online que les ha sido propuesto.

V. PETICIÓN AL TRIBUNAL ARBITRAL

17. CANUDOIL solicita al Tribunal Arbitral:

- Que se declare incompetente para conocer del presente arbitraje.
- Que en caso de declarase competente, declare que CANUDOIL cumplió con su obligación de entrega de mercancía conforme, tal como fue pactado en el contrato.
- Que, en caso de considerar que la obligación de entrega bajo el contrato de compraventa fue efectivamente incumplida, declare que la falta de conformidad de la mercancía entregada no constituye incumplimiento esencial en los términos de la legislación aplicable, y por tanto no justifica la resolución del contrato.
- Que declare que CANUDOIL no debe indemnizar en cuantía alguna por falta de conformidad documentaria.
- Que condene a la parte demandante al pago de las costas procesales.

Mestalia, a 17 de diciembre de 2010

_____

Fdo. Dña. Aldonza Lorenzo

Representante legal CANUDOS OIL S.A.

Corte de Arbitraje de Madrid: Solicitud de Arbitraje
CASA VERDE OIL Co v.s. CANUDOS OIL S.A. / SVGPFA TRANSPORTES S.A.
ARBITRAJE Nº 81/2010

Dña. Aldonza Lorenzo, abogado, actuando en nombre y representación de la entidad SVGPFA S.A. (en adelante, SVA Transportes) formula, dentro del plazo conferido a tal fin y de conformidad con el artículo 6 del Reglamento de la Corte de Arbitraje de Madrid

RESPUESTA A LA SOLICITUD DE ARBITRAJE

I. IDENTIFICACIÓN DE LA DEMANDADA Y SU REPRESENTANTE

1. SVGPFA Transportes S.A., con el nombre comercial SVA Transportes (en adelante, SVA Transportes) es una sociedad fundada de acuerdo con las leyes de Altiplania con domicilio social en carretera de Amazonía, km. 89, Mestalia, Altiplania. Su teléfono, fax y correo electrónico son, respectivamente, (221) 879 25 91, (221) 879 25 92 e info@svatransportes.alt.

2. SVGPFA S.A. actuará también bajo la representación de la Sra. Dña. Aldonza Lorenzo, con domicilio en Calle Haldudo, no. 31 Ticuta, Andina, tel. (77) 239 45 77, fax (77) 239 45 78, correo electrónico a.lorenzo@abogados.an y sus datos de contacto coincidentes con los de CANUDOIL. Se acredita la representación mediante el **DOCUMENTO DE RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº 1.**

II. ADICIONALES ALEGACIONES SOBRE LA DESCRIPCIÓN DE LA CONTROVERSIA EFECTUADA POR EL DEMANDANTE

Falta de correspondencia entre la descripción del conocimiento de embarque y la naturaleza y condición real de la mercancía, así como inexistencia del incumplimiento del deber de introducir reservas

3. SVA Transportes se remite a lo aludido por CANUDOIL en su respuesta de solicitud de demanda respecto del incidente acontecido en momento anterior a la emisión del conocimiento de embarque.

4. SVA Transportes confirma respecto de lo indicado por CANUDOIL que SVA Transportes en nada intervino en la emisión del certificado de calidad. Sus empleados confiaron plenamente en el contenido del certificado de calidad y tomaron los datos en él incorporados a efectos de emitir el conocimiento de embarque. Así y todo, en el conocimiento de embarque figura impresa una advertencia conforme a la cual, además

de quedar especificado que la información incluida fue facilitada por el cargador, el porteador expresamente declara que no asume la veracidad de los datos consignados sobre la mercancía. No existía indicio para dudar de la veracidad de los datos reflejados en el certificado de calidad. El actuar de SVA Transportes fue diligente en todo momento y en ningún caso existieron razones fundadas para incluir mayores reservas o modificaciones específicas en el conocimiento de embarque, que fue redactado conforme a las indicaciones de CANUDOIL

Cumplimiento por parte de SVA Transportes de su obligación de transportar

5. La obligación asumida por SVA Transportes bajo el contrato de transporte comprendía el transporte de la mercancía entregada por CANUDOIL en origen para su entrega al destinatario legitimado mediante la presentación del conocimiento de embarque emitido. Sin perjuicio de la falta de exacta correspondencia entre la información incluida en el señalado documento y la mercancía finalmente entregada, ha quedado constancia de que tal mercancía fue la efectivamente recibida en el puerto de Tarraco (situado en Madre Patria), y en dicha medida SVA Transportes cumplió con su obligación de transporte.

Ausencia de responsabilidad de SVA Transportes por los daños alegadamente sufridos por la mercancía durante el transporte

6. Adicionalmente, SVA Transportes considera que no es responsable por los daños derivados por la adulteración de 40/100 del crudo alegada por Casa Verde Oil. Es cierto que cuatro tanques de petróleo sufrieron la adulteración por agua de mar. Es también cierto, como sugiere la demandante, que tal adulteración es más que probable que se debiese a una indebida o incorrecta ejecución de la operación de limpieza de los cuatro tanques afectados antes de iniciar la operación de carga del petróleo. No obstante, conforme a la póliza de fletamento firmada por SVA Transportes con CANUDOIL (y cuyas condiciones han sido expresamente incorporadas en el conocimiento de embarque, DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº3), SVA Transportes asumió la obligación de poner a disposición de CANUDOIL el buque en el puerto por éste designado. A partir de dicho instante, CANUDOIL debía procurar la limpieza de los tanques para realizar posteriormente las operaciones de carga para la recepción de la mercancía a bordo del buque (cláusula 11 de la póliza de fletamento, DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 19). Para le ejecución de tales operaciones el fletador recurrió a la asistencia de mi representada y su agente consignatario en puerto, pero ambas actuaron en la organización de las operaciones de limpieza por cuenta y riesgo del fletador, tal como por otra parte prevé la póliza de fletamento y refleja el Diario de Navegación (DOCUMENTO DE LA RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº8). Por lo demás, el buque Ciudad Perros presentaba en el momento de la puesta a disposición y el inicio de las operaciones de carga, y mantuvo durante todo el trayecto, un estado adecuado para la navegación y el transporte, tal como por otro lado refleja la documentación del buque (DOCUMENTO DE LA RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº 9). Todas estas circunstancias fueron hechas saber a Dña. Julia Urquidi por parte de mi representada de forma oportuna (DOCUMENTO DE LA RESPUESTA A LA

SOLICITUD Nº10). Siendo todo esto así, nuevamente, la señalada adulteración del crudo transportado no puede ser imputada a SVA Transportes, por no mediar incumplimiento alguno de sus obligaciones.

III. OPOSICIÓN AL ARBITRAJE

7. La disputa descrita por la Demandante trae causa de un contrato de compraventa de crudo del cual SVA Transportes no forma parte; por tanto, dicha disputa se halla fuera del ámbito del convenio arbitral ubicado en la cláusula 34 de la póliza de fletamento entre SVA Transportes y CANUDOIL e invocada por la parte Demandante como base de la jurisdicción del Tribunal Arbitral.

8. Asimismo, y aun en el caso que el Tribunal Arbitral se considerara competente para resolver la disputa entre SVA Transportes y Casa Verde Oil, SVA Transportes considera que no es válida la elección de sede distinta a la sede fijada conforme a lo establecido en las Condiciones Generales de SVGPFA Transportes S.A., (**DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 21**), la cláusula 34 del contrato de fletamento (**DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 19**) y de conformidad a la remisión específicamente realizada en la cláusula 5 del conocimiento de embarque (**DOCUMENTO DE LA SOLICITUD Nº 3**), en el que Casa Verde Oil basa sus derechos.

9. Por tal motivo, SVA Transportes considera que el Tribunal Arbitral debería fijar Altiplania como lugar del arbitraje.

10. Aun cuando la demandada cuestiona la competencia del tribunal arbitral, designa conjuntamente con CANUDOIL a D. YYY como árbitro para conocer de la presente disputa. Se acompaña como **DOCUMENTO DE LA RESPUESTA A LA SOLICITUD Nº 11** su declaración de independencia e imparcialidad.

IV. PETICIÓN AL TRIBUNAL ARBITRAL

11. SVA Transportes solicita al tribunal arbitral:

- Que se declare incompetente para conocer de la presente controversia entre SVA Transportes y Casa Verde Oil.
- Que, de declararse competente, rechace la petición de Casa Verde Oil de fijar el lugar del arbitraje en Matrice.
- Que se declare que SVA Transportes no es responsable por la falta de correspondencia de la información incluida en el conocimiento de embarque emitido y las características de la mercancía efectivamente recibida y transportada, pues en la redacción de dicho documento actuó en el correcto cumplimento de sus deberes.

- Que, con independencia de lo anterior, declare que SVA Transportes cumplió con su obligación de transportar, pues entregó en destino la misma mercancía que recibió en origen.
- Que declare que SVA Transportes no es responsable de los daños derivados de la adulteración de cuatro tanques de crudo con agua de mar, pues tales daños se deben en cualquier caso a la defectuosa limpieza de los tanques, no imputable a SVA Transportes.

Mestalia, 17 de diciembre de 2010

_____

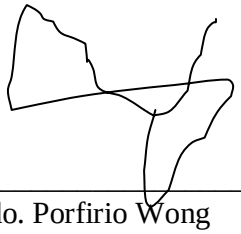
Fdo. Dña. Aldonza Lorenzo

Representante legal de SVGPFA Transportes, S.A.

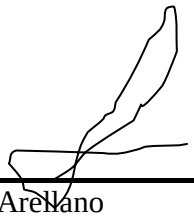
Documento de respuesta a la solicitud nº 1

D. Porfirio Wong, en su calidad de consejero delegado de CANUDOS OIL S.A y Dña. Olga Arellano, en su calidad de consejera delegada de la SVGPFA Transportes, S.A.. autorizan a Dª Aldonza Lorenzo para que asuma la defensa jurídica de CANUDOS OIL S.A. y SVGPFA Transportes, S.A. en el procedimiento arbitral iniciado ante la Corte de Arbitraje de Madrid por CASA VERDE OIL CO.
Lo hacemos constar a todos los efectos oportunos.

10 de diciembre de 2010



Fdo. Porfirio Wong
Consejero Delegado de CANUDOS OIL S.A



Fdo. Olga Arellano
Consejera Delegada de SVGPFA Transportes, S.A.

Documento de respuesta a la solicitud nº 2

Extracto de la información publicitaria enviada por CANUDOIL a Casa Verde Oil, en fecha 3 de julio de 2010

[…]

Especialización en nuevos mercados.

Además de la capacidad operativa mostrada en los mercados más tradicionales, CANUDOIL se caracteriza especialmente por un conocimiento exhaustivo de los mercados más pujantes en la actualidad.

En especial, CANUDOIL destaca por una presencia especialmente fuerte en el mercado de Paradisia, que puede convertirse en el plazo de 5 años en el tercer mayor exportador de crudo mundial. Junto con las operaciones sobre crudo procedente del Golfo de Farsia, con un volumen de 300 millones de euros en 2009, CANUDOIL cerró transacciones por valor de 400 millones de euros sobre crudo procedente del desierto de Hircania. El descubrimiento de nuevos campos petrolíferos en la zona en 2007 ha supuesto el boom más importante en el sector en la última década. CANUDOIL ha estado ahí desde el principio.

[…]

Documento de respuesta a la solicitud nº 3

Recapitulación (*recap*) de la conversación telefónica mantenida entre D. Pantaleón Pantoja y Dª Julia Urquidi Illanes, enviado por el primero a la segunda

Fecha: Jue 21 Oct 2010 16:09:00

A: Julia Urquidi Illanes<jurquidi@pvoil.cer>

De: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>

Asunto: Recap de conversación telefónica mantenida el 20 de octubre de 2010

En la conversación telefónica se acordó la adquisición de la carga de 188.805,115 barriles (30.000 m3) del buque Ciudad Perros, que viajaba hacia el puerto de Zumro a la espera de órdenes, por un precio de Brent - 0,95 (precio total: 7.878.837,46 euros). Calidad: la normal para el crudo procedente de Paradisia y negociado por CANUDOIL.

La persona de contacto en la empresa de transporte es Antonio Conselheiro, y su correo electrónico a.conselheiro@svgpfa.alt.

Pantaleón Pantoja

_____

CANUDOIL

Documento de respuesta a la solicitud nº 4

Fecha: Mie 3 Nov 2010 09:36:00
A: Julia Urquidi Illanes <jurquidi@pvoil.cer>
De: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>

Cc: a.conselheiro@svgpfa.alt

Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo

Estimada Julia.

Recibo tu correo electrónico con gran perplejidad. En mi correo electrónico de 27 de octubre ya te informé de la existencia de un error en los documentos de transporte, tanto en el certificado de calidad como en el conocimiento de embarque, motivados, como ya te expliqué, por la confusión acaecida en el puerto de carga. Así pues, naturalmente que el crudo que analizasteis a su llegada tenía una gravedad API de 31º, como ya te anticipé, como acordamos por teléfono, y como dice el contrato escrito. Ese fue el crudo que contratasteis, y ese el crudo que os llegó. Pretender rechazar la carga por formalidades como el tema de los documentos es ridículo. Pudisteis retirar el crudo, y lo importante, que es la calidad, era conforme al contrato.

Cuestión distinta es la de la adulteración con agua salada. No soy un experto en estas cuestiones, y tendrás que comentarlo con el porteador. Lo que sí te puedo decir es que el riesgo se había transmitido en el momento de la carga, pues, como recordarás, pactamos condiciones CIF; así que éstas no son cuestiones de las que nosotros seamos responsables.

En resumen, ninguna de las cuestiones que planteas supone una cuestión de la que nosotros nos debamos ocupar. En todo caso, aun cuando lo fuesen, no justificarían que devolvieseis la carga. Siento que las cosas no hayan salido como esperabais, pero ello no se debe a otra cosa que a vuestra propia falta de previsión. Ni que decir tiene que no pensamos retirar el crudo ni pagar un céntimo de daños

Un saludo.

Pantaleón Pantoja

_____

CANUDOIL

Documento de respuesta a la solicitud nº 5

Extracto de diversas fuentes informativas relativos a los rumores sobre el crudo extraído de Farsia, y su influencia en la evolución del precio del crudo.

21/10/2010

Oil markets: Panic on the rumour

The Wall Street proverb says: "Buy on the rumour, sell on the news". If that is conventional wisdom we can only conclude that oil markets are oddly unconventional; at least they have been for the past year. After rumours lastApril on Paradisia's abnormally hectic defence activity were confirmed by a statement from its government on May the 6th about its plans to test its newly acquired long-range missiles, which sent oil prices skyrocketing, the markets thought they were done for the year with bizarre gossip.

They were, alas, apparently wrong. Commodity futures markets registered significant activity yesterday as rumours spread that crude oil extracted from Paradisia contains a higher concentration of sulphur than the one presumed by traders to calculate its price. On the floor comments were also heard about the high levels of mercury. While no statement confirming or denying the rumours was heard from Paradisian authorities the rumours sent the prices plummeting. Yesterday's prices for oil from the Farsian Gulf closed at 34,66 euro; and for oil from the Hircanian desert at 32,53 euro. The price of Brent closed at 36,31 euro.

[…]

22/10/2010

Mercados de *commodities.* Los precios siguen bajando mientras los rumores toman cuerpo

Los rumores que hace dos días asaltaron a los mercados, relativos a la elevada presencia de azufre y mercurio en el crudo de Paradisia adquirían ayer una mayor consistencia. Fuentes cercanas a las empresas adjudicatarias de los consorcios extractivos en el Golfo de Farsia y el desierto de Hircania cuestionados sobre este problema, confirmaban ayer que "es posible que haya aspectos sobre la calidad del crudo Paradisí que el público desconoce".

Mientras sigue sin oírse declaración oficial alguna sobre la certeza o plausibilidad de las informaciones sobre la calidad de su crudo, los mercados

ha castigado duramente la falta de iniciativa del gobierno Paradisí. El precio de cotización del crudo del Golfo de Farsia cerraba a 33,45 euros, y el del desierto de Hircania, a 31,96 euros. El Brent cerró a 35,86 euros.

[…]

04/11/2010

Mercados de crudo. Paradisia: *Allegro ma non troppo*

Más vale tarde que nunca. Después de dos semanas que han dejado el precio del barril de crudo Paradisí en sus niveles más bajos desde hace tres años las autoridades del país reaccionaron ayer, finalmente, ordenando la toma de cerca de 500 muestras de los pozos del Golfo de Farsia, así como del desierto de Hircania.

Los resultados disipan los rumores, pero sólo en parte. En las muestras de crudo Fársico no se detectaron los niveles de mercurio que los rumores pronosticaban. Sin embargo, con una concentración de azufre del 0,55%, el crudo extraído en la actualidad del Golfo de Farsia resulta menos dulce, y, por tanto, más ácido, que lo esperado.

Noticias más halagüeñas para los paradisios vinieron del análisis del crudo Hircanio; el cual, sin presencia destacable de mercurio y con una concentración de 0,43-0,47% de azufre arrojó unos resultados mejores de lo esperado. El mercado registró la nueva información cerrando a precios de 40,34 euros para el barril Farsio, y de 42,76 euros para el barril Hircanio. El Brent cerró a 44,52 euros.

El gobierno Paradisio no compartió la mesura de los resultados. En una declaración pública el Ministro de Energía afirmó que: "La calidad del crudo Paradisí nunca ha estado en duda". Asimismo, culpó a agentes de la inteligencia extranjera de la difusión de los rumores, como estrategia de difamación en represalia por lo que el propio mandatario definió como "la lógica asunción por Paradisia de un estilo asertivo en política exterior, más acorde con su papel en el Mundo", en velada referencia a los test de misiles anunciados en mayo de este año.

[…]

05/11/2010

OIL MARKETS: QVO VADIS, FARSIAN OIL

Oil markets breathe, as Paradisian government's investigations assuage fears of outrageous levels of sulphur and mercury, but further perils lie ahead

As information spreads oil markets calm down after what have been two hectic trading weeks. Prompted by speculative attacks that left oil prices in the doldrums the Paradisian government undertook a bold effort to dispel rumours about the quality of its crude oil, by means of widespread tests of its chemical composition.

The tests achieved their purpose, albeit in a belated and only partial way. Yes, they confounded the expectations that Paradisian oil contained acceptable levels of mercury. Alas, tests also revealed that a great quantity of the oil tested, from the fields of the Gulf of Farsia contained a concentration of sulphur that, while not outrageously high, was yet higher than markets had considered.

For years the Paradisian oil standard, Farsian oil has suffered another blow, which strengthens the trend in favour of oil coming from the Hircanian desert; which showed better levels of sulphur concentration. With Farsian oil wells drying out and (apparently) worsening in quality, the eyes of the market are turned towards Hircanian fields. Greater investment, however, is needed to exploit their full capacity. Considering recent destabilizing news in an endemically unstable country; can only send shivers across the markets. Qvo vadis, Farsian oil, welcome Hircanian oil?

Documento de respuesta a la solicitud nº 6

Tablas con precios de crudos en el periodo de referencia

Eventos	Precios semanales/ Diarios FOB	Brent	Paradisia Farsia	Paradisia Hircania	Sumaria
Rumores tests Misiles	09/04/2010	125,47	120,32	117,42	118,01
	16/04/2010	134,87	128,94	125,72	127,02
	23/04/2010	133,85	128,41	125,11	125,81
	30/04/2010	135,98	130,03	126,73	128,16
Anuncio tests misiles	07/05/2010	142,45	136,03	132,73	134,26
	14/05/2010	137,81	133,64	130,54	132,36
	21/05/2010	139,34	133,27	130,47	132,74
	28/05/2010	129,16	121,99	119,19	121,17
	04/06/2010	125,29	117,93	115,13	118,26
	11/06/2010	120,15	114,01	111,21	114,86
	18/06/2010	114,01	108,7	105,82	108,35
	25/06/2010	110,1	109,14	106,24	108,07
	02/07/2010	115,11	111,65	108,75	110,78
	09/07/2010	108,46	106,34	103,44	105,09
	16/07/2010	101,61	98,6	95,85	97,38
	23/07/2010	92,89	90,2	88,1	88,52
	30/07/2010	101,41	98,96	96,85	97,5
Datos pesimistas economía	06/08/2010	96,2	93,94	91,84	91,5
	13/08/2010	83,8	82,64	80,6	81,3
	20/08/2010	71,95	70,6	68,8	69,46
	27/08/2010	65,54	64,72	62,92	64,51
	03/09/2010	60,71	59,71	57,91	59,75
	10/09/2010	60,45	59,4	57,6	59,74
	17/09/2010	53,32	53,02	50,9	51,68
	24/09/2010	49,15	48,49	46,29	47,41
	01/10/2010	48,96	47,17	44,97	47,01
	08/10/2010	45,15	44,43	42,22	43,67
	15/10/2010	41,17	40,13	38,94	39,27
Conclusión contrato	20/10/2010 (mañana)	42,68	41,55	40,15	41,59
Rumores calidad crudo	20/10/2010 (última hora)	36,31	34,66	32,53	36,14
1ª compra	28/10/2010	35,64	32,07	31,28	35,27
Resolución	29/10/2010	34,33	32,31	29,16	35,6
Resultados tests	03/11/2010	44,52	40,34	42,76	43,36
2ª compra	05/11/2010	45,61	42,07	43,54	44,23

Documento de respuesta a la solicitud nº 7

Declaración de D. Santiago Zavala, representante de la empresa de transporte La Catedral SL

[…]

Mi nombre es Santiago Zavala, y soy representante en la empresa de transporte La Catedral SL. En calidad de tal fui contactado en fecha 28 de octubre de 2010 para que impartiese instrucciones al buque Fiesta Chivo, con una carga de crudo ligero y dulce procedente de Sumaria, de modo que variase el rumbo hacia el puerto de Tarraco (Madre Patria), donde, según se me indicó, una persona en nombre de la empresa Casa Verde Oil retiraría una carga de 188.805,115 barriles (30,000 m3).

[…]

Documento de respuesta a la solicitud nº 8

Extracto del Diario de Navegación

Día 18 del mes octubre de 2010. 13 horas, 05 minutos (16 horas 05 minutos GMT).

Se procede a iniciar las operaciones de limpieza de los tanques para la eliminación de residuos. La limpieza es efectuada, con mi visto bueno, por la empresa GAMUZA SA, al efecto contratada por mi agente consignatario, COMISIONES PORTUARIAS SA.

Día 18 del mesoctubre de 2010. 18 horas, 45 minutos (21 horas 45 minutos GMT).

Se dan por finalizadas las operaciones de limpieza y se comunica al fletador esta circunstancia. Igualmente se emite factura para el pago del servicio, que por indicación mía es enviada al fletador para su pago.

Día 19 del mes octubre de 2010. 9 horas, 31 minutos (12 horas 31 minutos GMT).

Se comienzan las operaciones de carga, previa solicitada del fletador.

Día 19 del mes octubre de 2010. 14 horas, 56 minutos (17 horas 56 minutos GMT).

Se dan por finalizadas las operaciones de carga, sin incidencias.

(…)

Documento de respuesta a la solicitud nº 9

República de Altiplania -Ministerio de Transportes e Infraestructuras
Negociado General de la Marina Errante

CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD

El inspector/subinspector que suscribe, CERTIFICA que, en el lugar y la fecha que se indica, ha sido inspeccionado con resultado satisfactorio el buque CIUDAD PERROS

TIPO: BUQUE TANQUE – IMO 2 & 3 Nº IMO: 9150612

NIB 213843

Puerto de Matrícula: Caychan	Lista: 3	Folio: 10/1999	Distintiva: AE4541
El casco ha sido reconocido como ACERO naval en Caychan el 16/7/2007, resultando BUEN ESTADO. Último reconocimiento en seco: 16/7/2007	Fecha de construcción: 1999 Eslora total: 178 m. Manga máxima: 29,8 m. Calado: 9,9 m.		

Ejes de cola tipo: con camisa	Nº: 1	Material: Acero Inox	Diámetro: 275 mm

Ejes de cola reconocidos en Caychan el 16/7/2007, resultando BUEN ESTADO

Máquinas – tipo:	Marca	Modelo	Nº de serie	Combustible	RPM	Potencia (Kw)
	Cummins	HR54	KJU342WS	Diesel	500	10.800

Última revisión de la maquinaria propulsora el 16/7/2007, resultando en BUEN ESTADO

Instalación eléctrica – tipo de corriente:	Tensión (V):	Frecuencia (Hz):
Alterna	220	50

La instalación eléctrica se encuentra en BUEN ESTADO

El material de salvamento se encuentra en BUEN ESTADO, y cumple con la normativa vigente

El equipo de detección de incendios y lucha contra incendios se encuentra en BUEN ESTADO, y cumple con la normativa vigente

Nº de tanques de carga: 12	Capacidad total:	**Bombas de carga**:	Capacidad:	Propulsión de las bombas:
	30.000 m3	12	500 m3/hr a 13,5 bar	Eléctrica

Espacios y equipo de carga y descarga revisados por última vez el 14/7/2009, resultando en BUEN ESTADO.

Los alojamientos, de acuerdo con la normativa en vigor, son suficientes para 18 personas, y se encuentran en BUEN ESTADO.

EL PRESENTE CERTIFICADO ES VÁLIDO HASTA EL 14 DE JUNIO DE 2012

Expedido en Canchay, el 28 de Julio de 2009.

Fdo. Alberto Fernández

Documento de respuesta a la solicitud nº 10

Fecha: Vie 5 Nov 2010 12:04:00
A: Julia Urquidi Illanes <jurquidi@pvoil.cer>
De: Antonio Conselheiro <a.conselheiro@svgpfa.alt>

Cc: Pantaleón Pantoja <ppantoja@canudoil.an>

Asunto: Re: Documento contractual para la adquisición de crudo

Estimada Sra. Urquidi.

Mi nombre es Antonio Conselheiro, y escribo en nombre de SVGPFA Transportes SA, pues no me queda más remedio que responder a las alusiones realizadas por usted en relación a la posible responsabilidad de la sociedad cuyos intereses represento por los daños derivados de la supuesta falta de conformidad en las mercancías y documentos de la transacción entre CANUDOIL y Casa Verde Oil.

En este sentido me gustaría simplemente recordarle que el capitán del buque Ciudad Perros se limitó, en cumplimiento precisamente de sus deberes y como es práctica más que habitual, a introducir en el conocimiento de embarque la infromación recibida del fletador e incluida en el certificado de calidad que al efecto le fue mostrado.

Por otro lado, es posible que la contaminación por agua salada hallada en la carga de parte de los tanques del buque se deba a las operaciones de limpieza realizadas en el puerto de origen. Sin embargo, y tal como especifica la póliza de fletamento vigente entre su compañía y la nuestra, tales operaciones son por cuenta y riesgo de la carga, y bajo dicha premisa fueron orgnaizadas por nuestros operarios y agentes. El buque, como sabe, se halla en perfecto estado para realizar el servicio contratado. Constancia de todo ello deja la documentación del buque, que desde ya pongo a su entera disposición (en particular el Diario de Navegación del capitán y el certificado de navegabilidad).

Reciba un cordial saludo,

Antonio Conselheiro

_____

SVGPFA Transportes SA

Documento de respuesta a la solicitud nº 11

DECLARACIÓN DE INDEPENDENCIA E IMPARCIALIDAD DEL ÁRBITRO

D. YYYY DECLARA:

1. Que **ACEPTO** actuar como árbitro en el procedimiento arbitral administrado por la Corte de Arbitraje de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Madrid (en adelante "la Corte") entre CASA VERDE OIL CO y CANUDOS OIL S.A. / SVGPFA TRANSPORTES S.A.

2. Que **CONOZCO** el vigente Reglamento de la Corte y, en particular sus artículos 11, 12 y 13.

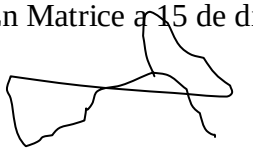
3. Que **CONFIRMO** mi aptitud y disponibilidad para actuar como árbitro de conformidad con todos los requisitos de dicho Reglamento y acepto ser remunerado de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 47.

4. Que **POSEO** las calificaciones necesarias para actuar como árbitro de conformidad con la legislación vigente y el Reglamento de la Corte y no estoy impedido de *iure* o *de facto* para el ejercicio de mis funciones como árbitro.

5. Que **SOY INDEPENDIENTE** de cada una de las partes y de sus representantes y tengo la intención de seguir siéndolo hasta la finalización del arbitraje. En concreto, no poseo con las partes o con la controversia suscitada ninguna de las relaciones previstas en el artículo 11 del Reglamento de la Corte.

6. Que me **COMPROMETO** a mantener el secreto y la más estricta confidencialidad sobre el procedimiento arbitral y el laudo.

En Matrice a 15 de diciembre de 2010



Firma del Árbitro

CORTE DE ARBITRAJE DE MADRID

CARTA A LAS PARTES A ENVIAR POR CORREO ELECTRÓNICO

A la Atención de D. Alonso Quijano
En representación de **CASA VERDE OIL CO.**

A la Atención de Dña. Aldonza Lorenzo
En representación de **CANUDOS OIL S.A./ SVGPFA TRANSPORTES S.A.**

C/C Árbitro nombrado por la demandante
Árbitro nombrado por las demandadas

Madrid, 22 de diciembre de 2010

Muy Sres. nuestros:

Procedimiento arbitral nº 81/2010

Estimados Sres.

Nos es grato comunicarles que esta Corte en aplicación del Art. 13 de su Reglamento, ha designado para resolver el arbitraje que nos ha sido sometido a D. ZZZ como Presidente del Tribunal Arbitral. La Secretaría de la Corte actuará como Secretario del presente arbitraje.

A los efectos de lo previsto en el Art. 23 del Reglamento, el Tribunal Arbitral contactará a las partes, con el fin de acordar los distintos puntos de la 1ª Orden procesal.

Adjunto enviamos carta de aceptación del árbitro así como su declaración de independencia e imparcialidad.

Le saludamos muy atentamente,

DECLARACIÓN DE INDEPENDENCIA E IMPARCIALIDAD DEL ÁRBITRO

D. ZZZ DECLARA:

1. Que **ACEPTO** actuar como árbitro en el procedimiento arbitral administrado por la Corte de Arbitraje de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Madrid (en adelante "la Corte") entre CASA VERDE OIL CO y CANUDOS OIL S.A. / SVGPFA TRANSPORTES S.A.

2. Que **CONOZCO** el vigente Reglamento de la Corte y, en particular sus artículos 11, 12 y 13.

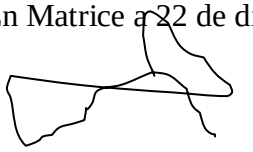
3. Que **CONFIRMO** mi aptitud y disponibilidad para actuar como árbitro de conformidad con todos los requisitos de dicho Reglamento y acepto ser remunerado de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 47.

4. Que **POSEO** las calificaciones necesarias para actuar como árbitro de conformidad con la legislación vigente y el Reglamento de la Corte y no estoy impedido de *iure* o *de facto* para el ejercicio de mis funciones como árbitro.

7. Que **SOY INDEPENDIENTE** de cada una de las partes y de sus representantes y tengo la intención de seguir siéndolo hasta la finalización del arbitraje. En concreto, no poseo con las partes o con la controversia suscitada ninguna de las relaciones previstas en el artículo 11 del Reglamento de la Corte.

8. Que me **COMPROMETO** a mantener el secreto y la más estricta confidencialidad sobre el procedimiento arbitral y el laudo.

En Matrice a 22 de diciembre de 2010



_____

Firma del Árbitro

ORDEN PROCESAL Nº 1

Arbitraje Nº 81/2010 bajo las Reglas de la Corte de Arbitraje de Madrid

Demandante: **CASA VERDE OIL CO.**

Calle Barataria, 89, Ciudad de Repal

aquijano@quijanoabogados.cer.

Demandados: **CANUDOS OIL S.A ./ SVGPFA TRANSPORTES S.A.**

Calle Haldudo 31, Ticuta, Andina

a.lorenzo@abogados.an

Matrice, 10 de enero 2011

La presente controversia arbitral tiene lugar entre CASA VERDE OIL CO. (Casa Verde Oil) y CANUDOS OIL S.A . (CANUDOIL) y SVGPFA TRANSPORTES S.A. S.L. (SVA TRANSPORTES).

El Tribunal Arbitral, de acuerdo con el art. 23 del Reglamento de la Corte de Arbitraje de Madrid y tras consultar a las partes emite la presente Orden Procesal, por la que se establece:

1. Que tanto la parte demandante como la parte demandada podrán solicitar aclaraciones sobre los hechos del caso hasta el día 24 de enero de 2011. Una vez presentadas las solicitudes de aclaraciones, el Tribunal Arbitral emitirá la Orden Procesal nº 2, en la cual figurarán las respuestas a las solicitudes de aclaración que resulten pertinentes para la resolución de la controversia.

2. Que la parte demandante deberá presentar su escrito de demanda en fecha no posterior al 17 de marzo de 2011.

3. Que la parte demandada deberá presentar su escrito de contestación a la demanda en fecha no posterior al 25 de abril de 2011.

4. Una vez entregados los escritos de demanda y contestación a la demanda las partes quedarán emplazadas para las sesiones de vista oral, que tendrán lugar en Matrice, durante los días 20 de junio a 25 de junio de 2011.

5. Que la parte demandante y demandada deberán limitarse, tanto en sus escritos de demanda y contestación como en la vista oral, a discutir los asuntos siguientes:

- Si el Tribunal Arbitral es competente para decidir sobre el fondo de la presente controversia tanto con relación a CANUDOIL como con relación a SVA Transportes.
- Si la cláusula de arbitraje contenida en los documentos de transporte es vinculante respecto de CANUDOIL a efectos de hacer valer los derechos derivados del contrato de compraventa.
- Si las remisiones relativas a los extremos del sometimiento de conflictos al arbitraje contenidos en los documentos de transporte son válidas.
- Si la sede contenida en la cláusula sobre resolución de disputas de la Condiciones Generales de SVA Transportes es vinculante y debe ser considerada como única sede ante la que dirimir los conflictos entre las partes del presente litigio o si por el contrario, es válida la sede alternativa elegida por el demandante Casa Verde Oil para resolver el presente conflicto.
- Si existió incumplimiento del contrato de compraventa por parte de CANUDOIL
- Si existió causa para resolver dicho contrato de compraventa, que permita reclamar la restitución del precio y los daños y perjuicos alegados.
- Si SVA Transportes incumplió sus obligaciones conforme al contrato de transporte y cabe declararlo responsable por los daños y perjuicos alegados.
- Si la cuantía de los daños alegados por Casa Verde Oil ha sido correctamente calculada, y ambas partes demandadas deben responder de la misma

6. A los efectos de la redacción de sus argumentos las partes deberán tomar *únicamente* en consideración los datos sobre cotizaciones del crudo facilitados por las partes en el caso, absteniéndose de cualquier referencia a fuentes externas.

7. Las partes demandadas han sido informadas de que, en un procedimiento posterior, pueden encontrarse en posiciones enfrentadas, como demandante y demandada. Sin embargo, de cara al presente procedimiento, han decidido optar por una representación única.

8. El idioma del arbitraje es el español y el lugar del arbitraje es Matrice.

9. Se emplearán los medios electrónicos para transmitir las comunicaciones. El correo electrónico a efectos de las comunicaciones será: mootmadrid@uc3m.es.

Fdo. ZZZ

Presidente del Tribunal Arbitral

ORDEN PROCESAL Nº 2

Arbitraje Nº 81/2010 bajo las Reglas de la Corte de Arbitraje de Madrid

Demandante: CASA VERDE OIL CO.
Calle Barataria, 89, Ciudad de Repal
aquijano@quijanoabogados.cer.

Demandados: CANUDOS OIL S.A ./ SVGPFA TRANSPORTES S.A.
Calle Haldudo 31, Ticuta, Andina
a.lorenzo@abogados.an

Matrice, 31 de enero 2011

De acuerdo con las instrucciones contenidas en la Orden Procesal número 1, el tribunal arbitral tras recibir las solicitudes de aclaración presentadas por las partes emite la presente Orden Procesal nº 2:

A. CORRECCIÓN DE ERRATAS

- La fecha de 28/11/2010 incluida en el párrafo 12 de la Respuesta a la solicitud de CANUDOIL deberá indicar 28/10/2010.

- El país de domicilio de SVA Transportes es "Altiplania", no "Altiplana". Aunque el segundo es un nombre coloquial, de ahí la confusión, la denominación correcta es "Altiplania" o "República de Altiplania", y así deberá indicarse en los diversos escritos.

- La cantidad de barriles adquiridos en los diversos contratos de compraventa referidos fue de 188.805,115 barriles.

B. ACLARACIONES

a. Ley Aplicable

1.- En el caso se hace referencia a la aplicación de las Reglas de Rotterdam, si bien éstas no han entrado en vigor ¿Debemos asumir que las mismas se encuentran en vigor, y que los países afectados han realizado las declaración prevista en el art. 78 de las Reglas de Rotterdam?

Sí. El Convenio de las Naciones Unidas de 11 de diciembre de 2008 sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías total o parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam, RR) se encuentra en vigor para los países de Cervantia, Andina, Altiplania y Madre Patria. Todos los países han realizado la correspondiente declaración bajo el artículo 78, de modo que el Capítulo 15 resulta plenamente aplicable.

2.- ¿Altiplania, Cervantia, Andina y Madre Patria han sido Estado Parte de alguno de los convenios objeto de denuncia obligatoria en virtud del art. 89 de las Reglas de Rotterdam?

No. Altiplania, Cervantia, Andina y Madre Patrina no han sido Estado Parte de ninguno de los convenios mencionados en el art. 89 de las Reglas de Rotterdam.

3.- ¿Cuál es la Ley Aplicable a la compraventa?

La Convención de Viena de 1980 sobre Contratos de Compraventa Internacional de mercaderías se encuentra en vigor para Cervantia, Andina, Altiplania y Madre Patria. Ninguno de dichos Estados ha formulado reservas, de modo que sus disposiciones son plenamente aplicables.

4.- ¿Cuál es el Derecho de Arbitraje aplicable en los países implicados?

Cervantia, Andina, Altiplania y Madre Patria han ratificado la Convención de Nueva York de 1958 sobre Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras. Asimismo, los cuatro países han adoptado como ley nacional para el arbitraje nacional e internacional la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional, con las enmiendas de 2006, y la Opción II del artículo 7.

5.- ¿Qué tipo de sistema jurídico poseen cada uno de los países (*civil law* o *common law*)?

Cervantia y Andina son originariamente *civil law*. Altiplania y Madre Patria son originariamente *common law*. No obstante, todos han evolucionado hacia sistemas que podrían calificarse como "mixtos".

6.- ¿Alguno de los países implicados (Cervantia, Andina, Altiplania o Madre Patria) son miembros de la Unión Europea?

No.

<u>b. Acontecimientos previos al 20 de octubre de 2010</u>

7.- ¿Cuál fue el contenido de las transacciones anteriores celebradas entre CANUDOIL y Casa Verde Oil?

CANUDOIL y Casa Verde Oil celebraron otro contrato de compraventa en 2009. En el contrato se solicitó crudo ligero y dulce. CANUDOIL entregó crudo procedente de la zona de Farsia. El porteador fue una empresa distinta a SVGPFA. Con posterioridad a la llegada, Dª Julia Urquidi afirma que, en una conversación informal, comentó a D. Pantaleón Pantoja que "todo había salido perfectamente" y que "el crudo era lo que esperaban". Si bien no se ha aportado una transcripción de dicha conversación CANUDOIL no niega estos extremos.

8. ¿Cuál era la difusión de la información que CANUDOIL realizó de sus transacciones con crudo procedentes de Farsia y del desierto de Hircania?

El crudo "farsi" se entiende como una definición de mercado aplicable al crudo procedente del golfo de Farsia. Si bien ambos se encuentran en el país Paradisia, el golfo de Farsia y el desierto de Hircania son zonas geográficas diferentes, y así se entiende en el mercado.

CANUDOIL había incluido claramente la información sobre sus operaciones de modo visible en su página web, y enviado folletos a todas las compañías de refinado. En el caso de Casa Verde Oil, se enviaron folletos a Dª Julia Urquidi y a otras 3 personas del departamento de compras. Casa Verde Oil recibe documentación promocional de este tipo de aproximadamente 80 compañías de *trading* distintas, por lo que, normalmente, es procesada por el personal de secretaría.

c. Transacción de 20 de octubre de 2010 y sus documentos

9.- ¿Quién realizó la transcripción de la conversación telefónica entre D. Pantaleón Pantoja y Dª Julia Urquidi, de 20 de octubre de 2010?

CANUDOIL, como empresa de *trading*, acostumbra a grabar las conversaciones telefónicas con sus contrapartes. En este caso, al negarse CANUDOIL a la solicitud de resolución contractual y de daños y perjuicios por parte de Casa Verde Oil, Dª Julia Urquidi solicitó una copia de la transcripción para evaluar los términos del acuerdo. D. Pantaleón Pantoja obtuvo una transcripción, que le hizo llegar junto con la grabación de la conversación. Antes de emprender el procedimiento Casa Verde Oil valoró la posibilidad de incluir la grabación, pero optó por la transcripción. Puede considerarse que el documento de la solicitud nº 2 constituye un fiel reflejo de la conversación telefónica.

10.- ¿Es común negociar el precio del crudo conforme al Brent?

CANUDOIL negocia habitualmente con referencia al Brent. Es habitual en el sector, si bien existen muchos tipos distintos de cláusulas de precio.

11.- ¿En qué fecha se produjo la transferencia bancaria del precio?

El jueves 21 de octubre de 2010, una vez recibida confirmación de la recepción de las instrucciones enviadas y su ratificación por el fletador del buque, CANUDOIL.

12.- ¿En qué orden fueron emitidos los documentos que sirvieron de base para el pago (conocimiento de embarque, certificado de calidad y certificado de origen)?

En el día 19 de octubre, y en primer lugar, se emitió el certificado de cantidad y calidad. Después, en el mismo día, sobre la base de la información contenida en dicho certificado, se emitió el conocimiento de embarque. Los datos para redactar el certificado de origen estuvieron disponibles el día 19, pero el certificado se emitió el día 20, cuando ya se pudo conocer la identidad del comprador.

13. ¿Cuál es la consideración comercial de la entidad "Estelas Certificación SAU" en el mercado?

Estelas Certificación SAU es una conocida entidad certificadora y goza de una muy buena reputación en cuanto a integridad y profesionalidad en el sector.

14. ¿Debe entenderse que ha existido algún problema de forma en los diversos documentos?

Fuera de los problemas de veracidad de información en los certificados o de existencia de la cláusula arbitral ninguna de las partes ha cuestionado la forma de los documentos, su autenticidad o su firma.

15. ¿Había fletado CANUDOIL algún buque con crudo de la zona de Farsia que pudiera haber sido entregado a Casa Verde Oil Co en fecha anterior al 30 de octubre de 2010?

No.

c. Condiciones del buque

16. ¿Cuáles son las condiciones para la obtención de un certificado de navegabilidad en Altiplania?

Las condiciones son razonablemente exigentes. No se trata de un país donde resulte particularmente fácil obtener el certificado, ni donde se hayan detectado prácticas generalizadas de soborno a las autoridades para lograr dicha obtención.

17.- ¿Dispone el buque de Ciudad Perros de un sistema COW?

No. El buque Ciudad Perros no cuenta con un sistema COW.

d. Transacciones de 28 de octubre y de 5 de noviembre de 2010

18.- ¿Cuáles fueron las condiciones de las transacciones de 28 de octubre y de 5 de noviembre de 2010?

En la transacción de 28 de octubre el crudo procedía de la zona de Sumaria. La gravedad API del crudo era de 35º, y la dulzura = 0,5% en concentración de azufre. El buque llegó a su destino el 1 de noviembre. En la transacción de 5 de noviembre el crudo procedía de la zona del Golfo de Farsia, con las características indicadas en el documento de la solicitud nº 18. El buque llegó a puerto en fecha 9 de noviembre.