

**CONTIENDA DE ARBITRAJE
INTERNACIONAL**
CIACBLP - UDEP
2 0 2 6

Caso integrado

El caso fue revisado por los Doctores en Derecho, especialistas en temas de Derecho Marítimo, Dr. Ernesto Calderón Burneo (Perú) y el Dr. Renato Pezoa Huerta (Chile)

IV Edición – 2026

Nueve días en San Aurelio

1. En enero de 2024, mientras en San Aurelio el calor húmedo hacía que las jornadas parecieran superponerse unas a otras, el M/V HUMBOLDT BULK permanecía inmóvil junto al muelle, con los certificados en regla y las bodegas listas para cargar, pero sin autorización para zarpar, en un contexto operativo que, al menos en apariencia, no difería sustancialmente de otras escalas recientes. No era la primera vez que el buque se retrasaba, ni la primera en que alguien sugería que los problemas “podrían resolverse en la siguiente escala”, expresión que había sido utilizada anteriormente sin consecuencias inmediatas. Tampoco se trataba de un momento excepcional para el comercio ni para los países involucrados, habituados desde hacía años a convivir con una estabilidad apenas suficiente, sostenida sobre tensiones que rara vez afloraban de manera explícita y que, sin embargo, condicionaban silenciosamente la toma de decisiones cotidianas. Sin embargo, esos nueve días —atravesados por inspecciones sucesivas, correos electrónicos cada vez más extensos y decisiones sistemáticamente postergadas, aunque nunca formalmente negadas— terminaron por transformar lo que hasta entonces había sido rutina en una controversia imposible de ignorar. Nada se quebró de inmediato, ningún contrato se declaró resuelto en ese momento, ni se adoptaron posiciones definitivas en términos contractuales. Simplemente, el tiempo dejó de avanzar como siempre.
2. Humboldt Bulk Shipping Ltd. es una sociedad dedicada a la explotación comercial de buques mercantes, constituida conforme a las leyes de la República Democrática de Marcabal, con una flota integrada principalmente por buques graneleros empleados en rutas interoceánicas, cuyo modelo de negocio se apoyaba en la continuidad operativa más que en la realización de intervenciones técnicas profundas de carácter excepcional. A pesar de que Marcabal exhibía, al menos en apariencia, indicadores macroeconómicos estables y un crecimiento sostenido impulsado por el sector extractivo, el país había atravesado, en los años inmediatamente anteriores, un período de marcada inestabilidad política, cuyos efectos no siempre se reflejaban de manera uniforme en todos los sectores. Entre 2019 y 2022, Marcabal tuvo siete presidentes distintos como resultado de sucesivas crisis entre el Poder Ejecutivo y el Legislativo, procesos de vacancia, renunciaciones anticipadas y gobiernos de transición, en un escenario de fragmentación institucional persistente.
3. Ese ciclo de inestabilidad culminó en un episodio de singular gravedad institucional, cuando fuerzas militares de un Estado vecino ingresaron en territorio marcabaliano con el objetivo declarado de capturar al entonces presidente de la República, a quien se acusaba de liderar una organización criminal transnacional dedicada al narcotráfico, acusaciones que fueron ampliamente difundidas a nivel internacional, aunque controvertidas en ciertos sectores internos. La operación concluyó con la extracción del mandatario y su traslado fuera del país para enfrentar procesos penales en jurisdicción extranjera. Si bien este episodio se

encontraba formalmente cerrado al momento de los hechos materia de la presente controversia, sus efectos persistían, no tanto en términos normativos, sino en las prácticas administrativas cotidianas. Las secuelas políticas, administrativas y regulatorias continuaban proyectándose sobre el funcionamiento ordinario del Estado, más allá de los discursos oficiales de normalización.

4. Las autoridades que asumieron con posterioridad reafirmaron públicamente el respeto a los compromisos comerciales internacionales y la continuidad de las operaciones portuarias, en comunicados que no siempre se tradujeron en lineamientos operativos precisos. No obstante, el aparato administrativo quedó marcado por una lógica de control reforzado, caracterizada por cambios frecuentes en autoridades regulatorias, criterios de fiscalización variables y una creciente aversión al riesgo por parte de los funcionarios públicos, particularmente en sectores considerados sensibles, como el transporte marítimo de minerales. En la práctica, la aplicación de normas técnicas y de seguridad tendía a realizarse con un rigor mayor al observado en períodos anteriores, sin que tales cambios se tradujeran siempre en directrices claras, homogéneas o previsibles para los operadores privados, quienes debían adaptar su conducta a un entorno regulatorio en evolución constante.
5. Andes Bulk Trading S.A. es una empresa dedicada al comercio internacional de minerales a granel, constituida conforme a las leyes de la República de Andesia, cuyos compromisos contractuales con compradores extranjeros dependen de manera crítica de la disponibilidad continua y oportuna de transporte marítimo, especialmente en mercados donde los márgenes de tolerancia a retrasos resultan limitados. Desde hacía varios años, ambas compañías mantenían una relación comercial basada en sucesivos contratos de fletamento a tiempo, caracterizada por una interacción esencialmente pragmática y orientada a la continuidad del negocio, en la que las incidencias operativas solían resolverse de manera informal.
6. Esa relación previa no había estado completamente exenta de fricciones. En una de las relaciones contractuales anteriores, Andes Bulk había formulado comentarios informales —principalmente mediante correos electrónicos dirigidos a personal operativo— sobre ciertos aspectos del desempeño del buque entonces utilizado, en particular en lo relativo al consumo de combustible y a algunos retrasos en puerto, sin que tales comentarios dieran lugar a intercambios formales de naturaleza contractual. Dichas observaciones, sin embargo, no fueron elevadas a reclamos contractuales formales ni acompañadas de reservas respecto de los pagos efectuados, y la relación comercial continuó desarrollándose sin mayores sobresaltos, reforzando una práctica de tolerancia operacional tácita entre las partes. El alcance jurídico de esa tolerancia previa —en particular, si podía o no limitar el ejercicio posterior de derechos contractuales expresos— fue objeto de interpretaciones contrapuestas por las partes desde etapas tempranas de la controversia.

7. El 15 de marzo de 2023, en un contexto de elevada demanda de tonelaje a nivel internacional y bajo la presión comercial derivada de contratos de suministro ya asumidos por Andes Bulk frente a terceros, las partes celebraron un nuevo contrato de fletamento a tiempo, basado en el formulario estándar NYPE 2015, con modificaciones puntuales acordadas por intercambio electrónico entre las partes. La negociación se llevó a cabo de manera acelerada y eminentemente práctica, mediante intercambios de correos electrónicos entre los equipos comerciales de ambas compañías. Varias cláusulas fueron reutilizadas de contratos anteriores como base de redacción, aunque no todas fueron objeto de revisión comparativa integral ni de confirmación expresa de identidad textual en la versión final firmada y otros aspectos fueron abordados de forma general, bajo el entendimiento de que el contrato reflejaba estándares habituales del mercado marítimo. No se levantaron actas formales de negociación y no se realizaron reuniones técnicas específicas para discutir el estado del buque ofrecido. Ninguna de las partes dejó constancia expresa y sistemática, en ese intercambio preliminar, de los límites de autoridad del personal operativo y comercial que participó en las comunicaciones, ni de los actos que requerían confirmación formal de sus áreas legales, circunstancia que posteriormente fue interpretada de manera divergente por las partes. En el intercambio previo a la firma obra también un correo de recapitulación preliminar de términos comerciales circulado entre los equipos intervinientes, que no fue expresamente confirmado por ambas partes como documento de cierre de negociación ni incorporado como anexo contractual, y cuyo contenido presenta divergencias parciales con la redacción final del contrato firmado.
8. El contrato incluía una cláusula off-hire basada en el texto NYPE 2015 que, durante los intercambios previos a la firma, fue objeto de una modificación puntual. A través de un intercambio de correos electrónicos, las partes acordaron incorporar una cláusula adicional tipo rider que introducía un supuesto de exclusión dentro del régimen off-hire, estableciendo que no se configuraría suspensión del flete cuando la ineficiencia operativa derivara del desgaste normal propio de la operación o de medidas administrativas portuarias fuera del control razonable del armador. Dicha modificación fue aceptada sin mayor debate y no fue objeto de comentarios adicionales al momento de la firma del contrato. El contrato contenía también un convenio arbitral por el cual toda controversia derivada del contrato o relacionada con su ejecución sería resuelta mediante arbitraje internacional. La cláusula adoptó una modalidad de foro alternativo (split arbitration clause), previendo que la controversia podría ser sometida, a elección de la parte que iniciara el procedimiento, a arbitraje con sede en Londres, Nueva York o Singapur. El arbitraje sería administrado por el Centro Internacional de Arbitraje – Cámara de Bélgica y Luxemburgo en el Perú (CIACBLP), de conformidad con su Reglamento vigente al momento del inicio del procedimiento. El idioma del arbitraje sería el inglés. Las partes acordaron expresamente que el fondo de la controversia y la relación contractual se regirían por el derecho marítimo inglés, incluyendo la normativa y doctrina inglesa sobre contratos de fletamento a tiempo. El contrato incorporaba además una cláusula Paramount de remisión a las Reglas de La Haya-Visby en la medida de su aplicabilidad contractual. Ninguna de las partes cuestionó estas

estipulaciones al momento de contratar. Sin perjuicio de ello, las partes discrepan sobre el alcance eventual de normas imperativas vinculadas a la sede arbitral y su posible incidencia en la forma de interpretar o integrar las disposiciones contractuales controvertidas.

9. El buque designado para la ejecución del contrato fue el M/V HUMBOLDT BULK, un buque granelero de aproximadamente dieciocho años de antigüedad. Al momento de su entrega a Andes Bulk, el buque contaba con certificados de clase, seguridad y navegación válidos y había superado su última inspección mayor catorce meses antes de la celebración del contrato. Durante el año previo al inicio del fletamento, el buque había experimentado dos paradas técnicas no programadas y se había producido un cambio parcial de tripulación. Si bien estos antecedentes eran conocidos en términos generales dentro del mercado marítimo y podían inferirse a partir de información accesible, no fueron objeto de objeción formal por parte de Andes Bulk durante la negociación del contrato. Los certificados habían sido emitidos y refrendados por una sociedad de clasificación internacionalmente reconocida y aceptada por el Estado de bandera del buque, bajo un régimen de reconocimiento habitual por autoridades de control del Estado rector de puerto, extremo que no fue cuestionado por las partes al momento de la entrega.
10. Durante los primeros meses de ejecución, el fletamento se desarrolló sin incidentes de relevancia. El M/V HUMBOLDT BULK cumplió las rotaciones previstas y Andes Bulk continuó utilizando el buque para atender sus compromisos comerciales. Sin embargo, a partir de octubre de 2023 comenzaron a registrarse retrasos menores pero recurrentes en distintos puertos, así como fallas intermitentes en sistemas auxiliares del buque. Humboldt Bulk autorizó reparaciones rápidas y sostuvo que se trataba de eventos propios del desgaste normal de la operación de un buque de su antigüedad, sin impacto real en su navegabilidad ni en la prestación esencial del servicio.
11. A partir de octubre de 2023, y de manera paralela al aumento de retrasos menores en puerto, comenzaron a circular entre el capitán, el equipo técnico del armador y el operador designado por Andes Bulk referencias a registros de mantenimiento que no siempre resultaban consistentes entre sí. En particular, en al menos dos ocasiones el capitán remitió extractos del engine log y del planned maintenance system (PMS) que reflejaban eventos técnicos similares en determinados equipos auxiliares, mientras que la gerencia técnica del armador, al responder, adjuntó versiones resumidas de dichos registros que presentaban una secuencia distinta de eventos y correcciones.
12. Algunas de las observaciones consignadas por la autoridad portuaria guardaban relación con ítems previamente anotados como ‘recommendations’ en reportes internos del sistema de mantenimiento del armador, aunque dichas recomendaciones no figuraban como pendientes en los certificados de clase vigentes.

13. Andes Bulk sostiene que estas divergencias no se explican por diferencias de formato, sino por una reconstrucción posterior de registros con el objeto de minimizar la percepción de recurrencia y de evitar que se activaran procedimientos internos de inspección mayor. Humboldt Bulk rechaza tajantemente dicha insinuación y afirma que las diferencias obedecen a actualizaciones administrativas habituales del PMS, realizadas por la tripulación y luego consolidadas por el equipo técnico en tierra, sin alteración sustantiva del contenido ni intención de ocultamiento.
14. Andes Bulk, por su parte, continuó pagando el flete por adelantado en períodos quincenales, conforme al mecanismo de hire in advance previsto en el contrato, pero empezó a manifestar su preocupación mediante correos electrónicos dirigidos tanto al operador designado como al equipo técnico del armador. En dichas comunicaciones se acumulaban reportes y advertencias sobre los retrasos y las fallas observadas, aunque sin que Andes Bulk activara formalmente la cláusula off-hire ni formulara reservas expresas respecto de los pagos efectuados. La correspondencia reflejaba una preocupación creciente, pero también una expectativa de que los problemas serían corregidos en el curso normal de la operación. En otras relaciones contractuales con armadores distintos, Andes Bulk había activado mecanismos de off-hire frente a retrasos de naturaleza técnica, lo que fue invocado por Humboldt Bulk para cuestionar la alegada existencia de una práctica comercial general de tolerancia frente a tales incidencias.
15. En septiembre de 2023, Humboldt Bulk decidió reemplazar al capitán original del M/V HUMBOLDT BULK. El nuevo capitán contaba con formación técnica sólida y experiencia acreditada, aunque con menor trayectoria en las rutas específicas que el buque operaba durante el fletamento. Tras su incorporación, se incrementaron los reportes de mantenimiento preventivo y las advertencias técnicas dirigidas al armador. En varios de sus correos electrónicos, el capitán hizo referencia a la existencia de “problemas técnicos recurrentes” y recomendó revisiones adicionales. Mientras Andes Bulk interpretó estos reportes como señales de problemas estructurales que no estaban siendo adecuadamente atendidos, Humboldt Bulk los consideró una manifestación de celo profesional que no comprometía la operatividad del buque.
16. Entre octubre y diciembre de 2023 se produjeron diversos retrasos de entre seis y doce horas en distintos puertos. En algunos intercambios de correos electrónicos, el gerente técnico del armador respondió minimizando las observaciones del capitán y señalando que los sistemas principales del buque funcionaban dentro de parámetros aceptables. Paralelamente, existen comunicaciones del operador designado por Andes Bulk en las que se sugería que ciertas cuestiones técnicas podrían “regularizarse en las siguientes escalas”. Las partes discrepan sobre el alcance jurídico de dichas manifestaciones y sobre la autoridad de dicho personal operativo para interpretar o modificar obligaciones contractuales. En intercambios posteriores, esa discrepancia se extendió no solo al valor de dichas comunicaciones, sino también al método jurídico adecuado para interpretar la

asignación contractual de riesgos y las consecuencias de la ineficiencia operativa del buque, cuestión que cada parte abordó desde enfoques interpretativos distintos.

17. La controversia se intensifica debido a que, durante los meses previos a la detención en San Aurelio, las comunicaciones operativas se desarrollaron de forma predominantemente informal, sin intervención constante de los departamentos legales. Andes Bulk sostiene que ciertos correos del gerente técnico del armador, así como respuestas de personal operativo, generaron una expectativa razonable de que las fallas reportadas eran meramente circunstanciales y se encontraban bajo control, lo que habría influido en la decisión comercial de mantener el buque en servicio sin activar mecanismos contractuales formales. Humboldt Bulk, por su parte, sostiene que tales comunicaciones no podían modificar el contrato ni constituir renuncia, aceptación o interpretación vinculante de la cláusula off-hire, y que el personal involucrado carecía de facultades para comprometer la posición jurídica del armador.
18. Si bien las nuevas autoridades reafirmaron públicamente el respeto a los compromisos comerciales internacionales y la continuidad de las operaciones portuarias, diversos organismos reguladores, incluida la Autoridad Portuaria Nacional, experimentaron cambios abruptos en su dirección y en sus criterios de fiscalización. En ese contexto, se reforzaron de manera inmediata los controles sobre actividades consideradas sensibles, entre ellas el transporte marítimo de minerales, sin que dichas modificaciones fueran formalizadas de manera uniforme ni comunicadas con claridad a los operadores privados.
19. Mientras las operaciones continuaban desarrollándose en ese entorno de controles reforzados y criterios administrativos variables, a finales de 2023 y comienzos de 2024 se produjo un hecho que, sin guardar relación directa con la actividad portuaria, volvió a tensionar el escenario institucional de Marcabal. En ese período comenzó a circular públicamente un material audiovisual en el que se observaba al entonces presidente de la República Democrática de Marcabal sosteniendo una reunión de carácter aparentemente clandestino con un empresario extranjero ampliamente cuestionado en la opinión pública por la naturaleza y opacidad de sus negocios. El video, difundido inicialmente por medios digitales y luego replicado por la prensa tradicional, mostraba al mandatario ingresando de madrugada a uno de los locales del empresario, con el rostro parcialmente cubierto y utilizando lentes oscuros.
20. En los días siguientes, distintos medios informaron sobre la presunta existencia de otros registros audiovisuales similares —según algunas versiones, hasta diecinueve más— cuyo contenido no fue divulgado de manera inmediata. Si bien ninguna autoridad judicial ni administrativa emitió pronunciamiento concluyente durante el período relevante para la presente controversia, el episodio generó un clima de fuerte escrutinio público y reforzó la percepción de vulnerabilidad política del gobierno en funciones. Diversos observadores señalaron que, a partir de ese momento, las autoridades regulatorias tendieron a adoptar

posturas particularmente cautelosas, evitando asumir decisiones que pudieran ser posteriormente cuestionadas, especialmente en sectores sujetos a control y visibilidad pública, como el transporte marítimo de recursos naturales.

21. Durante este período, Andes Bulk evaluó internamente la posibilidad de contratar tonelaje alternativo mediante un fletamento independiente para cubrir una de sus rutas más sensibles un buque alternativo para una de sus rutas más sensibles, pero descartó dicha opción debido a los costos adicionales que implicaba. Esta evaluación no fue comunicada formalmente a Humboldt Bulk. La empresa continuó utilizando el M/V HUMBOLDT BULK, confiando en que los inconvenientes observados no escalarían a una interrupción significativa del servicio.
22. Humboldt Bulk sostiene que dicha evaluación interna demuestra que Andes Bulk tenía alternativas comerciales disponibles, y que la decisión de no contratarlas obedeció principalmente a consideraciones de costo y margen, lo cual no puede trasladarse al armador como daño indemnizable. Andes Bulk replica que la disponibilidad de tonelaje alternativo era altamente limitada en ese período, que las tarifas spot eran significativamente superiores al hire pactado en el time charter, y que asumir ese diferencial habría implicado una pérdida desproporcionada e irrazonable, incompatible con el estándar exigible de mitigación en el contexto de un mercado extraordinariamente ajustado.
23. El punto de inflexión se produjo en enero de 2024, cuando el M/V HUMBOLDT BULK arribó al puerto de San Aurelio para realizar operaciones de carga. En esa oportunidad, la autoridad portuaria ordenó una inspección técnica extraordinaria, alegando la existencia de alertas previas en sistemas regionales de control, particularmente aplicables a buques de más de quince años de antigüedad. Como resultado de dicha inspección, se formularon observaciones técnicas relevantes y se dispuso la detención del buque por un período de nueve días mediante una orden administrativa de restricción de salida emitida por la autoridad portuaria en ejercicio de sus facultades de control como Estado rector de puerto, medida que en la práctica implicó la prohibición temporal de zarpe hasta la subsanación de las observaciones técnicas consignadas en el acta de inspección. Las partes posteriormente discreparon sobre si la naturaleza preventiva de la medida debía analizarse exclusivamente desde su calificación administrativa formal o desde sus efectos materiales sobre la aptitud operativa del buque durante el período de detención. Diversos operadores del sector señalaron informalmente que deficiencias de similar naturaleza no habrían dado lugar a una orden de detención bajo los estándares de inspección vigentes en otros puertos de la región.
24. El informe preliminar de la autoridad portuaria indicó que algunas de las observaciones se vinculaban a deficiencias en el mantenimiento de sistemas auxiliares, mientras que otras respondían a la aplicación de criterios de seguridad operacional particularmente estrictos en

ese puerto. El informe definitivo no calificó al buque como unseaworthy, pero instruyó la implementación de correcciones obligatorias antes de autorizar su salida.

25. Ninguna autoridad calificó formalmente al buque como “unseaworthy” ni suspendió su clase, extremo que fue invocado por Humboldt Bulk como indicio de que la detención no respondía a una falta de aptitud estructural del buque, sino al ejercicio preventivo de facultades administrativas del Estado rector del puerto.
26. Este elemento generó un desacuerdo adicional entre las partes en cuanto a la calificación jurídica de la pérdida de tiempo. Andes Bulk sostiene que, aunque las observaciones no implicaran un riesgo inmediato para la seguridad de la navegación ni afectaran formalmente la clase del buque, la detención privó al buque de su aptitud comercial y operativa, impidiendo el “full working of the vessel” en los términos de la cláusula off-hire. Humboldt Bulk, en cambio, sostiene que el concepto de “full working” debe interpretarse de forma restrictiva y vinculado a la capacidad material del buque para operar, y que una detención preventiva basada en criterios administrativos o documentales —especialmente cuando no se declara falta de clase ni unseaworthiness— no activa automáticamente la suspensión del hire.
27. Tras la detención, Andes Bulk consideró que los hechos confirmaban la falta de aptitud operativa del buque y que las deficiencias detectadas eran imputables al armador. En consecuencia, notificó a Humboldt Bulk la suspensión del pago del flete correspondiente al período de detención, invocando la aplicación de la cláusula off-hire. Asimismo, sostuvo haber sufrido pérdidas económicas y costos adicionales derivados de retrasos en sus compromisos con terceros, alegando que no existían alternativas razonables para mitigar dichos daños en el corto plazo.
28. En particular, Andes Bulk afirma que, al momento de la detención, mantenía vigente un contrato de suministro internacional con un comprador final, en el cual se había pactado una cláusula de liquidated damages por retraso en la entrega, calculada por día de demora una vez vencida una ventana contractual de embarque. Andes Bulk sostiene que la detención del M/V HUMBOLDT BULK activó dicha cláusula, obligándola a pagar penalidades y a asumir costos adicionales de logística para reprogramar entregas, todo lo cual habría sido razonablemente previsible para Humboldt Bulk en atención a la naturaleza del negocio y a las condiciones del mercado de minerales.
29. En intercambios comerciales previos, Andes Bulk había informado de manera general a Humboldt Bulk que sus compromisos de suministro internacional operaban bajo ventanas estrictas de embarque, aunque sin detallar las cláusulas específicas de penalidades pactadas con compradores finales.

30. Humboldt Bulk niega que hubiese tenido conocimiento efectivo de la estructura contractual downstream de Andes Bulk, cuestiona que tales penalidades sean recuperables como daños contractuales bajo el régimen aplicable, y sostiene que, en cualquier caso, Andes Bulk no acreditó haber adoptado medidas razonables para mitigar sus pérdidas, tales como subfletar tonelaje alternativo, renegociar ventanas de entrega o activar cláusulas de flexibilidad previstas en sus contratos con terceros.
31. Humboldt Bulk rechazó esta posición, alegando que el buque contaba con certificados válidos, que las observaciones técnicas no comprometían su navegabilidad esencial y que la detención obedecía, en parte significativa, a criterios administrativos de la autoridad portuaria local, ajenos a su control razonable. Sostuvo además que Andes Bulk había continuado utilizando el buque y pagando el flete durante meses pese a conocer los incidentes previos, lo que, a su juicio, evidenciaba una conducta incompatible con la activación tardía de la cláusula off-hire. También cuestionó que Andes Bulk no hubiera adoptado medidas razonables para mitigar los daños que ahora reclamaba. Las partes discreparon también sobre el peso jurídico que debía atribuirse a la vigencia formal de los certificados frente a la evaluación material de la aptitud efectiva del buque para cumplir el servicio contratado.
32. Con posterioridad, Andes Bulk tuvo conocimiento de que Humboldt Bulk había programado una inspección mayor del buque para el segundo trimestre de 2024, circunstancia que no había sido comunicada durante la ejecución del contrato. Las partes discrepan sobre el alcance de dicha programación: mientras Humboldt Bulk sostiene que se trataba de una intervención prevista dentro del ciclo normal de mantenimiento para un buque de su antigüedad, Andes Bulk considera que la decisión debía analizarse a la luz de las incidencias técnicas registradas durante el fletamento.
33. Las comunicaciones entre las partes se tornaron progresivamente más tensas y la relación comercial se deterioró de manera acelerada. Ambas se acusaron mutuamente de actuar sin la debida buena fe, tanto en la ejecución del contrato como en el ejercicio de sus derechos.
34. En marzo de 2024, antes de que se iniciara formalmente el arbitraje, Humboldt Bulk interpuso una demanda ante los tribunales comerciales de Marcabal solicitando el pago del flete presuntamente adeudado, junto con intereses y penalidades contractuales. En dicho proceso, solicitó además una medida cautelar de embargo preventivo sobre determinados créditos de Andes Bulk, alegando riesgo de insolvencia futura. El tribunal comercial, con carácter provisional y antes de pronunciarse sobre la excepción de incompetencia por existencia de convenio arbitral, accedió parcialmente a la solicitud cautelar y ordenó el embargo preventivo de determinados créditos comerciales de Andes Bulk, hasta por un monto equivalente al hire discutido más intereses estimados. Andes Bulk sostiene que la medida se adoptó sin un contradictorio adecuado y que su ejecución produjo un impacto inmediato en su liquidez operativa, afectando pagos a proveedores y compromisos

logísticos vinculados a la cadena de suministro. Andes Bulk objetó la competencia del tribunal estatal, invocando el convenio arbitral, y calificó la demanda judicial y la solicitud cautelar como un intento de eludir el arbitraje pactado y de vulnerar la buena fe procesal. Al momento de iniciarse el arbitraje, dicha objeción aún no había sido resuelta.

35. En abril de 2024, Andes Bulk inició un procedimiento arbitral internacional invocando la cláusula compromisoria del contrato y presentó su Solicitud de Arbitraje ante el Centro Internacional de Arbitraje – Cámara de Bélgica y Luxemburgo en el Perú (CIACBLP). En dicha solicitud ejerció su derecho a elegir la sede del arbitraje, designando Londres como lugar del arbitraje conforme a la Cláusula 17. Solicitó que se declare la competencia del Tribunal Arbitral, la correcta aplicación de la cláusula off-hire, la existencia de incumplimiento contractual por parte de Humboldt Bulk y la indemnización de los daños alegados. Humboldt Bulk compareció bajo reserva, cuestionando la validez de la activación unilateral de la sede arbitral, la procedencia del off-hire, la existencia y cuantía de los daños reclamados y la legitimidad de continuar con el arbitraje mientras el proceso judicial se encontraba pendiente, reservándose además el derecho de solicitar medidas destinadas a proteger su posición crediticia.
36. En el marco del arbitraje, Andes Bulk anticipó que solicitaría al Tribunal Arbitral la adopción de medidas provisionales destinadas a neutralizar los efectos de la medida cautelar concedida por el tribunal estatal, alegando que dicha actuación judicial vulnera el convenio arbitral y afecta gravemente el equilibrio procesal. Humboldt Bulk, a su vez, sostuvo que la medida cautelar resulta compatible con la protección de créditos y que, en cualquier caso, la existencia de un proceso judicial pendiente plantea interrogantes sobre la coordinación entre jurisdicciones, la oportunidad del arbitraje y la extensión de la competencia del Tribunal Arbitral para pronunciarse sobre actos adoptados por tribunales estatales antes de su constitución.

La controversia es sometida a decisión del Tribunal Arbitral.

ACLARACIONES AL CASO

I. DOCUMENTACIÓN CONTRACTUAL Y RELACIÓN COMERCIAL

37. Contrato de fletamento (15 de marzo de 2023)

El contrato de fletamento a tiempo celebrado entre las partes el 15 de marzo de 2023 se encuentra íntegramente reflejado en los términos, condiciones y documentación incorporados en el cuerpo del caso y sus anexos. No se dispone de una versión adicional, completa o más detallada distinta a la ya incluida en el expediente, por lo que cualquier interpretación deberá realizarse sobre la base de dicha documentación.

38. Contrato con el comprador final y penalidades

El caso no incorpora el contrato celebrado entre Andes Bulk Trading S.A. y el comprador final, ni documentación específica relativa a cláusulas de penalidad, liquidated damages o pagos efectuados en ejecución de dicho acuerdo. En consecuencia, cualquier alegación vinculada a estos extremos deberá sustentarse a partir de la información disponible en el caso y de las inferencias que las partes consideren pertinentes conforme al derecho aplicable.

39. Propiedad o explotación de los buques

El caso describe a Humboldt Bulk Shipping Ltd. como una entidad dedicada a la explotación de una flota de buques graneleros, sin desarrollar de manera específica la estructura jurídica bajo la cual se ejerce dicha explotación respecto de cada unidad. No se proporciona documentación adicional sobre titularidad, registro o régimen contractual de los buques, quedando estos aspectos fuera del detalle fáctico del caso.

40. Divergencias entre recap y contrato final

Las divergencias entre el correo de recapitulación de negociaciones y el contrato final se limitan a aspectos de redacción y precisión de términos, sin afectar sustancialmente las cláusulas relativas al régimen off-hire ni al convenio arbitral. Dicho correo podrá ser considerado como elemento contextual de negociación, sin carácter vinculante autónomo.

41. Autoridad del personal operativo y comercial

Las comunicaciones fueron intercambiadas por personal operativo y comercial de ambas partes en el curso ordinario de la ejecución contractual. La determinación del alcance de sus facultades, así como de los efectos jurídicos de dichas comunicaciones, corresponde al Tribunal Arbitral conforme al derecho aplicable.

42. Duración y antecedentes contractuales

Las partes han participado en contratos de fletamento en el curso de sus actividades comerciales. La duración, características y antecedentes de dichas relaciones no han sido desarrollados de manera exhaustiva en el caso y podrán ser utilizados por las partes en la medida en que resulten relevantes para sustentar sus posiciones.

II. ESTADO TÉCNICO DEL BUQUE Y OPERACIÓN

43. Ficha técnica y fecha de fabricación del buque

El caso contiene únicamente aquellas referencias técnicas, operativas y temporales del buque que han sido consideradas relevantes para la controversia. No se dispone de una ficha técnica completa ni de documentación adicional que precise la fecha de fabricación más allá de lo ya indicado en el expediente.

44. Registros de mantenimiento del buque

Las referencias al mantenimiento del buque y a los registros correspondientes se encuentran incorporadas en el caso en la medida en que han sido invocadas por las partes. No se dispone de documentación adicional que complemente o sustituya la información ya contenida en el expediente.

45. Registros de mantenimiento y comunicaciones técnicas

Existen divergencias entre los extractos del engine log remitidos por el capitán y los reportes resumidos elaborados por la gerencia técnica del armador. Ambos documentos forman parte del acervo probatorio y podrán ser valorados por el Tribunal Arbitral en cuanto a su contenido, consistencia, fiabilidad y alcance.

46. Paradas técnicas previas

Durante el período previo al fletamento, el buque experimentó dos paradas técnicas no programadas relacionadas con sistemas auxiliares. Dichos eventos no generaron una declaración formal de innavegabilidad, sin perjuicio de que las partes puedan argumentar sobre su relevancia en relación con los hechos posteriores.

47. Fallas en sistemas auxiliares

Las fallas intermitentes en sistemas auxiliares se refieren a deficiencias de funcionamiento que no implicaron, por sí mismas, una declaración formal de innavegabilidad. Su alcance

técnico y su eventual incidencia en el desempeño operativo del buque podrán ser objeto de argumentación por las partes.

48. Sistema de mantenimiento y “recommendations”

Las “recommendations” registradas en el sistema de mantenimiento del armador corresponden a observaciones técnicas sujetas a seguimiento dentro de la gestión operativa del buque. Su contenido, oportunidad y relación con los eventos posteriores podrán ser analizados por las partes en función de la evidencia disponible.

49. Supervisión técnica del buque

El mantenimiento y operación del buque involucraron tanto al capitán como al equipo técnico del armador. La existencia, alcance y eficacia de mecanismos adicionales de supervisión no han sido desarrollados de manera detallada y podrán ser objeto de argumentación por las partes.

50. Naturaleza de los retrasos

Los retrasos mencionados en el caso comprenden tanto demoras operativas habituales como eventos asociados a aspectos técnicos del buque. La distinción entre retrasos usuales y no usuales, así como su caracterización y relevancia, podrá ser desarrollada por las partes.

51. Itinerario del buque

El buque operó dentro de una ruta comercial internacional con escalas en distintos puertos. La determinación específica del itinerario, así como sus eventuales variaciones y su impacto en la ejecución contractual, podrá ser desarrollada por las partes en función de sus estrategias argumentativas.

III. INSPECCIÓN, DETENCIÓN Y CONTEXTO REGULATORIO

52. Observaciones técnicas y detención en San Aurelio

La detención del buque en el puerto de San Aurelio se basó en observaciones relativas a deficiencias en sistemas auxiliares y aspectos de mantenimiento. Algunas de estas observaciones guardan relación con recomendaciones previamente registradas en el sistema de mantenimiento del armador.

53. Naturaleza de las alertas previas

Las alertas que motivaron la inspección extraordinaria correspondieron a sistemas regionales de control portuario basados en perfiles de riesgo, sin constituir necesariamente una imputación específica previa dirigida al buque.

54. Acta e informe de inspección

El Acta de Inspección y los documentos incorporados como anexos contienen los extractos relevantes de las observaciones técnicas efectuadas por la autoridad portuaria. La valoración de su contenido, alcance técnico y efectos jurídicos corresponde al Tribunal Arbitral.

55. Duración y causas de la detención

El período de detención comprendió tanto la ejecución de correcciones técnicas como la realización de trámites administrativos y procesos de reinspección necesarios para la autorización de zarpe. La ponderación de cada uno de estos factores podrá ser objeto de análisis por las partes.

56. Prácticas administrativas y contexto regulatorio

Las referencias a cambios en prácticas administrativas, así como a secuelas políticas y regulatorias en el Estado de Marcabal, describen un contexto general. El alcance concreto de dichos cambios y su impacto en el sector marítimo podrán ser desarrollados por las partes.

57. Marco normativo aplicable

El caso no proporciona un desarrollo exhaustivo de los ordenamientos jurídicos internos de los Estados involucrados. Corresponderá a las partes sustentar sus argumentos con base en las normas, principios y estándares que consideren aplicables conforme a la naturaleza de la controversia.

IV. EJECUCIÓN CONTRACTUAL Y CONDUCTA DE LAS PARTES

58. Comunicaciones operativas

Las comunicaciones entre las partes se desarrollaron en gran medida a través de canales operativos habituales del sector marítimo, incluyendo intercambios informales. Su contenido, alcance y efectos jurídicos podrán ser valorados por el Tribunal Arbitral.

59. Remoción del capitán

El caso menciona el cambio de capitán como parte de la secuencia fáctica relevante, sin desarrollar las razones específicas que motivaron dicha decisión ni evaluaciones formales de desempeño.

60. Retrasos operativos previos

Durante el período previo a enero de 2024 se produjeron diversos retrasos operativos de corta duración en distintos puertos, atribuibles a factores técnicos y operativos. Su número exacto y causas específicas podrán ser desarrollados por las partes.

61. Pagos de hire y reservas

Andes Bulk continuó efectuando pagos de hire conforme al contrato. La existencia, oportunidad y alcance de eventuales reservas o protestas contractuales deberán ser valorados por el Tribunal Arbitral en función de las comunicaciones entre las partes.

62. Conocimiento de divergencias técnicas

El momento en que Andes Bulk tomó conocimiento de las divergencias en los registros técnicos no se encuentra determinado de forma concluyente, pudiendo las partes sustentar sus respectivas posiciones al respecto.

63. Evaluación de tonelaje alternativo

Andes Bulk evaluó la posibilidad de contratar tonelaje alternativo en relación con la ejecución del contrato. Las circunstancias, oportunidad y viabilidad de dicha evaluación podrán ser objeto de argumentación por las partes.

V. DAÑOS Y PREVISIBILIDAD

64. Contrato downstream y liquidated damages

Andes Bulk celebró un contrato de suministro internacional que incluía una cláusula de liquidated damages vinculada a retrasos en la entrega. Los términos específicos, condiciones contractuales y fechas relevantes no han sido desarrollados en el caso y podrán ser abordados por las partes en sus argumentaciones.

65. Penalidades y costos adicionales

Andes Bulk alega haber incurrido en penalidades contractuales y costos logísticos

adicionales como consecuencia del retraso. La existencia, cuantificación y exigibilidad de dichos montos deberán ser acreditadas por las partes.

66. Previsibilidad de los daños

Humboldt Bulk recibió información general sobre la existencia de ventanas de embarque y compromisos comerciales asociados. El contenido, alcance y suficiencia de dicha información para efectos de determinar la previsibilidad de los daños constituye una cuestión controvertida.

VI. ARBITRAJE Y CUESTIONES PROCESALES

67. Derecho aplicable al fondo

El Tribunal Arbitral deberá aplicar el derecho marítimo inglés como ley sustantiva del contrato, conforme a lo pactado por las partes. Los Principios UNIDROIT podrán ser utilizados como herramienta interpretativa o para integrar eventuales lagunas, en la medida en que no contradigan dicho derecho.

68. Normas imperativas de la sede

Las referencias a normas imperativas de la sede arbitral podrán realizarse de manera general. Las partes podrán invocar disposiciones específicas cuando lo consideren pertinente para sustentar sus posiciones.

69. Validez de la cláusula de foro alternativo

La validez y efectos de la cláusula que otorga al demandante la facultad de elegir la sede arbitral constituyen una cuestión controvertida del caso y podrán ser objeto de argumentación.

70. Kompetenz-kompetenz y procesos paralelos

El Tribunal Arbitral es competente para pronunciarse sobre su propia competencia. La existencia de actuaciones ante tribunales estatales no impide el ejercicio de dicha facultad, sin perjuicio de los argumentos que las partes puedan formular sobre sus efectos.

71. Medidas cautelares y actuaciones estatales

Las actuaciones ante tribunales estatales, incluyendo la interposición de acciones y la obtención de medidas cautelares, así como su interacción con el convenio arbitral, podrán ser analizadas por el Tribunal Arbitral en función de su relevancia para el caso.

72. Estado del proceso judicial en Marcabal

Al momento de iniciarse el arbitraje, la excepción de incompetencia basada en el convenio arbitral no había sido resuelta por el tribunal estatal. La evolución posterior de dicho proceso podrá ser considerada en la medida en que resulte pertinente.

73. Medida cautelar y notificación

La medida cautelar concedida por el tribunal estatal se rige por el derecho procesal de dicha jurisdicción. La forma y oportunidad de su notificación, incluyendo la posibilidad de haber sido concedida sin audiencia de la contraparte, podrán ser desarrolladas por las partes.

74. Marco arbitral en Marcabal

A efectos del presente caso, podrá asumirse que el Estado de Marcabal cuenta con un marco jurídico que reconoce el arbitraje comercial internacional como mecanismo válido de resolución de controversias, incluyendo el reconocimiento y ejecución de laudos extranjeros. El alcance y naturaleza de dicho reconocimiento podrán ser objeto de argumentación.

ANEXO 1

Extracto del Contrato de Fletamento a Tiempo (Formulario NYPE)

Fecha: 15 de marzo de 2023

Partes: Humboldt Bulk Shipping Ltd. / Andes Bulk Trading S.A.

Cláusula 15 – Off-Hire (extracto)

In the event of loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown of machinery, damage to hull or other accident preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost.

Modification agreed by the Parties:

Notwithstanding the foregoing, time shall not be considered off-hire where the loss of time results from inefficiency attributable to normal wear and tear consistent with the age and operation of the vessel, or from administrative actions by port or regulatory authorities beyond the reasonable control of the Owners.

Cláusula 17 – Arbitration (extracto)

Any dispute arising out of or in connection with this Charter Party, including any question regarding its existence, validity or termination, shall be finally settled by arbitration.

The arbitration shall be seated, at the option of the Claimant, in London, New York or Singapore. The arbitration shall be administered by the Centro Internacional de Arbitraje – Cámara de Bélgica y Luxemburgo en el Perú (CIACBLP) in accordance with its Arbitration Rules in force at the time of commencement of the proceedings.

The arbitral tribunal shall consist of three arbitrators. Each party shall appoint one arbitrator, and the two party-appointed arbitrators shall jointly nominate the presiding arbitrator, subject to confirmation in accordance with the applicable Arbitration Rules.

The language of the arbitration shall be English.

The substantive law governing this Charter Party shall be English maritime law.

The arbitration proceedings shall be conducted in accordance with the Arbitration Rules of the CIACBLP, provided that in the event of any conflict between those Rules and the mandatory provisions of the law of the seat of arbitration, the latter shall prevail.

ANEXO 2

Correo electrónico – Operador designado por Andes Bulk Trading S.A.

Fecha: 12 de noviembre de 2023

De: operations@andesbulk.com

Para: ops@humboldtbulkshipping.com

Asunto: M/V HUMBOLDT BULK – Recent port delays

Dear all,

We have noted some minor delays during the last calls, as well as a few auxiliary system issues reported by the Master.

At this stage, we understand these matters could normalize in the next calls, provided the routine maintenance actions continue as planned.

Please keep us informed of any developments.

Best regards,

Operations Team

Andes Bulk Trading S.A.

ANEXO 3
Correo electrónico – Gerencia Técnica del Armador

Fecha: 14 de noviembre de 2023

De: technical@humboldtbulkshipping.com

Para: operations@andesbulk.com

Asunto: RE: M/V HUMBOLDT BULK – Recent port delays

Dear Sirs,

We have reviewed the Master's reports. All main systems are operating within acceptable parameters for a vessel of this age and trade.

The issues mentioned relate to auxiliary equipment and routine wear and tear, and do not affect the vessel's seaworthiness or her ability to perform the service.

Corrective actions have been authorized and implemented where required.

Kind regards,

Technical Manager
Humboldt Bulk Shipping Ltd.

ANEXO 4
Correo electrónico – Capitán del M/V HUMBOLDT BULK

Fecha: 28 de noviembre de 2023

De: master.humboldtbulk@vesselmail.com

Para: technical@humboldtbulkshipping.com

CC: operations@andesbulk.com

Asunto: Technical observations – preventive maintenance

Dear Sirs,

During recent operations, recurring technical issues have been observed in certain auxiliary systems.

While none of these matters have compromised safety, I recommend further inspections at a convenient opportunity to prevent escalation.

Best regards,

Master
M/V HUMBOLDT BULK

ANEXO 5
Extracto de Certificados de Clase y Seguridad

Buque: M/V HUMBOLDT BULK

Entidad emisora: Sociedad de Clasificación reconocida

Estado: Vigentes a enero de 2024

Certificate of Class – Valid until August 2025

Safety Management Certificate – Valid until May 2024

International Ship Safety Construction Certificate – Valid until September 2024

No outstanding recommendations affecting class at the time of issuance.

ANEXO 6

Acta de Inspección Técnica Extraordinaria – Puerto de San Aurelio

Fecha: 10 de enero de 2024

Autoridad: Autoridad Portuaria Nacional – San Aurelio

Following an extraordinary inspection carried out pursuant to regional safety control alerts applicable to vessels over fifteen (15) years of age, the following observations were recorded:

- Maintenance deficiencies identified in auxiliary systems;
- Documentation updates required in relation to maintenance records;
- No findings indicating immediate risk to navigation safety.

Pending implementation of corrective actions, the vessel shall remain detained.

This measure is adopted as a preventive administrative action.

ANEXO 7
Comunicación de levantamiento de detención

Fecha: 19 de enero de 2024

Autoridad: Autoridad Portuaria Nacional – San Aurelio

Having verified the implementation of the corrective actions indicated in the inspection report dated 10 January 2024, authorization is hereby granted for the vessel M/V **HUMBOLDT BULK** to resume operations.

This authorization does not imply any assessment regarding contractual responsibilities between private parties.

ANEXO 8
Notificación de suspensión de flete (Off-Hire)

Fecha: 20 de enero de 2024

De: Legal@andesbulk.com

Para: legal@humboldtbulkshipping.com

We hereby notify that, in accordance with Clause 15 of the Charter Party dated 15 March 2023, hire payments are suspended for the period during which the vessel M/V HUMBOLDT BULK was detained at the Port of San Aurelio and unable to perform the contracted service.

We reserve all rights regarding losses incurred as a result of said detention.

ANEXO 9
Respuesta del Armador a la notificación de off-hire

Fecha: 23 de enero de 2024

De: legal@humboldtbulkshipping.com

Para: legal@andesbulk.com

Owners reject the application of off-hire for the referenced period.

The vessel remained classed and certificated at all times, and the detention resulted from administrative actions by the port authority beyond Owners' reasonable control. Charterers' continued use of the vessel and payment of hire prior to the detention evidences acceptance of the vessel's operational condition.