

AA CNI

Publicación cuatrimestral Septiembre – Diciembre 2012

lex



Perú: destino de inversión y de negocio.

En el año 1530, en plena conquista de América, nació la leyenda de El Dorado. Procedente del relato de indígenas suramericanos, dicha leyenda atrajo a los conquistadores españoles al sueño de un lugar mítico, con calles pavimentadas en oro, y donde el preciado metal era algo tan cotidiano que hasta aborrecía. Exploradores ingleses y españoles murieron en el intento por descubrir dicho lugar mítico que se imaginaba en alguna parte del centro de Colombia, Perú, Bolivia, Ecuador, Brasil y Venezuela. Las expediciones por la selva amazónica, con escasos recursos y en condiciones durísimas, se sucedieron una tras otra en busca de El Dorado.

Han pasado ya casi 500 años y siguen habiendo aventureros y soñadores. Sin embargo, los tiempos han cambiado y los métodos se han perfeccionado. Ya no hace falta arriesgar la vida para proyectar El Dorado y probar suerte en sus tierras. Las desalentadoras noticias sobre el estado y el futuro de la economía en España contrastan con otras que llegan del otro lado de Atlántico. En la actualidad, Perú vive un momento dorado como destino de la inversión extranjera.

Han colaborado en este ejemplar: María José Gómez, David Gatell, María Ivonete de Souza, Mónica Comas, Alejandra Salat, Pilar Rodrigo, Juan Antonio Távora, Albert Badia, y Pierre-Jean Trébuchet.

Nuestro especial agradecimiento a la empresa KM Cero del Perú por cedernos las fotografías de portada y editorial

AACNI es una marca de servicios de asesoramiento y consultoría registrada con el nº. 7.516.776 en la U.E.

La empresa no se responsabiliza de las opiniones expresadas por sus colaboradores. Esta publicación es de uso meramente divulgativo y queda prohibida su reproducción total o parcial sin autorización escrita.



Entre enero y agosto de 2012 el crecimiento del PIB de Perú llegó al 6.3%, reflejando el ímpetu económico por el que atraviesa el país. El crecimiento económico en el 2012 fue liderado por el sector de la construcción, que se expandió un 15.1%. El sector financiero le siguió con un 10.3%, y el de servicios y comercio con un 7.5% y un 6.7% respectivamente. El Directorio Ejecutivo del Fondo Monetario Internacional ha alabado el impresionante desempeño económico de Perú y ha señalado que se espera que el crecimiento de 2013 se sitúe entorno al 6%. Asimismo, destacó que se prevé que la inflación se reduzca a un 2% durante este año.

La economía peruana lleva acumulados más de 10 años de continuo crecimiento con tasas superiores al promedio de la región latinoamericana. Los expertos coinciden en que las perspectivas económicas para Perú se mantienen favorables para los próximos años, debido principalmente a la ejecución de proyectos de inversión y al aumento del consumo interno.

A lo anterior debemos agregar la confianza de los agentes económicos, generada a partir de la implementación de una política económica responsable y sostenible muy a pesar de la sucesión de gobiernos. Al gobierno peruano interesa incentivar y materializar la inversión extranjera, y a

ese fin orienta todos sus esfuerzos, haciendo de costa, sierra y selva, tierra fértil para el cultivo y crecimiento de negocios internacionales.

Por otro lado, el 1 de marzo de 2013 entró en vigor el Tratado de Libre Comercio (TLC) suscrito entre la Comunidad Europea (CE) y Perú, esencialmente destinado a fortalecer las relaciones comerciales entre Europa y el país. Al respecto, la CE ha señalado que dicho tratado, significará un ahorro anual de más de 654 millones de dólares americanos (unos 500 millones de euros) en concepto de aranceles, para los exportadores europeos y para los peruanos.

Juan Antonio Távara
Abogado.
AACNI Abogados SLP





Alejandra Salat
Abogada.
Actuó para Chartis.

Acción subrogatoria. Interés asegurable. Compraventas CIF.

La aseguradora Chartis Europe indemnizó los daños habidos en una mercancía cuyo transporte tenía origen en Bilbao y destino en India. La mercancía había sido vendida bajo el Incoterm CIF (Cost, Insurance & Freight). Los daños en las mercancías se detectaron en el puerto de tránsito, Singapur. Como las averías eran visibles, las mismas fueron comunicadas por el agente de la transitaria demandada, Euromundo Logistics. A la llegada del buque al puerto de destino el receptor formuló reservas en el propio documento de transporte. Chartis Europe indemnizó al beneficiario del seguro, Sparber. Éste liquidó la indemnización al vendedor de la mercancía, quién, a su vez, la liquidó al comprador.

La aseguradora Chartis Europe, subrogada en la posición de Sparber, reclamó a Euromundo Logistics el reintegro de la cuantía indemnizada por incumplimiento del deber de custodia inherente al contrato de transporte. El juez de 1ª instancia desestimó la acción al entender que Chartis Europe carecía de legitimación para demandar ya que, en vez de subrogarse en el comprador, lo hacía en el vendedor. Recordemos que, en las compraventas efectuadas en régimen CIF, el riesgo sobre las mercancías se transmite al comprador desde el momento del embarque.

La Audiencia Provincial, con buen criterio, revoca la sentencia dictada en 1ª instancia y estima la demanda íntegramente. Observa que los vínculos consustanciales fácticos existentes entre la compraventa y el transporte no afectan a la autonomía de cada contrato. En otras palabras, el Incoterm pactado en una compraventa CIF no impide que la aseguradora deba indemnizar a quien aparece como beneficiario en la póliza de seguros. Estima que la aseguradora sí tiene legitimación teniendo en cuenta que la mención CIF en la factura comercial no impide tal reclamación. La sentencia estima que la cláusula CIF sólo afecta a la relación de compraventa mantenida entre el comprador y el vendedor, y que la demanda se formula con base al incumplimiento del contrato de transporte mantenido entre Sparber y Euromundo.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 17 de octubre de 2012.



Seguro marítimo. Varada de buque. Riesgos excluidos.

El buque pesquero “Segundo Hermanos Martín” se encontraba en las instalaciones de un astillero en posición de varada voluntaria para hacer revisiones rutinarias y una inspección reglamentaria. Debido a una inadecuada mezcla de la resina de fibra de vidrio y el catalizador (peróxido) por parte de los trabajadores del astillero, sumado a las altas temperaturas veraniegas, el buque prendió fuego y fue una pérdida total. Los propietarios del buque fueron indemnizados por su aseguradora, Murimar, quien, subrogada en aquéllos, demandó a la aseguradora del astillero, Seguros Catalana Occidente

Durante el proceso, ninguna de las partes puso en duda hechos tales como la situación de varada voluntaria o las causas del incendio. Seguros Catalana Occidente alegaba, entre otras cuestiones, la exclusión de riesgo de la cobertura de la póliza de Murimar, la cual cubría sólo “riesgos de la navegación”. Decía, en otras palabras, que Murimar no tenía que haber pagado el siniestro en virtud de su póliza de seguros. El Tribunal Supremo no opinó igual. Avaló la tesis de que el siniestro correspondía a un “riesgo de la navegación” aún a pesar de que el buque no se encontraba navegando cuando ocurrió el incendio.

Por otro lado, Seguros Catalana Occidente oponía una exclusión que aparecía en su póliza según la cual se excluía de la cobertura la responsabilidad que pudiera imputarse al asegurado por la manipulación de cualquier tipo de sustancia inflamable o explosiva. Cabe apuntar que el peróxido es una sustancia altamente inflamable. El Tribunal Supremo desestimó dicha alegación. Dijo que excluir riesgos concretos de un contrato de seguro comporta vaciar de contenido dicho contrato y que, por tanto, dicha exclusión debía tenerse por no puesta. Todo ello muy a pesar de que la ley sí permite y autoriza a las aseguradoras delimitar y excluir riesgos concretos del seguro.

En esta sentencia, el Tribunal Supremo se ha valido de la habitual fórmula jurisprudencial según la cual la interpretación de los contratos es función de los tribunales de instancia y no debe ser revisada en casación, salvo que la interpretación precedente se revela ilógica o absurda. Lo sorprendente es que para ello se deja de lado la literalidad de los contratos de seguro, el sentido jurídico real de sus términos y los riesgos expresamente excluidos por los mismos.

Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de octubre de 2012.



*Juan Antonio Távara
Abogado.*

Actuó para Seguros
Catalana Occidente.



Contrato de distribución exclusiva. Compensación de deudas.

El litigio se inició por la demanda de la mercantil Compañía de Agroquímicas, SA (en adelante CDA) frente a la sociedad José Pérez Sellés, S.L. (en adelante JPS) por el pago de EUR 60.003,79 por el impago en el suministro de productos entre finales de 2003 y principios de 2004. JPS se opuso alegando un incumplimiento previo por parte de CDA y pidiendo la compensación de deudas. En tal incumplimiento, JPS pedía que se declarara resuelto el contrato de distribución en exclusiva pactado entre ambas y se condenara a CDA a pagar la suma de EUR 916.543,32 en concepto de lucro cesante y de EUR 164.199,47 por pérdida de clientela.

El Juzgado de Primera Instancia 4 de Murcia dictó sentencia estimando la demanda de CDA y condenando a JPS al pago del importe de EUR 30.119,99. Asimismo, estimó parcialmente la demanda reconventional de JPS, declarando resuelto el contrato de Distribución en Exclusiva que regía las relaciones entre las partes. Así, declaró compensada la suma reclamada por JPS y absolvió a CDA respecto a las reclamaciones sobre lucro cesante y pérdida de clientela. La sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia, confirmó la resolución dictada en 1ª Instancia. Finalmente, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo desestimó el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación interpuestos por JPS contra la sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia, confirmando la sentencia recurrida e imponiendo las costas a JPS.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª de lo Civil, de 20 de diciembre de 2012.



Concurso de acreedores. IVA devengado en facturas impagadas. Recuperación.

La Dirección General de Tributos (DGT) ha determinado que el plazo para solicitar la recuperación del IVA en supuestos en que el deudor está en concurso de acreedores, es de un mes a contar desde la publicación en el BOE del Auto de declaración en concurso, sin que el acreedor pueda optar por la recuperación de la cuota mediante la vía establecida en el artículo 80.4 de la Ley del IVA, que establece un plazo más amplio.

Sin embargo, en la Resolución del Tribunal Económico-Administrativo Central (TEAC) de 20 de septiembre de 2012, tras un análisis exhaustivo sobre la posibilidad de efectuar la modificación de la base imponible por el procedimiento y plazo establecido en el artículo 80.4 de la Ley del IVA, se concluye que cabe la posibilidad de que se proceda a la modificación de la base imponible siempre y cuando concurren los requisitos necesarios para efectuar dicha modificación. De este modo, se permite que aquellos acreedores que no hayan emitido en plazo la factura rectificativa, puedan recuperar las cuotas de IVA impagadas aun cuando haya transcurrido el plazo de un mes, siempre y cuando se pueda cumplir el procedimiento y plazos exigidos por el artículo 80.4 de la LIVA.

Resolución del Tribunal Económico-Administrativo Central, de 20 de septiembre de 2012.

... el artículo 80.4 de la Ley del IVA, se concluye que cabe la posibilidad de que se proceda a la modificación de la base imponible siempre y cuando concurren los requisitos necesarios para efectuar dicha modificación.



Instalación fotovoltaica. Acceso a la red de distribución.

J. interpuso demanda de juicio ordinario contra la entidad Endesa Distribución Eléctrica SL (Endesa), acusando a ésta de deslealtad en su conducta, abuso de posición dominante, y solicitando el pago de la indemnización que en ejecución se determinara y las costas del procedimiento.

El Juez de Primera Instancia estimó la demanda y condenó a Endesa a pagar la cantidad de EUR 1.030.310,00 en concepto de indemnización por el lucro cesante que J. había sufrido por la negativa de la eléctrica de dar acceso a la red de distribución de energía eléctrica a la instalación fotovoltaica que la demandante quería promover en su finca.

La Sentencia fue confirmada en apelación por la Audiencia Provincial de Badajoz, al desestimarse los motivos formulados por Endesa. No obstante, la condenada presentó recurso extraordinario por infracción procesal y recurso de apelación.

El Tribunal Supremo estimó el recurso extraordinario por infracción procesal, pero desestimó el recurso de casación, confirmando el fallo de las sentencias dictadas en las dos instancias, y condenando a la recurrente al pago de las costas.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª de lo Civil) de 12 de noviembre de 2012.



“Erika”. Responsabilidad penal y civil del fletador. Competencia territorial.

La Sala de lo Penal de la “Cour de Cassation” francesa ratifica la posición del Tribunal de segundo grado de París, el cual se había declarado competente para pronunciarse sobre la responsabilidad penal y civil del fletador, Total S.A., del buque hundido a finales de 1999 frente las costas bretonas de Ouessant. El petrolero monocasco no reunía los requisitos de estanqueidad establecidos en las normas del Convenio Marpol, así como otros requisitos de seguridad aplicables en materia de navegación marítima.

Aunque el siniestro se produjo en aguas internacionales, la Cour de Cassation fija la jurisdicción territorial según el criterio del domicilio del conjunto de víctimas de la contaminación. Observa que “el delito de contaminación involuntaria causó unos graves daños al territorio costero francés, (...) sin que el fletador del buque haya tomado alguna precaución necesaria para limitar al máximo el perjuicio que a consecuencia se produjo”. En cuanto al derecho internacional, dice que el texto del Convenio Marpol únicamente se refiere a los “buques, sin que haya alguna mención a personas físicas o jurídicas”. Por lo tanto, cabe deducir que los países miembros de este Convenio no impusieron límite alguno para la aplicación del derecho positivo nacional o la jurisdicción del país que corresponda en materia de contaminación marina.

En cuanto al fondo del asunto, el fletador queda penalmente y civilmente responsable por “negligencia inaceptable”, sin que sea admisible la exoneración de su responsabilidad, como lo sugería la defensa, por la aplicación de reglas comunes de derecho marítimo. También, y por primera vez en la historia, los tribunales franceses reconocen el recién bautizado “perjuicio ecológico”.

Sentencia de la “Cour de Cassation” francesa, Sala de lo Penal, de 25 de septiembre de 2012.



Aunque el siniestro se produjo en aguas internacionales, la Cour de Cassation fija la jurisdicción territorial según el criterio del domicilio del conjunto de víctimas de la contaminación



Del transporte y el mar



- Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos

españoles o que salgan de éstos. BOE no. 229 de 22.09.12.

- Reglamento (UE) nº 530/2012, del Parlamento Europeo y del Consejo, del 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. DOUE no. L 172 de 30.06.12.
- Ley 16/2012, de 27 de diciembre, por la que se adoptan diversas medidas tributarias dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y al impulso de la actividad económica (esta Ley modifica el régimen fiscal previsto para los contratos de arrendamiento financiero o "Tax Lease", aplicables a la adquisición de buques no construidos en serie). BOE no. 312 de 28.12.12.

Del comercio y la distribución



- Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad. BOE no. 217 de 08.09.12.
- Ley 7/2012, de 29 de octubre, de modificación de la normativa tributaria y presupuestaria y de adecuación de la normativa financiera para la intensificación de las actuaciones en la prevención y lucha contra el fraude. BOE no. 261 de 30.09.12.
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 1010/2012 de la Comisión, de 31 de octubre de 2012, por el que se fijan los derechos de importación aplicables en el sector de los cereales a partir del 1 de noviembre de 2012. DOUE no. L305 de 01.11.12.
- Real Decreto 1559/2012, de 15 de noviembre, por el que se establece el régimen jurídico de las sociedades de gestión de activos. BOE no. 276 de 16.11.12.

De la energía y el medioambiente



- Resolución de 11 de septiembre de 2012, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se publican los nuevos precios de venta, antes de impuestos, de los gases licuados del petróleo por canalización. BOE no. 225 de 18.09.12.
- Circular 7/2012, de 4 de octubre, de la Comisión Nacional de Energía, por la que se regula la gestión del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte. BOE no. 262 de 31.10.12.
- Real Decreto 1528/2012, de 8 de noviembre, por el que se establecen las normas aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano. BOE no. 177 de 17.11.12.



El buque y su estado de navegabilidad.

CHSINC Iberica SL era propietario de una mercancía a bordo del buque “Devon”. La misma consistía en 14.000 toneladas de maíz y 8.000 de trigo, que fueron embarcadas en Varna (Bulgaria) con destino a Tarragona. Horas después de zarpar, el “Devon” interrumpió el viaje y tuvo que ser remolcado de vuelta a Varna debido a una avería en los motores. El “Devon” era un buque griego de más de 30 años de antigüedad. La reparación de la avería duró 45 días, al término de los cuales el “Devon” zarpó de nuevo y completó su viaje hasta Tarragona.

Lo que debía haber sido un viaje de 8 días, lo fue de 59. Durante este tiempo, la mercancía de las bodegas 2 y 4 sufrió un proceso de recalentamiento y fermentación. Ello obligó al propietario a separar 21% de la mercancía y a revenderla a precio de saldo en Tarragona. Los conocimientos de embarque incorporaban una póliza de fletamento, la cual, a su vez, incluía una cláusula de jurisdicción inglesa y las Reglas de La Haya. Al amparo de las mismas, CHSINC Iberica S.L. demandó al armador en Londres reclamándole, entre otros, la pérdida de valor de ese 21%.

Según el juez, la avería en los motores fue causada por un sobrecalentamiento debido a un fallo en el sistema de refrigeración y en la densidad del lubricante. Dicha avería, unida a la falta de ventilación de las bodegas y la insuficiente estanqueidad de las mismas, fue fatal para la mercancía. La cuestión primordial era si el buque se encontraba o no en estado de navegabilidad, y si el armador había sido diligente para procurar dicho estado, al inicio del viaje.

Según los artículos 3(1) y 4(1) de las Reglas de La Haya, el armador debía ejercer una diligencia razonable para poner el buque en estado de navegabilidad al comienzo del viaje, pero no estaba obligado a garantizar dicho estado. El armador alegó haber empleado una diligencia razonable e invocó la excepción del artículo 4(2)(p): “Defectos latentes no descubiertos por el ejercicio de una diligencia razonable.” En su exposición, el armador fue opaco y parco en explicaciones, y rehusó exhibir documentos que de otro modo hubieran aportado claridad en la búsqueda de las causas de la avería. Ello jugó en su contra. Más que en hechos de primera mano, el juez basó sus hallazgos en presunciones. Observó que el sistema de refrigeración estaba bloqueado, que el buque no disponía de mecanismos para el seguimiento y el aviso de averías, y que el aumento de la temperatura del lubricante había pasado inadvertido. Así, resolvió que el “Devon” no reunía las condiciones requeridas de navegabilidad al comienzo del viaje, y que el armador no había ejercido la diligencia requerida para ello.

CHSINC Iberica S.L. and Another v. Far East Marine SA (“The Devon”) [2012] EWHC 3747.

Albert Badia
AACNI (UK) Limited
Solicitor (England & Wales)
Email: albertbadia@aacni.com





Derecho de la competencia en Emiratos Árabes Unidos: nueva ley en vigor.

Por primera vez en su historia, el Gobierno Federal de los EAU promulgó una Ley reguladora del derecho de la competencia. Esta nueva Ley Federal No. 4 del 2012, cuya entrada en vigor fue anticipada, programada y aplazada seis veces a lo largo del último año, fue publicada en la Gaceta Oficial de diciembre de 2012, y entrará en vigor a partir del 1 de febrero del 2013.

¿Qué es lo que cambiará esta nueva ley? En primer lugar, la ley se aplica a cualquier entidad establecida en los EAU, o que actúe en los EAU a través de un representante local, siempre y cuando ejerza “alguna actividad económica”. Siguiendo el modelo establecido en la Unión Europea, esta ley prohíbe de forma explícita dos prácticas esenciales: la colusión y el abuso de posición dominante. La delimitación del concepto de “colusión” se prevé especialmente complicada si tenemos en cuenta la falta de tradición jurídica y la diversidad que ofrece el modelo asociativo de “joint-venture”. La prohibición incluye no solamente las “concentraciones económicas” corporativas, sino también la conclusión de “cualquier clase de acuerdos restrictivos”, los cuales están definidos como “contratos cuyo objeto es la restricción, la eliminación o la reducción de la competencia” en el sector correspondiente. De forma más general, la nueva ley impide “cualquier práctica de hecho cuyo objeto sea la restricción de

la ley de la oferta y de la demanda, en el considerado sector”, aprovechando la ocasión para diseñar una definición muy ancha, e incluso imprecisa, del abuso de posición dominante. Será tipificado como tal, según la Ley, cualquier acto que tenga por objeto “infringir al equilibrio contractual requerido”, tanto en un proceso de compra como de venta.

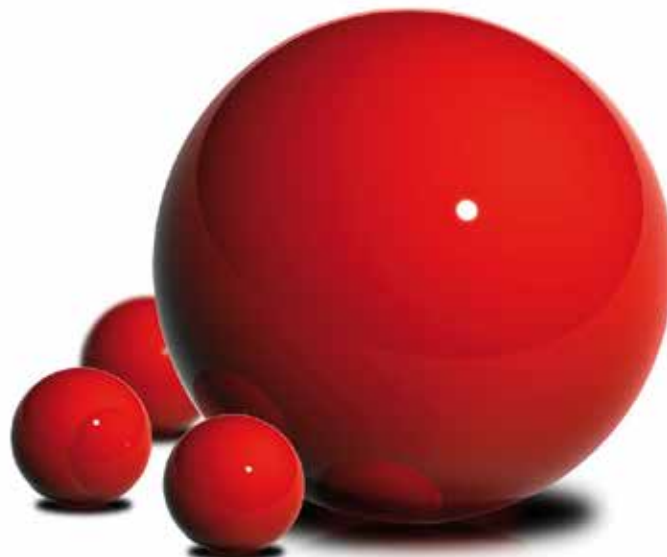
Como herramientas de represión, este nuevo texto legal prevé sanciones económicas al respecto. La colusión o el abuso de posición dominante pueden dar lugar a la imposición de una sanción civil pecuniaria de entre AED 500,000 (USD 136,000) y AED 5,000,000 (USD 1,360,000). En los casos de mayor importancia, adicionalmente, se podrá exigir el pago del 2% al 5% de la facturación anual de las entidades culpables. Y por último, de manera discrecional, podrá incluso decretarse el cierre temporal o incluso definitivo de las mismas.

Pierre-Jean Trébuchet

Abogado

AACNI Middle East Legal Consultants FZC

Email: pierre-jeantrebuchet@aacni.com





“Minha Casa Minha Vida”: Dos millones de hogares y una gran oportunidad de negocio.

“Minha Casa Minha Vida” es un programa del gobierno brasileño que ha transformado el sueño de muchas familias de tener casa propia en realidad. En la primera fase se contrataron más de 1 millón de hogares. Después del éxito inicial, el programa planea construir, en una segunda fase, 2 millones de casas y apartamentos hasta 2014.

La Caixa Económica Federal (CEF), entidad estatal patrocinadora del programa, ofrece excelentes oportunidades de negocio a los constructores que deseen acogerse al mismo, así como la ventaja de no tener que preocuparse de la venta de estas casas y apartamentos, una vez que los beneficiarios son elegidos por el municipio, por el gobierno del Distrito Federal o por el Estado. La CEF se encarga de la preparación de los contratos y de su elevación a público, ya que es esta institución quien tiene la responsabilidad de la entrega del inmueble debidamente legalizado, así como del pago del mismo.

El exitoso programa tiene en cuenta la demanda de vivienda en la región, la clase económica beneficiada y la necesidad de recursos financieros por parte de las empresas constructoras. La CEF financia la construcción de proyectos en cualquier etapa de la obra, liberando los recursos de acuerdo a las necesidades del constructor y a

lo largo del desarrollo de la obra. La empresa constructora interesada en presentar proyectos para el programa debe solicitar un análisis de riesgo de crédito.

Entre los documentos necesarios para la evaluación de riesgos es necesario rellenar los formularios con declaraciones del estado económico-financiero de los ingresos, costes, gastos, cuadro de deuda de la empresa y presentar el contrato social, demostrativos contables y extractos bancarios actualizados.

Desde AACNI, de Souza y Nunes ofrecemos asistencia a empresas extranjeras que deseen entrar en el mercado inmobiliario brasileño y participar en el programa “Minha Casa Minha Vida”, así como en las muchas y variadas oportunidades de inversión que ofrece este país.

Maria Ivonete de Souza
Advogada

AACNI, de Souza & Nunes, Consorcio de Advogados
Email: mariaivonete@aacni.com



Noticias

- **Maria Ivonete de Souza** fue invitada por el ex presidente del Brasil Luiz Inácio Lula da Silva, a la recepción que se celebró el pasado 13 de diciembre con motivo del 24º Premio Internacional de Cataluña. Este premio, entregado de manos del presidente de la Generalitat Artur Mas, se concede a personas que, como Lula, han contribuido al desarrollo de los valores culturales, científicos o humanos.



- Desde el pasado 4 de octubre de 2012, una nueva Junta de Gobierno está al frente de la Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM). **Albert Badia** forma parte de dicha Junta en calidad de Vocal. La AEDM es la rama del Comité Marítimo Internacional en España y su antigüedad se remonta al 1949.
- AACNI (UK) Limited ha trasladado su oficina comercial a la ciudad de Londres. Sus nuevos datos de contacto son:

Palladia, Central Court, 25 Southampton Buildings, Londres WC2A 1AL
Tel.: +44 (0)2071291271, Fax: +44 (0)8432180440

Publicaciones

- *The Shipping, Commercial & Investment Arbitration Watch, No. 15/2012*. Editado en inglés por Albert Badia y Ana Maria Daza, y publicado en la página web www.arbitrationwatch.com.

The Commercial, Shipping & Investment
ARBITRATION WATCH



Albert Badía
Socio Director.
Abogado (España).
Solicitor (Inglaterra & Gales).



Maria Ivonete de Souza
Advogada.
AACNI, de Souza & Nunes, Consórcio
de advogados.



Ana Maria Daza
Abogada.
Dpto. Arbitraje.



Anna Maria Madrid
Economista.
Dpto. Contabilidad & Tributos.



Daniel Behn
Attorney at Law (N.Y., USA).
Dpto. Arbitraje.



Pilar Rodrigo
Abogada.
Dpto. Procesal.



Monica Comas
Abogada. Socia.
Dpto. Marítimo & Transporte.



Alejandra Salat
Abogada.
Dpto. Marítimo & Transporte.



Elisabeth Costafreda
Economista.
Dpto. Contabilidad & Tributos.



Juan Antonio Távora
Abogado.
Dpto. Procesal.



David Gatell
Abogado. Socio.
Dpto. Procesal.



Pierre-Jean Trébuchet
Abogado.
AACNI Middle East Legal Consultants
FZC.



Maria José Gómez
Dpto. de Administración.



Virginia Pastor
Abogada.
Dpto. Marítimo & Transporte.



Abogados Asociados para el Comercio, la Navegación y la Industria, S.L.P.
Via Augusta 143, 08021 Barcelona

España

Phone: +34 934146668

Fax: +34 934146558

AACNI (Middle East) Legal Consultants, FZC

PO Box 16111

Ras Al Khaimah Free Trade Zone, Block 4, 8th Floor

Al-Nakheel, Ras Al Khaimah

United Arab Emirates

Phone: +971(7) 2078986

Fax: +971(7)2041010

AACNI (UK) Limited

Palladia, Central Court ,25 Southampton Buildings, WC2A 1AL London

United Kingdom

Phone: +44 (0)2071291271

Fax: +44 (0)8432180440

AACNI, de Souza & Nunes, Consórcio de advogados

Rua João Pessoa, 2381, sala 02, Velha,

CEP 89036-003 Blumenau/SC

BRASIL

Tel. +55 1130422452

Website: www.aacni.com

Email: aacni@aacni.com