



Máster en Negocio y Derecho Marítimo.

14 de octubre 2020

El reto de España como sede de arbitrajes marítimos internacionales

Autor:

Gabriel Gerardo Marcano Gonçalves

Tutor:

Dr. Julio Carlos Fuentes

Madrid, 05/07/2021

Agradecimientos:

En primer lugar, quiero agradecer a Dios, por darme la fortaleza y regocijo en cada paso del camino para alcanzar este logro.

Luego al Instituto Marítimo Español y a la Universidad Pontificia Comillas, por ser mi segundo hogar durante este año, y aportarme las herramientas necesarias para mi pleno desarrollo profesional.

A mi familia, que ha sido el mayor apoyo para la materialización de mi sueño académico y profesional, y ayudarme a levantarme luego de cada tropiezo, así como por confiar plenamente en mí.

Quiero agradecer profundamente a mi tutor Julio Carlos Fuentes, por compartir sus conocimientos y siempre estar dispuestos a leer, corregir, guiarme y apoyarme durante todo este proceso.

Gabriel Gerardo Marcano Gonçalves

Resumen

El reto de España como sede de arbitrajes marítimos internacionales

Autor:

Gabriel Gerardo Marcano Gonçalves.

Tutor:

Dr. Julio Carlos Fuentes.

Madrid, 05/07/2021

La inmensa mayoría de los arbitrajes internacionales escogen como sede arbitral las ciudades de Nueva York, Miami, Londres, París y Singapur. Con especial preponderancia en Nueva York y Londres, y en el sector marítimo, la capital inglesa es quien posee el puesto número 1 y es su derecho que más se aplica al fondo de las controversias en el ámbito del derecho marítimo internacional.

Sin embargo, Estados de Hispanoamérica no son tomados en cuenta como opción viable, confiable y segura para ser sedes arbitrales de arbitrajes comerciales internacionales y menos como sedes del arbitraje marítimo internacional.

Lo que se busca con este Trabajo Final de Master es impulsar el papel de España como sede de arbitrajes marítimos internacionales como también que su derecho marítimo sea aplicable al fondo de la controversia.

Palabras claves: Derecho Marítimo, Arbitraje marítimo, España.

Índice General

Introducción

1. ARBITRAJE/M.A.R.C

1.1 Definición arbitraje

1.2 Características del arbitraje

1.3 Naturaleza jurídica del arbitraje

1.3.1 Las partes en el acuerdo de arbitraje

1.3.2 Objeto del acuerdo de arbitraje

1.3.3 El perfeccionamiento del acuerdo de arbitraje

1.4 El carácter contractual del arbitraje

1.5 Tipos de arbitrajes en el derecho marítimo.

1.5.1 Arbitraje Institucional.

1.5.2 Arbitraje ad hoc o independiente.

1.5.3 Arbitraje Comercial.

1.5.3.1 Arbitraje Marítimo.

1.5.4 Arbitraje Comercial Internacional.

1.5.4.1 Arbitraje Marítimo Internacional.

1.5.5 Ley Modelo UNCITRAL.

1.6 Conclusiones.

2. DERECHO MARITIMO.

2.1 Derecho Marítimo Internacional.

2.1.2 Derecho del Mar.

2.1.3 Convenios Internacionales.

2.1.3.1 Solas.

2.1.3.2 MARPOL.

2.1.3.3 STWC.

2.1.3.4 MLC 2006.

2.1.3.5 Convenio Transporte Marítimo de Mercancías y Pasajeros.

2.1.3.6 Créditos Marítimos.

2.1.3.7 Accidentes de la Navegación.

2.1.3.8 Contaminación de Medio Marino.

2.2 Derecho Marítimo Internacional Privado.

2.2.1 Compraventa Internacional.

2.2.2 Contratos de Utilización del Buque.

2.2.2.1 Contratos de Fletamento por viajes.

2.2.2.2 Contratos de Fletamento por tiempo.

2.2.2.3 Contratos de arrendamiento a casco desnudo.

2.3 Seguros marítimos.

2.3.1 Seguro de casco y maquinaria.

2.3.2 Seguro de responsabilidad civil P&I

2.4 Conclusiones.

3. **ESPANA.**

3.1 Legalidad del arbitraje en el Reino de España.

3.1. Evolución jurisprudencial positiva para el arbitraje.

3.2 Problemas del establecimiento del Arbitraje en el Reino de España.

3.2.1 Desapego de los tribunales de la jurisdicción ordinaria.

3.2.2 Coste.

3.2.3 Credibilidad.

3.2.4 Independencia de los árbitros.

3.2.5 Negociación convenio arbitral.

3.2.6 Falta de promoción del arbitraje.

3.2.7 Falta de jurisprudencia.

3.3 Palancas del arbitraje en España.

3.4 Centros de Arbitrajes en el Reino de España.

3.4.1 Centros Institucionales de Arbitraje.

3.4.1.1 Centro Internacional de Arbitraje de Madrid (CIAM)

3.4.1.2 Corte Civil y Mercantil de Arbitraje (CIMA)

3.4.1.3 Corte de Arbitraje del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid

3.4.1.4 Corte Española de Arbitraje

3.4.1.5 Tribunal Arbitral de Barcelona (TAB)

3.4.1.6 Tribunal Arbitral de Valencia.

3.5 Ley 60/2003, de 23 de diciembre de arbitraje.

3.6 Ley de la Navegación Marítima.

3.7 Conclusiones.

4. **PANAMA.**

4.1 Centros Institucionales de Arbitraje.

4.1.2 Centro de Conciliación y Arbitraje de Panamá.

4.2 De la Ley 8 de 30 de marzo de 1982, Que crea los Tribunales Marítimos y dicta Normas de Procedimiento Marítimo, con las modificaciones, adiciones y supresiones adoptadas por las Leyes 11 de 23 de mayo de 1986 y 12 de 23 de enero de 2009

4.3 Ley 131 de 31 diciembre 2013 Que regula el arbitraje comercial nacional e internacional en Panamá.

4.4 Conclusiones.

5. CONSIDERACIONES Y POSIBLES SOLUCIONES PARA LA PROMOCION DE SEDES ARBITRAJES Y DERECHO APLICABLE DE ESPAÑA EN LOS ARBITRAJES MARITIMOS INTERNACIONES

6. CONCLUSIONES FINALES.

Introducción:

El Derecho Marítimo lleva en su esencia dos notas características, que en ocasiones pueden ser un problema. La primera de esas notas es que se trata un derecho poco estudiado en las escuelas de leyes de España, Latinoamérica y los países anglosajones, no es una asignatura obligatoria en los pensum de estudios de leyes. Esto trae como consecuencia que dentro de los juristas, abogados y jueces se tenga muy pocos conocimientos sobre esta rama.

La segunda de las notas que ahora queremos destacar estamos ante un derecho que se encuentra regulado en convenios internacionales de forma dispersa como pueden ser las Convenciones de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), el Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el Mar (SOLAS), el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, la Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia de la Gente de Mar (STCW) y un sinfín de convenios internacionales que regula todo lo relacionado con la actividad marítima. Eso supone que es un derecho fragmentado con conexiones distintas con los derechos nacionales, que a veces hace se genere complementos jurídicos y legislativos distintos. Porque los convenios son parciales cada Estado lo toma desde su punto de vista, Las soluciones de los Estados pueden ser variables e inciertas para las partes al momento de pactar un determinado tribunal.

Se puede definir el Derecho Marítimo como el conjunto de normas que regulan la navegación por mar y las relaciones jurídicas que surgen en el desarrollo de esta actividad. Regulando el derecho marítimo tanto de forma internacional como corresponde al hecho de que su objeto es el comercio marítimo internacional, como en las diversas legislaciones nacionales para su facilitación existen diversos formularios. Estos formularios guardan relación con otra pieza fundamental de las fuentes del derecho marítimo: los usos y costumbres, plasmados en estos formularios y reglas. Estos formularios son promovidos por distintas instituciones como la Baltic and International Maritime Council (BIMCO). Estos contratos tipos simplifican la contratación en el tráfico marítimo internacional.

La resolución de estos conflictos por las jurisdicciones nacionales no termina de ofrecer soluciones satisfactorias, no solo por la lentitud endémica de los tribunales de los distintos Estados, sino también por el desconocimiento de ese conjunto normativo por parte de los jueces nacionales y la propia complejidad que conllevan los contratos celebrados para hacer posible el transporte marítimo (transporte).

Estas consideraciones son las que obligan a buscar alternativas a la jurisdicción para la resolución satisfactoria de los conflictos marítimos. Además, las características de estas normas del derecho marítimo y del propio sector determinan que la jurisdicción no de siempre respuestas adecuadas, ni en tiempo ni en calidad de la resolución esperada. Ello nos lleva a dirigir nuestro estudio al arbitraje marítimo como un mecanismo idóneo para resolver buena parte de esas controversias surgidas de las relaciones de la navegación marítima.

El arbitraje es un medio alternativo de resolución de controversias, en el cual se busca solucionar un conflicto entre dos o más partes en una jurisdicción alternativa a la jurisdicción ordinaria. Sin perjuicio de que más adelante se profundizará sobre la definición y características del arbitraje, desde ya podemos entender este como una institución para la solución de conflictos intersubjetivos en el ámbito del Derecho privado, sobre materias en las que las partes tengan poder de disposición, en la que interviene un tercero, que no es titular de la potestad jurisdiccional y al que los sujetos del conflicto le confieren poder de decidir sobre el mismo mediante convenio o cláusulas arbitral inserta en el contrato que celebran.

El arbitraje en general y en especial el marítimo cuenta con un amplio desarrollo en países de nuestro entorno, como Panamá, Perú, Inglaterra, Estados Unidos de América específicamente en la ciudad de Nueva York, Singapur, Hong Kong y como resultado puede observarse la relevancia que estos Estados han alcanzado en el negocio marítimo, como regional e internacionalmente, mientras que Estados como España que posee una importancia en este sector no tiene el peso que merece corresponderle.

El arbitraje para resolver controversias entre partes que residen en distintos Estados cuenta con un soporte jurídico internacional a través de la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras 1958, ratificado

por más de 120 Estados. Asimismo, las distintas leyes nacionales sobre arbitraje, en su gran mayoría, han sido redactadas siguiendo los modelos procedentes de UNCITRAL¹

La inmensa mayoría de los arbitrajes internacionales escogen como sede arbitral las ciudades de Nueva York, Miami, Londres, París y Singapur. Y entre ellas se ha de destacar la abrumadora preponderancia de Nueva York y Londres. En el sector marítimo, la ciudad de Londres ostenta el puesto número 1 y es precisamente el derecho inglés el que más se aplica al fondo de las controversias en el ámbito del derecho marítimo internacional. Este éxito del arbitraje inglés está relacionado, por un lado, por el prestigio internacional que cuenta la jurisdicción inglesa en el ámbito marítimo y, por otro lado, que cuenta con el London Maritime Arbitrators Association, formado por personas dedicadas exclusivamente al arbitraje marítimo. Además, la jurisdicción inglesa cuenta con jueces con bastante conocimiento sobre el derecho marítimo y cuentan con una legislación marítima.

La elección de estas sedes, en su mayoría, es producto de las cláusulas tipo BIMCO, en el que se recomienda la ley inglesa y la London Arbitration. Aunque no es el único foro al que se favorece en esos modelos y, en este sentido, en las nuevas cláusulas BIMCO 2020 se agrega un nuevo foro que es Hong Kong. Con las nuevas BIMCO Law and Arbitration Clauses 2020 se puede optar por 4 cláusulas diferentes.

Sin embargo, a pesar de estos avances de la BIMCO, los Estados de Hispanoamérica no son todavía tomados en cuenta como opción viable, confiable y segura para ser propuestas como sedes de arbitrajes comerciales internacionales y menos como sedes del arbitraje marítimo internacional. España está en una situación similar, pero merecería la pena apostar por reforzar su posición como sede arbitral. A su favor se ha de destacar que cuenta con una legislación moderna, que ofrece soluciones adecuadas y coordinadas con el Derecho marítimo internacional, lo que permite su aplicación al fondo de la controversia.

Además, es un Estado que poseen un gran potencial como sede de arbitraje marítimo, gracias a su ubicación geográfica y su posición geopolítica importante en el

¹ La Ley Modelo UNCITRAL es una Ley modelo sobre arbitraje comercial internacional, elaborada por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). Más adelante se va a tratar este tema con más extensión.

área marítima y del transporte marítimo internacional, como un puente entre los países de Latinoamérica y Europa.

Si bien es cierto que el derecho anglosajón, representado en Reino Unido, es quien marca la pauta en el derecho marítimo internacional y por ende es la opción más viable para sede arbitral internacional, ello no es un impedimento sine quanon para que otros Estados europeos como el español sean sedes de arbitrajes marítimos internacionales, como no lo es tampoco para países latinoamericanos como Panamá.

España no solamente posee una legislación que promueve el arbitraje doméstico e internacional, sino que también cuenta con leyes marítimas muy avanzadas a las exigencias del comercio mundial y sobre todo con una excelente doctrina.

Por otro lado, es una realidad que el desarrollo doctrinal hispanoamericano no es tomado en cuenta para el estudio del derecho marítimo y del arbitraje comercial internacional. Si bien es cierto que, en gran parte, se debe porque el idioma de mayor uso en estos casos es el inglés, generando una primacía que dificulta de alguna forma que otras culturas jurídicas y lenguas, en la que se expresan muchos operadores jurídicos, puedan formar y ser parte del arbitraje, como también de fuentes y doctrinas muy destacados en el ámbito marítimo.

Inclusive, es de conocimiento general en el mundo del derecho marítimo, que las universidades de prestigio internacional que ofrecen estudios de maestría en este ámbito, como Tulane University, la World Maritime University y Southampton University, no imparten enseñanza sobre el derecho marítimo a través de jurisprudencia y doctrina de ningún país Hispanoamericano. De esta forma nuestra región queda relegada e ignorada en el aporte que puede ofrecer en el estudio de esta especialización.

El objetivo general de este Trabajo Final de Maestría (T.F.M) es promover, impulsar y demostrar que Hispanoamérica, en cooperación con el Reino de España, en representación del mundo hispano y su conexión con el viejo continente, tiene el potencial necesario para constituirse en sede de arbitrajes marítimos internacionales y que su derecho puede ser usado para aplicarse al fondo de la controversia. Y que el derecho marítimo español está en línea con los convenios internacionales que cuentan

con mayor aceptación, ofrece soluciones razonables y deja margen a la autonomía de la voluntad que rige en este ámbito.

Por último, se ofrecerán diversas posibles soluciones para que España entre en la competencia de las sedes arbitrajes comerciales internacionales, poniendo de comparación a la República de Panamá, como modelo ejemplar en el desarrollo del derecho marítimo y en el manejo del arbitraje, tanto doméstico como internacional.

Los objetivos específicos se centrarán en un breve desarrollo del arbitraje como medio alternativo de resolución de conflictos, en el derecho marítimo con el fin de ilustrar las ventajas, bondades, características, maleabilidad del arbitraje para la mejor forma de resolución de conflictos en el derecho marítimo. Luego analizaremos la legislación española, la jurisprudencia y su doctrina en las áreas del arbitraje y del derecho marítimo para que pueda constatarse el avance legislativo, jurídico y doctrinal de España para ser sede de arbitrajes marítimos internacionales.

También en el análisis se mencionarán los centros arbitrales de España y un breve comentario a los reglamentos de dichas instituciones. Como lo es el Centro Internacional de Arbitraje de Madrid, con la intención de hacer ver la capacidad institucional que cuenta España para que sea una opción a elegir para ser sede de arbitrajes internacionales

La finalidad de todo ello será la de promover medidas que permitan y refuercen su papel como sede de arbitrajes internacionales y así se refleje en las cláusulas de resolución de controversias en los contratos de compraventa internacional.

Arbitraje/M.A.R.C

En este capítulo, abarcaremos todo lo relativo al arbitraje como medio alternativo de resolución de conflictos, y que la práctica ha consolidado como el medio más usado para dirimir conflictos provenientes del derecho marítimo nacional como internacional.

Un ejemplo que prueba como el arbitraje es el medio alternativo de mayor preferencia para dirimir conflictos de materia marítima tenemos que en la ciudad de Londres se inician un aproximado de 3.000 arbitrajes marítimos bajo las normas de la London Maritime Arbitrators Association (LMAA) o de la London Court of International Association (LCIA)². En España, se ha demostrado que el sector transporte es de las ramas empresariales que mayor uso dan al arbitraje, con un promedio de 10 o más procedimientos arbitrales en los últimos 5 años³.

El fin es ilustrar de forma amplia y extensiva sobre este medio alternativo para su mayor uso, generar mayor confianza y de esta forma contribuir al desarrollo del transporte y comercio marítimo internacional.

1.1 Definición del arbitraje

Mercedes Romero define el arbitraje como “un procedimiento extrajudicial para resolver conflictos mediante el sometimiento de las partes, de mutuo acuerdo, a la decisión de uno o varios árbitros. El arbitraje, nace, por tanto, como una genuina manifestación de la autonomía de la voluntad de las partes.”⁴

La Cámara de Comercio Internacional define al arbitraje como “Un mecanismo de resolución de controversias que pone a la disposición de diversos usuarios de todo el mundo un foro neutral, un sistema uniforme de ejecución y una flexibilidad procesal que permite a las partes crear un procedimiento a la medida de sus necesidades del caso”

² Arroyo, Ignacio, Anuario de Derecho Marítimo. Instituto Madrileño de Desarrollo. Comunidad de Madrid. s.a pp. 186

³ ROCA JUNVENT “Primer Estudio del Arbitraje en España” Departamento de Arbitraje Roca Junvent y Universidad Pontificia Comillas ICADE, Madrid, 2018, p., 15

⁴ Romero, Mercedes, Arbitraje y Jurisdicción: Principios Básicos y Jurisprudencia, Thomson Reuters ARANZADI, 2019, Primera ed. V.1, pp. 17

1.2 Características del arbitraje

En España la regulación de esta materia se encuentra en la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje. Siguiendo a los especialistas en la materia se pueden indicar las siguientes características propias del arbitraje:

- Es un mecanismo eficaz para resolver disputas entre particulares o entre éstos y entes públicos, se trata de un conflicto intersubjetivo de intereses donde no se tratan temas relacionados al poder de Imperio del Estado.
- Son disputas surgidas de la actividad desarrollada en el ámbito comercial y de negocios.
- Intervención de un tercero conocido como árbitro(s) escogidos por las partes.
- De naturaleza disponible del objeto de la disputa, la materia respecto de las cuales las partes pueden disponer se atiende a su libre albedrío.
- Voluntariedad en el sometimiento, no puede ser forzoso pues lo desnaturaliza, aunque si ya existe acuerdo arbitral este puede ser ejecutado forzosamente.
- Decisión vinculante u obligación de acatar en todo su contenido y alcance.
- La confidencialidad, en el arbitraje las disputas tratadas por un tribunal arbitral no son de conocimiento público, solo las partes involucradas, así como los árbitros, son los facultados para conocer del tema.
- La onerosidad, esta práctica de justicia se caracteriza por la obligatoriedad que tiene las partes de hacer frente a una serie de gastos y honorarios.
- El Principio kompetenz-kompetenz. Que significa que el tribunal arbitral está facultado para decidir acerca de su propia competencia.

1.3 Naturaleza Jurídica del Arbitraje

De acuerdo a las características del arbitraje ya mencionadas, pasemos a considerar su naturaleza jurídica contractual, para poder entender y justificar el carácter oneroso de este medio alternativo de justicia.

Todo arbitraje está sustentado y fundamentado en la voluntad de las partes. Esa voluntad como señala la Dra. Mercedes Romero “se plasma en el convenio arbitral entre ellas suscrito”⁵

Puede considerarse al acuerdo de arbitraje como una cláusula contractual voluntaria que vincula a las partes y es celebrado y documentado, pues con ella se escoge una alternativa distinta a la ordinaria, y que debe versar sobre materias que sean susceptibles de transacción, así lo señala la Ley 60/2003 en su artículo 2 relacionado con las materias objeto de arbitraje.

1.3.1 Las partes en el acuerdo de arbitraje

El acuerdo de arbitraje solo es posible con la voluntad de las partes para someterse a arbitraje. Es esencial que las partes tengan capacidad suficiente para obligarse, debido que esa voluntad genera el consentimiento que concede al acuerdo o contrato fuerza de ley un consentimiento y ese consentimiento es reconocido como fuerza de ley entre las partes, sustentada por los artículos 1254 y 1255 del Código Civil Español.

1.3.2 Objeto del acuerdo de arbitraje

El objeto del acuerdo de arbitraje está consagrado en apartado 1 de la Ley 60/2003 que señala “Son susceptibles de arbitraje las controversias sobre materias libre disposición conforme a derecho”

Es decir, por lectura en contrario, las controversias que no son susceptibles para ser llevadas a arbitraje son las reguladas por el derecho imperativo del Estado, aquellas que

⁵ Ibid, p.18

versan sobre un derecho fundamental, ejemplo la filiación, tutela y materias objeto de derecho penal y no cabe posibilidad alguna de transacción.

1.3.3 El perfeccionamiento del acuerdo de arbitraje

La legislación moderna considera necesaria la existencia del acuerdo arbitral o cláusula compromisoria, la cual nace de la voluntad de las partes y expone el consentimiento expreso de renunciar a la jurisdicción ordinaria.

Este acuerdo debe ser obligatoriamente manifestado de forma escrita e inequívoca para lograr el perfeccionamiento del contrato; solo así podrán nacer los derechos y obligaciones de las partes involucradas, de lo contrario este convenio será intrascendente.

Con base a la legislación española, el artículo 9 de la Ley 60/2003 ampara esta autonomía de la voluntad de las partes, y en su apartado 1 señala que “el convenio arbitral, que podrá adoptar la forma de cláusula incorporada a un contrato o de acuerdo independiente, deberá expresar la voluntad de las partes de someter a arbitraje todas o algunas de las controversias que hayan surgido o puedan surgir respecto de una determinada relación jurídica, contractual o no contractual”.

Y el artículo 468 de la Ley de Navegación Marítima dispone que “sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente”.

1.4 El carácter Contractual del arbitraje

El acuerdo de arbitraje tiene su basamento legal en el artículo 9 de la Ley 60/2003, en este se sustenta el carácter contractual que posee tal acuerdo, ya que es un pacto entre dos o más partes, que a su vez está basado en el artículo 1255 del Código Civil.

1.5 Tipos de arbitraje en el Derecho Marítimo

Se tomará dentro de los distintos tipos de arbitrajes que puede existir aquellos que guardan relación con el derecho marítimo, por ejemplo, los arbitrajes de derecho o de equidad ya que ambos pueden ser utilizados en los arbitrajes marítimos. Entendiendo que los arbitrajes de derechos son aquellos que se resuelven con base a algún derecho escogidos por las partes o por equidad donde los árbitros buscarán la mejor solución posible con base al principio de equidad.

1.5.1 Arbitraje Institucional

El artículo 14 de la Ley 60/2003 regula lo relacionado sobre el arbitraje institucional estableciendo que, las partes podrán encomendar la administración del arbitraje y la designación de árbitros a Corporaciones de Derecho público y Entidades públicas, que puedan desempeñar funciones arbitrales, a las asociaciones y entidades sin ánimo de lucro en cuyos estatutos prevean funciones arbitrales.

Del mismo modo, nos señala que las instituciones arbitrales ejercerán sus funciones conforme a sus reglamentos y que ellas velarán por el cumplimiento de las condiciones.

Los centros de arbitrajes no deciden los casos sometidos a su reglamento, sino que prestan servicios de apoyo secretarial, administrativo e incluso logístico. Con esa aclaratoria puede entenderse a los centros de arbitraje como instituciones especializadas, que actúan como intermediaria entre el tribunal arbitral y las partes, siendo su función la de facilitar el desarrollo del procedimiento arbitral. Aunado a lo anterior, cabe destacar el papel que cumplen con la elección y designación de buenos árbitros y especializados en el tema controversial, el control de costes y la promoción de cláusulas arbitrales.

1.5.2 Arbitraje ad hoc o independiente

La Dra. Elena Gutiérrez García de Cortázar define al arbitraje ad hoc donde las partes fijan en el convenio arbitral la estructura del arbitraje que es administrado por los árbitros escogidos por las partes.⁶

1.5.3 Arbitraje Comercial

El arbitraje comercial está regulado en España por la Ley 60/2003 este a su vez, se materializa a través del acuerdo de arbitraje, como lo señala el artículo 9 de la referida ley. Es importante la manifestación voluntades, mediante el cual las partes deciden someter las controversias presentes o futuras a la jurisdicción arbitral.

De esta forma, puede establecerse que la primera característica del arbitraje comercial es de naturaleza contractual, la segunda está señalada en el artículo 2 de la Ley 60/2003 la cual distingue el objeto de controversia, es decir, todo aquello que sea transable.

1.5.3.1 Arbitraje Marítimo

El arbitraje marítimo es una modalidad del arbitraje comercial, en la que se resuelve una controversia regulada (total o parcialmente) por derecho marítimo. Se trata de un arbitraje que tiene su eje en el buque, como epicentro de los contratos marítimos, como de seguro, de transporte, de fletamento, contratos de utilización del buque, de mercancía. La misma Ley de Navegación Marítima (LNM) regula la validez de la cláusula de sumisión de arbitraje si no está expresamente manifestado por las partes.

1.5.4 Arbitraje Comercial Internacional.

El artículo 3 de la Ley 60/2003 sobre arbitraje internacional nos señala que tendrá carácter internacional cuando el momento de la celebración del convenio arbitral las partes firmantes tengan sus domicilios en Estados diferentes o que el lugar del arbitraje este situado fuera del Estado en que las partes tengan sus domicilios.

⁶ GUTIERREZ GARCIA DE CORTAZA, Elena, Comentarios a la Ley de Arbitraje. Wolters Kluwer España, Editada LA LEY, Primera Edición, noviembre 2013.

1.5.4.1 Arbitraje Marítimo Internacional

Al igual con el arbitraje comercial, el arbitraje marítimo internacional, tiene elementos de extranjería como señala el artículo 3 de la Ley 60/2003, a los que añade elementos característicos del derecho marítimo como la diversidad de nacionalidades en un contrato de compraventa internacional que luego conllevará a un contrato de transporte marítimo de mercancías, teniendo este tipo de arbitrajes una flexibilidad y amplitud para organizarlo, atendiendo a la naturaleza del conflicto y la situación de cada una de las partes.

1.5. Ley Modelo UNCITRAL

El término “UNCITRAL” hace referencia a sus siglas en idioma inglés United Nations Commission on International Trade Law o como es conocida en español CNUDMI (Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional). La comisión representa el principal órgano jurídico de la Organizaciones de las Naciones Unidas (ONU) en el ámbito del derecho mercantil internacional, dedicado a la reforma de la legislación mercantil a nivel mundial y su función consiste en la modernización y armonización de las reglas del comercio internacional.⁷ Un ejemplo de sus funciones encontramos la Ley Modelo UNCITRAL, una Ley modelo sobre arbitraje comercial.

Esta ley modelo sirve como guía y apoyo para los Estados para elaborar y/o reformar sus leyes internas sobre el procedimiento arbitral para las necesidades del arbitraje comercial interno e internacional.

La ley modelo busca ofrecer una serie de regulaciones de todas las etapas de procedimiento arbitral, comenzando con el acuerdo arbitral, el alcance del tribunal arbitral con respecto a su composición y competencia, la amplitud de la intervención del tribunal arbitral hasta el reconocimiento y ejecución de los laudos. La ley modelo refleja un consenso internacional sobre los aspectos de la práctica del arbitraje internacional aceptados por la mayoría de los Estados de los cinco continentes.

⁷ <https://uncitral.un.org/es/about>

Gracias a ese consenso internacional la mayoría de los Estados del mundo involucrados en las relaciones comerciales, han usado a la ley modelo como referencia para la modernización de sus leyes internas arbitrales. Un ejemplo de ello, como ya se ha dicho, es la Ley 60/2003 de Arbitraje, que se inspiró en la Ley Modelo UNCITRAL.

1.6 Conclusiones

El arbitraje, como medio alternativo de resolución de conflictos, cuenta con una base jurídica internacional a través de la Convención de Nueva York 1958, es a su vez, una de las convenciones internacionales con más Estados firmantes y con más ratificaciones.

La Ley Modelo UNCITRAL ha permitido una homogeneidad internacional a través de las leyes nacionales de arbitrajes de los Estados, facilitando aún más el arbitraje tanto interno de los Estados como el internacional.

Es un mecanismo alterno basado en el principio de la autonomía de la voluntad, principio rector del derecho civil como del common law. Por otro lado, para las relaciones comerciales, el arbitraje es un medio eficaz y efectivo para dirimir las controversias y más cuando las partes son de nacionalidades distintas. El arbitraje les permite elegir un foro de conveniencia y un derecho aplicable, acordado por las partes.

La inmensa mayoría de los Estados que forman parte de las Naciones Unidas, tienen dentro de su sistema jurídico, leyes de arbitraje que promueven el recurso a este medio de solución de controversias, al que dotan de seguridad jurídica. Inclusive, se está viendo un nuevo efecto que es denominado como la constitucionalización del arbitraje, en el que los Estados dan cabida dentro de sus constituciones a los medios alternativos de resolución de conflictos como parte de su sistema de justicia, como es el caso de Venezuela en los artículos 253 y 258 constitucionales.

Los arbitrajes marítimos son un ejemplo de la importancia y la casi universalización del arbitraje, por su relevancia económica no solo para la economía mundial a través del tráfico de mercancías, sino por la diversidad de nacionalidades que puede existir entre las partes de un contrato. Es por esto que el uso del arbitraje ha servido de aliado para solventar los problemas de forma eficaz, efectiva, rápida y segura,

complementando a las jurisdicciones nacionales. Creándose una cultura arbitral en el sector marítimo mundial.

Derecho Marítimo

Los arbitrajes marítimos nacionales e internacionales tienen de trasfondo lo que conocemos como derecho marítimo, una rama del derecho muy especializada y de gran importancia internacional, tanto para el mundo jurídico como económico y comercial.

Gabaldón define al derecho marítimo como “el conjunto de normas jurídicas reguladoras de las situaciones y relaciones nacidas con ocasión de la navegación marítima”⁸

Con esta definición por el Dr. Gabaldón, se obtiene un marco conceptual de referencia de que es lo que representa o abarca el derecho marítimo. En este sentido, analizaremos cuatro grandes integrantes de este derecho como lo son: derecho marítimo internacional público, el derecho marítimo internacional privado, los contratos de utilización del buque, y los seguros marítimos.

Una vez desarrollado y explicado cada uno de los cuatro puntos, se tendrá mejor conocimiento sobre el derecho marítimo y su importancia para el mundo de las leyes y de la economía. Como también el carácter arbitrable por estar inmersamente relacionado con el transporte y comercio internacional, y entendiendo la diversidad de partes de distintas nacionalidades que forman parte de un contrato de transporte o de comercio, el recurso del arbitraje es la mejor vía de resolución de los conflictos marítimos.

Y nos permitirá ver, con mejor detalle, la potencialidad que tiene España, en el campo marítimo nacional e internacional y los aportes que puede dar al sector marítimo en su conjunto.

⁸ GABALDON GARCIA, José Luis, Curso de Derecho Marítimo Internacional derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, Madrid, 2012. pp.38

2.1 Derecho Marítimo Internacional.

El derecho marítimo internacional público está regulado por diversas organizaciones internacionales, permitiendo una uniformidad en el derecho marítimo a través de convenios internacionales.

Estas organizaciones son las siguientes: La Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (CNUD o UNCTAD) y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL).

Un organismo internacional de carácter privado que ha aportado para la unificación del derecho marítimo, previo a la OMI es el Comité Marítimo Internacional (CMI)

A continuación, se señalará un breve resumen de cada una de estas organizaciones internacionales y su papel en el derecho marítimo.

Organización Marítima Internacional (OMI):

La OMI es “el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación de mar por los buques”⁹

Dentro de la estructura organizativa de la OMI contamos con una Asamblea, un Consejo y cinco comités, tales como el Comité de seguridad marítima, el Comité de protección del medio ambiente marino, el Comité jurídico, el Comité de cooperación técnica y el Comité de facilitación.

Actualmente cuenta con 174 Estados miembros y 3 miembros asociados. Su sede oficial es la ciudad de Londres en Reino Unido. Es el organismo internacional más importante en materia de navegación marítima.

Organización Internacional del Trabajo (OIT)

⁹ <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

Es una agencia especializada de las Naciones Unidas (ONU) de carácter tripartita, en el que la integran los trabajadores, empleadores y los Estados, con el fin “establecer las normas del trabajo, formular políticas y elaborar programas promoviendo el trabajo decente de todos, mujeres y hombres.”¹⁰

Integrada por 184 Estados miembros, los objetivos de esta organización internacional son “son promover los derechos laborales, fomentar oportunidades de trabajo decente, mejorar la protección social y fortalecer el diálogo al abordar los temas relacionados con el trabajo.”

Es la OIT la encargada de elaborar convenios internacionales relacionados con el derecho laboral. En el ámbito del derecho Marítimo puede señalarse que ha sido objeto de diversos convenios relativos al derecho laboral marítimo.

La lista de los convenios enfocados en el laboral marítimo pueden encontrarse en la página oficial de la organización. Estos convenios abarcan temas como la protección de la gente de mar, el enrolamiento del trabajador marítimo, accidentes laborales, vacaciones, seguridad social, seguridad a bordo. ¹¹

La Conferencia General de la OIT en el 2006 creo el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC/2006), y su objetivo es mejorar, actualizar y sustituir los diversos convenios marítimos de la presente organización.¹²

Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD)

Por varias décadas, la UNCTAD ha contribuido al desarrollo uniforme de la legislación marítima, y tenían la obligación de revisar los aspectos económicos y comerciales de la legislación mercantil internacional.¹³

¹⁰ <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm>

¹¹ GABALDON, op.cit, p.63

¹² Id.

¹³ Ibid, p. 62

Uno de los resultados de la UNCTAD está concentrados en el derecho marítimo privado, como los conocimientos de embarque (un título valor importante en el transporte marítimo), pólizas de fletamento, avería gruesa y los seguros marítimos.¹⁴

Ahora bien, desde la fundación de la Organización Mundial del Comercio (OMC) adoptó la inmensa mayoría de las competencias de la UNCTAD en el campo marítimo. Siendo esta organización quien se encargue todo lo concerniente al comercio internacional.

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL).

La UNCITRAL o CNUDMI es el “órgano jurídico del sistema de las Naciones Unidas en el ámbito del derecho mercantil internacional”. Su función “consiste en modernizar y armonizar las reglas del comercio internacional.”¹⁵

El aporte de la Comisión en el ámbito del derecho marítimo fue en la cooperación para la aprobación de las Reglas de Hamburgo¹⁶ y ha podido conseguir dos convenios internacionales que todavía no están en vigor pero que están pronto de estarlos.

Estos convenios son: Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam)¹⁷

¹⁴ Ibid, p.63

¹⁵ <https://uncitral.un.org/es/about>

¹⁶ Convención de las Naciones Unidas para el transporte de mercancías por mar de 1978

¹⁷ GABALDON, loc.cit

Comité Marítimo Internacional (CMI)

El Comité Marítimo Internacional es una organización no gubernamental sin ánimo de lucro, fundado en Amberes 1897, cuyo objetivo es contribuir en todas sus formas a la unificación del derecho marítimo, con apoyo de todos los representantes de la industria marítima.¹⁸

En el pasado era esta organización quien, reuniendo a las asociaciones de derecho marítimo de todo el mundo, organizaba las denominadas “Conferencias” donde se elaboraban y se aprobaban los convenios. Sin embargo, en el presente esta labor es asumida por la OMI, quedando la CMI como un organismo que coopera con las organizaciones internacionales en la preparación y modificaciones a los convenios existentes.¹⁹

Derecho de la Unión Europea

Siendo España un Estado miembro de la Unión Europea (UE), es menester mencionar las implicaciones que trae el derecho comunitario sobre la navegación marítima.

Los Tratados de la Unión Europea (2009) y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (2009) son tratados que tienen incidencia en los sectores económicos de la unión y por ende del marítimo.²⁰

De la misma forma, el Convenio de Roma sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, que posteriormente fue sustituido por el Reglamento Roma I y Reglamento Roma II y el Reglamento de la UE 1215/2012²¹ son la legislación comunitaria con alta incidencia dentro de la industria marítima.²²

¹⁸ <https://comitemaritime.org/about-us/>

¹⁹ GABALDON, op. cit. p.60

²⁰ Ibid., p. 64

²¹ Reglamento (UE) 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil

²² Ibid., p.68

Sin embargo, el Reglamento 125/2012 relativo a la competencia judicial internacional y de reconocimientos y ejecución de sentencias no aplica al arbitraje, por lo que el impacto del Brexit en el arbitraje es menos relevante de lo que supone para la jurisdicción inglesa, que si ha perdido la fuerza del reconocimiento automático de las sentencias de los jueces británicos.

Además, que los Estados miembros deben ser parte de los convenios aprobados por la OMI con relación a la responsabilidad civil.

2.1.2 Derecho del Mar

El derecho del mar es la rama del derecho internacional público que regula las relaciones de los Estados y otros sujetos de derecho público de la comunidad internacional en los espacios marítimos.

Se diferencia del derecho marítimo, sobre que el derecho del mar regula las relaciones entre los Estados como sujetos del derecho público y determina todo lo relativo a aguas nacionales y jurisdicción. Es un derecho que fue formándose de forma consuetudinaria a lo largo del tiempo hasta que en el siglo XX nació la voluntad política internacional de reglamentar este derecho.

Conferencia de la Haya 1930

Uno de los resultados más importantes después de la Primera Guerra Mundial fue la creación de la Sociedad de Naciones y uno de los principales objetivos fue la de desarrollar y codificar el derecho internacional. En el campo del mar, se estableció una uniformidad de más de tres millas de mar territorial y aceptar el principio de una zona contigua más allá de dicho mar.

Conferencia de Derecho del Mar, Ginebra 1956-1958

De la Conferencia se aprobaron 4 convenciones relativos al mar, estas convenciones son las siguientes:

- Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.
- Convención sobre la Alta Mar.

- Convención sobre la Plataforma Continental.
- Conservación sobre Pesca y Conservación de los Recursos de Alta Mar.

De los aspectos más importante que puede dejar establecido estos convenios son el derecho inocente (contenida en la Convención de Mar Territorial), entendiéndose el paso inocente como señala el convenio como el hecho de navegar por mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar aguas interiores, para dirigirse a estas aguas, dirigirse hacia alta mar o viniendo de ellas.

El mismo convenio deja bien establecido que aspectos no puede considerarse paso inocente. En este sentido, todos los buques de cualquier Estado, con litoral o sin él, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial.

Y la Convención de Alta mar nos deja las siguientes libertades: Libertad de navegación, libertad de pesca, libertad de tender cables y tuberías submarinas y libertad de sobrevolar en alta mar. Además, otorga un derecho que se denomina derecho de persecución.

Este derecho nos indica que cuando existan motivos fundados de infracción de leyes y reglamentos del Estado Ribereño y se ejercerá por naves o aeronaves de guerra.

Por último, la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar de 1982 dio unidad a las regulaciones que se acaban de exponer. Este convenio, tiene como por objeto la clasificación y delimitación de las distintas zonas de los mares, océanos, señalando los respectivos derechos y obligaciones de los Estados con respecto a su utilización desde la perspectiva del Derecho Internacional Público.

La normativa regula todo lo posible en cuanto al uso del mar, incluido la investigación, exploración, explotación, extracción o aprovechamiento de todos los recursos y la utilización del mar como vía navegable.

2.1.3 Convenios Internacionales

Dentro de esta sección, se explicará de forma resumida los convenios de mayor importancia y relevancia para la industria marítima (SOLAS, MARPOL, MLC 2006 Y STCW). También, mencionaremos la lista de convenios que abarca los ámbitos

transporte marítimo de mercancías y pasajeros, los créditos marítimos, accidente de la navegación y la contaminación del medio ambiente marino.

2.1.3.1 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)

El Convenio SOLAS marcó un antes y un después en la navegación marítima internacional. Su antecedente histórico fue el hundimiento del buque de pasajero del Titanic, en su viaje inaugural desde la ciudad de Southampton, Reino Unido a la ciudad de Nueva York, Estados Unidos.

En ese trágico accidente pierden la vida aproximadamente 1490 personas, entre pasajeros y tripulación. Su hundimiento fue causado por un abordaje con tempaño de hielo, fracturando el casco del buque en dos.

Dentro de las investigaciones pudieron determinarse ciertas fallas importantes como la falta de botes salvavidas para la cantidad de pasajeros y tripulantes dentro del buque. Bajos estándares de seguridad en la industria naviera que se traducen en factor humano, sistemas de seguridad inexistentes y falta de control del Estado de Pabellón.

Como consecuencia de este accidente de la navegación, la comunidad marítima internacional se ve obligada a redactar y aprobar el primer convenio solas en 1914.

El convenio SOLAS vigente es el 77/88 y previo a este existieron los de 1914, 1929, 1948 y 1960. El convenio vigente fue celebrado en Londres en 1974, 166 Estados han ratificado el convenio.

La estructura del SOLAS consta de: El texto del convenio (13 artículos), 1 protocolo (1978, 1988), anexos (12 capítulos)²³

El contenido del SOLA abarca:

- Capítulo I: Disposiciones Generales
- Capítulo II-1: Construcción, Compartimiento y Estabilidad, Instalaciones de Máquinas, e Instalaciones eléctricas.

²³ OMI "Convenio Internacional para la seguridad de la vida en el mar" comité de seguridad marítima. Londres, julio, 2002

- Capítulo II-2: Construcción Prevención, Detección y Extinción de Incendios.
- Capítulo III: Dispositivos y Medios de Salvamentos.
- Capítulo IV: Radiocomunicaciones.
- Capítulo V: Seguridad de la Navegación
- Capítulo VI: Transporte de Cargas.
- Capítulo VII: Transporte de mercancías peligrosas.
- Capítulo VIII: Buques Nucleares.
- Capítulo IX: Gestión de Seguridad Operacional de Buques.
- Capítulo X: Medidas de Seguridad Aplicables a las Naves de Gran Velocidad.
- Capítulo XI: Medidas especiales para incrementar la Seguridad Marítima.
- Capítulo XII: Referente a las medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros.

Gracias a este convenio, se contribuyó enormemente a la seguridad de la navegación y de la vida en el mar.

2.1.3.2 Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL)

Todo medio de transporte a motor tiene la capacidad de contaminar el ambiente, unos más que otros, los vehículos, las motos, los aviones, los buques todos ellos contaminan el ambiente del planeta.

Con respecto a la navegación marítima, los buques tienen un especial riesgo, debido que dentro de las mercancías transportadas a nivel mundial se encuentran los hidrocarburos, quimiqueros y gaseros que son un producto muy peligroso para el ecosistema marino.

La inmensa mayoría de los desastres medioambientales por hidrocarburos se debe a accidentes en el tanque de almacenamiento y más aún si se produce cerca de las costas de un Estado ribereño.

Los naufragios del Torrey Canyon (1967), Amoco Cádiz (1978), Exxon Valdéz (1989), Erika (1999) y Prestige (2002), son ejemplos de lo antes mencionado y de las graves consecuencias al medio marino.

El Convenio MARPOL de 1973²⁴ y su Protocolo de 1978 tiene 6 anexos. Su antecedente, el accidente de OILPOL de 1954.

La estructura es la siguiente:²⁵

- Anexo I: Hidrocarburos.
- Anexo II: Sustancias Nocivas Liquidas a Granel,
- Anexo III: Sustancias Perjudiciales Transportadas en Bulto.
- Anexo IV: Aguas Sucias.
- Anexo V: Basuras.
- Anexo VI: Contaminación Atmosférica.

Gracias a este Convenio, junto con los códigos (mercancías peligrosas en bulto IMDG, Quimiqueros CIQ y Gaseros CIG) ha reducido los accidentes por hidrocarburos o de cualquier sustancia peligrosas gracias a la aplicación estricta de los Estados rectores de puerto y Estados de Pabellón.

Las indemnizaciones previstas en los convenios son marco de arbitrajes que tengan por objeto las indemnizaciones por los daños causados por esa contaminación. Los contratos de seguro de los clubs P&I remiten al arbitraje la resolución de esos conflictos sobre la indemnización que corresponda.

2.1.3.3 Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar. (STCW)

El Convenio STCW es uno de los convenios en materia marítima que cuenta con mayor éxito en cuanto al número de ratificaciones, que ha alcanzado un total de 165 Estados.

²⁴ [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

²⁵ OMI "Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques" Comité de Protección del Medio Marino, Londres, 2002.

Su fin es la seguridad marítima, debido a que el factor crucial para la seguridad de la navegación es el elemento humano. Cuanto mejor entrenada, preparada y formada este la tripulación de un buque, menores son los riesgos de causar un accidente.

El STCW señala los requisitos de formación y titulación de la tripulación que ejercerá funciones dentro del buque y las funciones que han de desempeñar. Es un aspecto importante tanto para la gente de mar como de sus armadores.

Es este instrumento internacional que rige los estándares mínimos exigibles para la emisión de titulaciones marítimas en los buques mercantes; con relación al derecho europeo la aplicación de este convenio a los Estados miembros se logra gracias a la Directiva 2008/106/CE²⁶ modificada en varias ocasiones, la última en 2019.

La estructura del convenio es el siguiente²⁷

- Capítulo I Disposiciones generales.
- Capítulo II El capitán y la sección de puente.
- Capítulo III Sección de Máquinas.
- Capítulo IV Servicio de radiocomunicaciones y radio-operadores.
- Capítulo V Requisitos especiales de formación para el personal de determinados tipos de buques.
- Capítulo VI Funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, protección, atención médica y supervivencia.
- Capítulo VII Titulación alternativa.
- Capítulo VIII Guardia.

Gracias a la existencia de este importante convenio, hay uniformidad en materia de formación de la gente de mar a nivel internacional, entendiendo que la navegación marítima es global y que las tripulaciones de los buques son de distintas nacionalidades.

²⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32001L0025>

²⁷ OMI “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar”, comité de seguridad, Londres, 7 julio, 1978.

2.1.3.4 Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006)

Este convenio fue elaborado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el 23 de febrero de 2006 por la Conferencia de la OIT, en la ciudad de Ginebra donde está la sede oficial.

El éxito del convenio se debe al consenso entre la gente de mar, los armadores y Estados, teniendo ceros votos en contra y solo cuatro abstenciones. Este instrumento, refunda, consolida y actualiza en este texto legal los demás convenios de la OIT en materia laboral marítima.

El MLC 2006 regula las materias esenciales del derecho laboral pero enfocado en el área marítima como condiciones de trabajo, jornada laboral, vacaciones, descanso, reclutamiento y la contratación.

Lo más novedoso de este convenio es un mínimo laboral internacionalmente exigible a todas las tripulaciones de los buques sin importar su pabellón. Además, el MLC 2006 es considerado por los miembros de la industria marítima como uno de los cuatros pilares del sector marítimo, junto con los convenios SOLAS, MARPOL y STCW.

2.1.3.5 Convenios de Transporte Marítimo de Mercancías y Pasajeros.

Los convenios internacionales enfocados en el transporte marítimo de mercancías y de pasajeros son muy importantes para la aplicación y desarrollo del arbitraje marítimo debido que la mayoría te remiten al mecanismo del arbitraje para la resolución de una disputa marítima y estos convenios son los siguientes²⁸:

- Convenio de Bruselas de 1924 para unificación de ciertas Reglas relativas a los Conocimientos de Embarque.
- Protocolo de Visby 1968 modificativo del Convenio de Bruselas de 1924.
- Protocolo de Bruselas de 1979 modificativo del Convenio de Bruselas 1924 y del Protocolo de Visby de 1968 sobre Unidad de Cuenta.

²⁸ Alcántara González, José María, *Colección Convenios Internacionales de Derecho Marítimo Visión Práctica, Transporte Marítimo de Mercancías y Pasajeros*. Volumen I. Editor Instituto Marítimo Español, Madrid, España.

- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por mar. Hamburgo 1978.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Multimodal de Mercancías, Ginebra 1980.
- Reglas del Cámara Comercio Internacional y de la UNCTAD para el Transporte Multimodal, 1991.
- Convenio de Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de Operadores de Terminales Internacionales, UNCITRAL, Viena 1991.
- Reglas Uniformes para Cartas de Porte Marítimo, Comité Marítimo Internacional 1990.
- Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías Total o parcialmente por mar, Rotterdam 2009.
- Convenio de Atenas 1974 sobre Transportes de Pasajeros y Equipajes. Protocolo de Londres, 2002.

2.1.3.6 Créditos Marítimos

Los convenios internacionales relacionados con los créditos marítimos y que también guardan una relevancia significativa para el nacimiento de un arbitraje marítimo son los siguientes²⁹:

- El Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas navales. Bruselas, 10 de abril 1926.
- El Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas. Bruselas, 27 de mayo 1967.
- El Convenio Internacional de las Naciones Unidas sobre privilegios e hipotecas. Ginebra, 6 de mayo 1993.
- Convenio Internacional sobre embargo preventivo de buques. Bruselas, 10 mayo 1952.

²⁹ Alcántara González, José María, *Colección Convenios Internacionales de Derecho Marítimo Visión Práctica, Los créditos marítimos*, Volumen II, Editada Instituto Marítimo Español, Madrid, España.

- El Convenio Internacional sobre embargo preventivo de buques. Ginebra, 12 marzo 1999.
- El Convenio Internacional de arqueo de buques. Londres, 23 junio 1969.
- El Convenio Internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar. Bruselas, 10 de octubre 1957.
- Protocolo modificativo del Convenio Internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar de 10 mayo 1957. Bruselas, 21 diciembre 1979.
- Convenio Internacional sobre limitación de responsabilidad por reclamaciones de Derecho Marítimo. Londres, 19 diciembre 1976, reformado por el Protocolo de Londres, 2 de mayo 1996.
- El Convenio Internacional de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques. Ginebra, 7 febrero 1986.

2.1.3.7 Accidentes de la Navegación

Los convenios internacionales en el ámbito de los accidentes de la navegación son los siguientes³⁰:

- Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Abordaje, Bruselas 23 septiembre 1910.
- Convenio Internacional sobre Competencia Penal en materia de Abordajes, Bruselas 10 mayo 1952.
- Convenio Internacional sobre Competencia Civil en materia de Abordajes, Bruselas 10 mayo 1952.
- Convenio Internacional para la Prevención de los Abordajes en la Mar, Londres 1972 (Reglamento Internacional de Abordaje)
- Reglas del Comité Marítimo Internacional para la determinación de los danos y perjuicios en Abordajes, Lisboa 1998 (Reglas de Lisboa).

³⁰ Alcántara González, José María, *Colección Convenios Internacionales de Derecho Marítimo Visión Práctica, Accidentes de la Navegación*, Volumen III, Editada Instituto Marítimo Español, Madrid, España.

- Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas Jurídicas relativas a la Asistencia y al Salvamento en el Mar, Bruselas 23 septiembre 1910 y Protocolo Modificativo de 27 de mayo 1967.
- Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, Hamburgo, 27 abril 1979 (este convenio remite expresamente al arbitraje en Londres)
- Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 28 abril 1989.
- Convenio UNESCO sobre el Patrimonio Cultural Sumergido, Paris, 2 noviembre 2001.
- Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio, Nairobi, 18 mayo 2007.
- Convenio Internacional para la seguridad y gestión medioambientalmente racional del reciclado de buques, Hong-Kong, 15 mayo 2009.
- Reglas de York y Amberes sobre Avería Gruesa, versión de Nueva York 2016.

2.1.3.8 Contaminación del Medio Marino

Los convenios internacionales sobre contaminación del medio marino son los siguientes³¹:

- Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, Londres 15 mayo 1954.
- Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de desechos y otras materias, México, Moscú y Washington, 1972 y Protocolo de 1996.
- Convenio para prevenir la contaminación de los buques, Londres, 2 noviembre 1973 y Protocolo 1978.
- Convenio Internacional para la Gestión y Control del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, Londres, 13 febrero 2004.

³¹ Alcántara González, José María, *Colección Convenios Internacionales de Derecho Marítimo Visión Práctica, Contaminación del Medio Marino*, Volumen IV, Editada Instituto Marítimo Español, Madrid, España.

- Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, Londres 30 noviembre 1990 y Protocolo 2000.
- Convenio Internacional sobre Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación de hidrocarburos, Bruselas 29 noviembre 1969.
- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, Bruselas, 29 noviembre 1969, modificado por el Protocolo Derechos Especiales de Giros³².

2.2 Derecho Marítimo Internacional Privado

En este aparte abarcaré de forma resumida los contenidos importantes que engloba esta rama internacional del derecho marítimo como la compraventa internacional los contratos de utilización del buque y los seguros marítimos.

2.2.1 Compraventa Internacional

El negocio marítimo es una industria internacional (construcción y explotación del buque), está al servicio del comercio internacional (oferta y demanda), también es un eslabón en la cadena de transporte de bienes (puerta a puerta), a su vez es una empresa de capital intensivo (capital privado, construcción, tecnología, alquiler, costo).

Comprende actividades complejas a través de una variedad de intereses y actividades como: puertos, proveedores, dueños de cargas, consignatarios, financistas, banqueros, hipotecas de buques, inspecciones, seguros, gobiernos, organizaciones internacionales.

Para que el comercio marítimo sea rentable es necesario que todos estos elementos sean eficientes y cooperativos. Todo este negocio se va a formalizar y materializar mediante un contrato de compraventa internacional en el cual el vendedor de la mercancía acuerda su entrega al comprador a cambio de un pago.

³² Este convenio es muy importante para el arbitraje marítimo, un ejemplo doméstico, el hundimiento del buque Prestige en las costas gallegas, que afecto también aguas francesas.

La entrega de la mercancía a efectuarse por vía marítima supone la existencia de un contrato de transporte por mar, donde los incoterms³³ permiten determinar por una parte a quien le corresponde contratar al transporte internacional de mercancía y la póliza de seguro e igualmente el pago de flete.

Por otra parte, se pacta el sitio de la mercancía puesta a disposición del comprador, así como también, el lugar de distribución del riesgo. Es decir, donde la mercancía deja de correr los riesgos por cuenta del vendedor y empieza a ser soportado por el comprador.

Asimismo, estas reglas (incoterms) nos señala los documentos que deben ser entregados por el vendedor y a quien le corresponde realizar las operaciones aduaneras de salida de mercancía y llegada de país de destino. De igual manera establece sobre quien recae la obligación de obtención de los permisos de exportación e importación en cada uno de los países.

Actualmente, los Incoterms vigente son los Incoterm 2020 de la Cámara de Comercio Internacional, tienen el propósito de interpretar los principales términos empleados en los contratos de compraventa internacional.

Así podrán evitarse las incertidumbres derivados de las distintas interpretaciones de tales términos en diferentes países. Los Incoterms y su variedad indican en donde inicia y donde termina la responsabilidad del que vende y donde empieza la responsabilidad del que compra.

Van a determinar el puerto exacto de la transferencia de riesgo y la responsabilidad del cuidado de la mercancía entre el vendedor y comprador. Los términos se dividen en cuatro grupos, en cada uno de ellos se va determinando la responsabilidad y las obligaciones del vendedor en cuanto a la entrega de la mercancía y los costos del traslado.

³³ Reglas Internacionales redactadas por la Cámara de Comercio Internacional para la compraventa internacional.

Así como de todos los deberes de la documentación y permisos, al final de toda la cadena, el aumento de todos estos aspectos va a repercutir en el costo de adquisición del producto.

En forma resumida van a regular:

- Las condiciones de entrega de la mercancía.
- La distribución de costos de operación.
- La distribución de riesgos de operación.

Cuando se analiza el comercio internacional y por consiguiente la compraventa internacional, hay un contrato peculiar, dentro del transporte marítimo de mercancías que es el Conocimiento de Embarque (Bill of Lading).

El transporte marítimo de mercancías puede ser efectuado bajo un conocimiento de embarque como de un documento de título similar, de una carta de porte marítimo o más recientemente un conocimiento de embarque electrónico.

Es un contrato de adhesión en el cual una de las partes, el porteador impone de forma unilateral sus condiciones, incluyendo el régimen de responsabilidad. Además, es un título valor, pues el naviero se compromete contra un pago del flete a transportar la mercancía de un puerto a otro.

Es un contrato regulado internacionalmente para evitar el abuso de la facultad de limitación y exoneración de responsabilidad del porteador. Los instrumentos internacionales pueden ubicarlos en la sección de convenios internacionales.

2.2.2. Contratos de utilización del buque

Los contratos de utilización del buque más habituales en el tráfico internacional son tres, el contrato de arrendamiento a casco desnudo (Bareboat Charter), el contrato de fletamento por viaje (Voyage Charter) y el contrato de fletamento por tiempo (Time Charter).

2.2.2.1 Contrato de fletamento por viaje

El artículo 204 de la LNM nos señala que “...En el fletamento por viaje, el porteador se compromete a realizar uno o varios viajes designados”³⁴

En caso que la persona esté interesado en fletar la totalidad o parte de un buque para transportar la carga en un viaje, se recomienda utilizar este contrato. En este tipo de contrato el fletador no ostenta la gestión comercial del buque.

2.2.2.2 Contrato de fletamento por tiempo

Artículo 204 LNM nos señala que “...En el fletamento por tiempo el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados”

Si la carga es grande y su transporte es periódico, quizá sea mejor tener la disposición del buque por un tiempo determinado, para la cual este es el mejor contrato. Y el fletador en este caso, posee la gestión comercial del buque.

2.2.2.3 Contrato de arrendamiento a casco desnudo

La LNM en su artículo 188 define a este contrato “...El arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entregar un buque determinado al arrendatario para que este lo use temporalmente conforme a lo pactado o, en su defecto, según su naturaleza y características”

Si lo que se quiere es contratar al buque sin tripulación, lo que conllevaría a que se convierta el contratante en armador del buque, pudiendo inclusive tener la opción de adquirir el buque al final del contrato, es este tipo de contrato la mejor opción.

Y el contratante, tendría la gestión náutica y comercial del buque, pudiendo ceder la gestión comercial con un contrato de fletamento por tiempo.

³⁴ Ley de Navegación Marítima, 2014. Editorial TECNOS (grupo ANAYA S.A)

2.3 Seguros Marítimos

En el seguro marítimo hay dos muy importantes que permiten la navegabilidad del buque y el tráfico de mercancías por mar. Estos seguros son: El seguro de casco y maquinaria y el seguro de responsabilidad civil por clubes de Protección e Indemnización (P&I).

2.3.1 Seguro de casco y maquinaria

Los seguros de casco y maquinaria suelen estar elaborados en contratos tipos, en su mayoría elaborados por el Instituto Aseguradora de Londres o por el Instituto Aseguradora Americano.

Este seguro cubre como su propio nombre indica a la estructura del buque, su casco y la maquinaria dentro de él. En la póliza, nos señala los riesgos cubiertos (incendio, explosión, robo, echazón, piratería, terremotos, erupciones volcánicas, etc.) las exclusiones y la duración del riesgo.

E igualmente, la póliza tipifica los casos en que la aseguradora no será responsable, como, por ejemplo, el hecho del asegurado o sus dependientes en tierra con dolo o culpa grave y el cambio voluntario del viaje o de la ruta, sin consentimiento de la aseguradora.

2.3.2 Seguro responsabilidad civil Clubes de Protección e Indemnización (P&I)

P&I Club es una asociación de seguro marítimo constituida por un grupo de armadores y propietarios de buques, sin fines de lucro a fin de incluir los riesgos que el seguro de Casco y Maquinaria no cubre.

Los riesgos incluidos pueden categorizarse de la siguiente manera³⁵:

- Responsabilidad por Abordaje.
- Daños personales causados a los tripulantes.
- Daños personales causados a los pasajeros.

³⁵ Gabaldon, op. cit, p. 875

- Daños personales causados a los “supernumerarios”.
- Daños personales causados a otras personas.
- Polizones y refugiados rescatados en el mar.
- Remoción de resto.
- Salvamento.
- Contaminación.
- Demora por huelga.
- Flete, demora y defensa.
- Transporte combinado.

2.4 Conclusiones

El derecho marítimo a diferencia de otras ramas del derecho posee un carácter internacional extensamente regulado. Un derecho de por si esparcido en múltiples convenios internacionales y que sin duda alguna esta correlacionado con el comercio mundial, la economía y finanzas internacionales.

Forma parte esencial de toda la industria marítima y su existencia permite la regulación tanto en el ámbito público como privado para crear una uniformidad en las regulaciones, importante por su aspecto netamente internacional.

Los estudios de esta rama del saber jurídico no son comunes dentro de las facultades de derecho, no solo en España sino a nivel mundial, su desconocimiento genera dificultades a los jueces mercantiles para dirimir un conflicto jurídico marítimo y para los propios abogados cuando se enfrentan un caso de este tipo.

Sin embargo, sin la existencia de este derecho que regule la industria marítima, el comercio de mercancías por mar y por ende el comercio mundial, no funcionaría tan bien, seguro y transparente como hoy en día funciona.

Por otro lado, se tiene que tener en cuenta la complejidad del derecho marítimo, su especialidad, los sujetos protagonistas de los contratos que en su gran mayoría son de nacionalidades distintas, amerita que el arbitraje marítimo se individualice dentro del arbitraje, porque debe buscar una marca propia, unos procedimientos adecuados a la

complejidad que posee y unos árbitros muy especializados para transmitir seguridad a las partes que su caso será tratado con un experto con amplia experiencia jurídica en el área, unos costes proporcionados y atractivos.

Por último, considerando lo extenso del derecho marítimo, tanto internacional como privado, su complejidad, su relación con otras ciencias sociales como la economía y el comercio, debe ser resuelto los conflictos provenientes de un contrato afín al derecho marítimo con el arbitraje marítimo, por los siguientes sentidos:

- La especialidad y complejidad de la regulación requiere un conocimiento experto.
- La especialidad requiere de árbitros expertos en derecho marítimo.
- La peculiaridad requiere de peritajes muy especializados.
- La especialidad del arbitraje marítimo por cuánto cubre las necesidades y exigencias de la complejidad de este derecho, no sirve el arbitraje general, ni siquiera el comercial.
- Pleno dominio del idioma inglés por ser el idioma que predomina en la industria marítima, más fácil encontrarlo en árbitros que en jueces.
- La multiplicidad de partes y nacionalidades, incentivan a acudir a un arbitraje marítimo

España

3.1. Legalidad del arbitraje en el Reino de España.

El arbitraje en España tiene su sustento legal en la Constitución nacional, los Convenios internacionales y la Ley de arbitraje 60/2003, junto con una positiva jurisprudencia que sirve de fuente dentro del ordenamiento jurídico.

En la actualidad, se está viendo una “constitucionalización del arbitraje” donde los Estados agregan en sus cartas magnas al arbitraje como parte del sistema de justicia nacional, un ejemplo es la constitución de Venezuela, que en su artículo 253 constitucional establece a los medios alternativos de resolución de controversias parte integra del sistema de justicia y su artículo 258 señala que la ley promoverá la conciliación y los medios alternativos de resolución de controversias.³⁶

La constitución española posee una ausencia de los medios alternativos al no mencionarlos en ninguno de sus artículos, sin embargo, la constitución protege y garantiza en su artículo 1.1 la libertad como un derecho fundamental y valor superior al ordenamiento jurídico.³⁷

La autonomía voluntad de las partes, característica esencial para el nacimiento del arbitraje, encuentra su fundamento constitucional en el artículo 10 constitucional como la dignidad de la persona y el desarrollo de su personalidad.

Los convenios internacionales ratificados por España son los siguientes³⁸:

- Convención sobre reconocimientos y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras.
- Convenio Europeo sobre Arbitraje Comercial Internacional.
- Convenio sobre arreglo de diferencias relativas a inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados.

³⁶ Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Caracas, 15 de diciembre, 1999.

³⁷ Constitución Española, 1978

³⁸ Coordinadores: CONEJERO ROOS, Cristian. HIERRO HERNANDEZ-MORA, Antonio. MACCHIA, Valeria. SOTO COAGUILA, Carlos. *“El Arbitraje Comercial Internacional en Iberoamérica”*. LA LEY grupo Wolters Kluwer. Madrid, 2009, Primera Edición., V1, pp. 379-380

- Convenio sobre cláusulas de arbitraje.
- Tratado entre España y la Confederación Suiza para la ejecución de las sentencias o fallos dictado en los respectivos países.
- Convenio entre España y Francia sobre conocimiento y ejecución de decisiones judiciales y arbitrales y actas auténticas”
- Convenio entre España e Italia sobre asistencia judicial y reconocimiento y ejecución de sentencias en materia civil y mercantil.
- Convenio entre el Reino de España y la República Oriental del Uruguay sobre cooperación jurídica.
- Convenio entre el Reino de España y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, sobre reconocimiento y ejecución de sentencias judiciales y laudos arbitrales en materia civil y mercantil.
- Tratado entre el Reino de España y la República Popular China, sobre asistencia judicial en material civil y mercantil.

3.3.1 Evolución jurisprudencial positiva para el arbitraje³⁹

- Auto del Tribunal Constitucional 259/1993, de 20 de julio, alcance máximo del arbitraje.
- Auto del Tribunal Constitucional 259/1993, de 20 de julio, alcance máximo del arbitraje.
- Sentencia del Tribunal Constitucional 174/1995, de 23 de noviembre, equivalente jurisdiccional.
- Sentencias del Tribunal Constitucional 174/1995, de 23 de noviembre y 75/1996, de 30 de abril, control judicial limitado a lo previsto en la ley.
- Sentencia del Tribunal Constitucional 176/1996, de 11 de noviembre, autonomía de la voluntad de las partes y voluntariedad del arbitraje.
- Sentencia del Tribunal Constitucional 176/1996, de 11 de noviembre, tutela judicial efectiva.

³⁹ ALARB (Asociación Latinoamericana de Arbitraje) “Arbitraje y Constitución”, 2020

- Sentencia del Tribunal Constitucional 9/2005, de 17 de enero, autonomía de la voluntad de las partes.
- Sentencia del Tribunal Constitucional 9/2005, de 17 de enero, Tribunal Constitucional y su jurisdicción sobre declarar o no la constitucionalidad de un Laudo.
- Sentencias del Tribunal constitucional 119/2014, de 16 de julio y 8/2015, de 22 de enero. Compatibilidad constitucional sobre normas que imponen un arbitraje obligatorio y público.
- Sentencia del Tribunal Constitucional 1/2018, de 11 de enero. Constitucionalidad del arbitraje.
- Sentencia STC 1/2018 de 11 de enero, imposición arbitral y violación de la tutela judicial efectiva.
- Sentencia del Tribunal Constitucional 1/2018, de 11 de enero, reiteración de la equivalencia jurisdiccional.
- Sentencia del Tribunal Constitucional 1/2018, de 11 de enero, naturaleza privada del arbitraje.
- Sentencias del Tribunal Constitucional 46/2020, de 15 de junio, motivos de anulación del laudo.
- Sentencia del Tribunal Constitucional Sentencia de 15 Feb. 2021, Rec. 3956/2018 control judicial de los Laudos Arbitrales.

3.2 Problemas del establecimiento del arbitraje en el Reino de España.

Cuando se busca los motivos o causas que han impedido establecimiento efectivo del arbitraje en España, podemos encontrar un abanico de razones que permiten dar luz al problema. Estas causas se encuentran de forma fácil cuando se realiza una comparación con otros Estados donde el arbitraje es bien aceptado, promovido y con cultura jurídica como en Panamá.

No se trata en este trabajo realizar un análisis extensivo sobre las múltiples causas que originan el problema. Sin embargo, mencionaremos y desarrollaremos de forma breve siete causas que considero son de mayor relevancia.

Debido a que esas causas son producto de la falta de conocimientos, estudios sobre la materia, que han dado lugar a una imagen desdibujada del arbitraje, que ha impedido su aceptación y desarrollo dentro de la cultura jurídica española y del propio gremio de abogados.

En este sentido, haré mi mayor esfuerzo intelectual para desmitificar estas erróneas creencias sobre el arbitraje, aunque es cierto que hay algunas creencias que tienen razones fundadas para su existencia, no significa que representen un obstáculo permanente para el buen desarrollo y establecimiento del arbitraje en España.

Sin ánimo de exhaustividad ni de agotar la cuestión, destacaré los principales problemas que impiden el desarrollo del arbitraje en general y del arbitraje marítimo en particular. Estas causas son las siguientes: Antipatía o desapego de los tribunales de la jurisdicción ordinaria, coste, credibilidad, independencia de los árbitros, negociación convenio arbitral, falta de promoción del arbitraje, falta de jurisprudencia arbitral.

3.2.1 Desapego de los tribunales de la jurisdicción ordinaria.

Al igual que sucede con el derecho marítimo, los jueces no tienen un conocimiento suficiente del arbitraje y están condicionados por casos aislados en los que se han producido conductas inadecuadas por parte de algunos árbitros. Con ello se pierde la oportunidad de fomentar el arbitraje en materias muy especializadas sobre las que los jueces no tienen un conocimiento profundo o la conveniente colaboración de jueces y árbitros en determinados asuntos.

Los jueces ven al arbitraje como un mecanismo de “justicia privada”, propensa a la corrupción de los árbitros y que es un medio en el que las partes buscan una solución (Laudo) más moldada a sus necesidades. La visión que pueden tener de ella es oscura, y que va en contra de lo que puede ser la verdadera intención de los tribunales que es dar justicia.

Al mismo tiempo, la beligerancia puede ser percibida en que la existencia del arbitraje representa ceder funciones, obligaciones, deberes que tienen los tribunales del Estado a un ente administrada por privados.

También, una fuente de hostilidad está en la percepción que el arbitraje no otorgará mejor justicia y que perdure en el tiempo que la que pueda dar un tribunal arbitral con la emisión del Laudo, y que no es mejor vía para dirimir controversias que los tribunales del Estado, especialmente en el área comercial que es realmente el campo donde se desarrolla el arbitraje.

Es muy entendible esta percepción debido a que los jueces para haber llegado a tener el cargo que ostentan, tuvieron que realizar una oposición para la carrera judicial y fiscal, que representó mucho tiempo de estudio y esfuerzo (mínimo 3 años) más los años de experiencia que puedan tener en el cargo, para que un abogado escogido en común acuerdo de las partes, que no tiene la vasta experiencia judicial en el aspecto de dirimir conflictos como un juez pueda resolver un conflicto con peso de cosa juzgada. Quizá no ven en esos árbitros la capacidad suficiente que se requiere como la tiene un juez.

Sin embargo, esa percepción que algunos jueces pueden tener es equivocada, porque los árbitros son abogados que tienen una vasta experiencia profesional en el sector, y son abogados especializados en el conflicto a dirimir en el arbitraje

Ahora bien, estas percepciones y visiones de los jueces de los tribunales de la jurisdicción ordinaria tienen su causa en el propio desconocimiento de los M.A.R.C. La mayoría de los jueces estudiaron derecho con un programa de estudio donde no enseñaban M.A.R.C, su estudio como asignatura en los pensum de derecho de las facultades es reciente, y no solo en España sino en general en todos los países de derecho continental (civil law) viendo la importancia y relevancia que representa su estudio.

Como toda rama de derecho, tienen su propio mundo por descubrir, estudiar, aprender, es por esto que hoy día hay abogados especializados en los MARC y muchos Estados están optando por constitucionalizarlos.

Por otro lado, es importante señalar que esta apatía o desapego no es generalizada, ha existido bastante apoyo de los jueces a que respetan la validez de las cláusulas compromisorias arbitral en los contratos y de la autonomía voluntad de las partes, como también una jurisprudencia constitucional en defensa del arbitraje.

Del mismo modo, es necesario señalar con relación al arbitraje y al derecho marítimo, que los jueces de los juzgados de lo mercantil poseen una especialización en las materias de su competencia, lo que supondrá que sus decisiones sean en gran medida acertadas y que también estarán más acostumbrados a convivir con la alternativa del arbitraje generando seguridad jurídica en el área y comprendiendo la naturaleza de la industria y negocio marítimo y su dinámica, sirviendo de apoyo y defensa del arbitraje.

3.2.2 Costes.

El tema de los costes en el arbitraje es muy recurrente por parte de sus adversarios. Se esgrimen argumentos tales como el costo de los honorarios de los árbitros, de la institución arbitral, la tarifa administrativa y la tarifa de registro del caso (en caso que se elija un arbitraje institucional), más obviamente los gastos que han de incurrir las partes durante el proceso arbitral.

Si bien es cierto que lo señalado por los críticos del arbitraje, que sí, es costoso ir a arbitraje, olvidan que al mismo tiempo eso genera seguridad para las partes, ya que, lo que contrarresta el mayor coste es la mayor rapidez en la solución del conflicto y la resolución de este por un especialista

Y también olvidan que la duración del proceso arbitral debe ser de seis meses y está establecido así por la ley de arbitraje española⁴⁰. Ofreciendo una garantía de resolución de la controversia en un tiempo límite. Esto genera tranquilidad y confianza a las partes, pues son consciente que el juicio arbitral no pasara por encima de un año.

A diferencia de ir a los tribunales de la jurisdicción ordinaria, que sabes cuándo introduces la demanda, pero no sabes cuánto tiempo puede durar el caso en tribunales, que puede ser hasta de años. Y esa inseguridad, esa incertidumbre del tiempo acarrea al final mayores costes y gastos (como el honorario de los abogados) que los estipulados en el arbitraje a través de un centro de arbitraje.

En conclusión, en el tiempo, es más económico el arbitraje que la jurisdicción ordinaria.

⁴⁰ Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de arbitraje, artículo 37. Textos Legales Básicos. COLEX READER 2020

3.2.3 Credibilidad.

La credibilidad del arbitraje se encuentra estrechamente relacionada con la independencia de los árbitros. La confianza en el tribunal arbitral y en el proceso arbitral depende de esa credibilidad y su base jurídica se encuentra en la Constitución española, en la Ley 60/2003, en la jurisprudencia y la Convención de Nueva York 1958 del que España es parte.

3.2.4 Independencia de los árbitros.

Para muchos juristas desconfían que las partes escojan a los árbitros y eso árbitros escogidos elijan al presidente del Tribunal Arbitral. Consideran, que los árbitros que hayan sido elegidos por las partes jugarán a favor la parte que los escogió.

Los árbitros sentirán que le deben un favor, y la forma de pagarlo es resolviendo el caso a su favor o que los árbitros puedan ser fácilmente sobornados o manipulados, y es una tergiversación del sentido de esa forma de designación de los árbitros. Un ejemplo reciente fue cuando la Sala I, de lo Civil, del Tribunal Supremo confirmó la condena a indemnizar cada arbitro 750.000 euros por actuación temeraria en su labor en un arbitraje al dictar el laudo definitivo prescindiendo del tercer árbitro.⁴¹

Además, existe otro factor, que muchas veces un árbitro escogido por las partes ha asesorado o ha tenido una relación pasada con uno de los clientes de las partes o sigue teniendo relación. Pudiendo sentenciar a favor de ellos.

Pero estos son casos aislados, muy poco comunes. Además, también está la opción de que sea el propio centro institucional de arbitraje que escoja a los árbitros y de esta manera se evita la duda e inseguridad generada por el mecanismo previamente antes mencionado.

De igual forma, considero que la argumentación referida a la independencia de los árbitros puede esgrimirse de igual forma contra un juez, aunque haya sido puesto por el

⁴¹ STS (Sala 1ª) 15/02/2017 Nº de Resolución: 102/2017

Estado. Ambos (juez y árbitros) son personas y por ende vulnerables de caer en la corrupción.

La independencia de los árbitros, considero que está en buena medida garantizada por el prestigio, honorabilidad y reputación que desean y anhelan mantener los árbitros. Pues saben, que de eso viven y si son investigados por hechos de corrupción en el juicio arbitral perderán toda credibilidad ante su gremio y clientes. Nadie con sensatez arriesgaría el honor de su buen nombre.

Aunado al punto anterior, la propia ley de arbitraje nos señala que los árbitros deben revelar las «circunstancias que puedan dar lugar a dudas razonables sobre su imparcialidad e independencia», es decir, la propia ley obliga a los árbitros a ser transparente en cuanto a revelar si su designación como árbitro no se verá comprometida por guardar o haber tenido una relación cercana con alguna de las partes.

La Ley de Arbitraje como la ley modelo UNCITRAL imponen esta obligación a los árbitros porque a diferencia de los jueces que son funcionarios del Estado, no teniendo el gozo de ejercer otras actividades profesionales, por la incompatibilidad que representaría con su cargo. Los árbitros poseen un sinfín de relaciones personales y profesionales, generando intereses que es menester tener y ser considerados con mucha importancia y con especial cautela para el momento de asignarle la resolución de una controversia.

El abogado José María Alonso, en un artículo escrito y publicado en la revista jurídica de Castilla y León⁴², desarrolla de forma exhaustiva el tema de la transparencia de la designación de los árbitros, nos menciona un aspecto importante que es sobre la valoración que han de hacer los árbitros sobre que revelar y que no.

Es decir, debe sopesar con base desde la independencia e imparcialidad que consecuencias podría tener el no revelar determinadas circunstancias si estas llegasen a ser conocidas por una de las partes.

⁴² ALONSO, José María "Transparencia en la designación de árbitros y la prevención de conflictos de intereses", *revista jurídica de Castilla y León*, ISSN: 2254-3805, 29 de enero del 2013.

Nos señala, que en el 2004 se promulgaron las directrices de la IBA⁴³ sobre los Conflictos de Intereses en el Arbitraje Internacional⁴⁴ y que estas nuevas Directrices tienen como función principal “la intención de fijar un estándar común en el arbitraje internacional con el que resolver conflictos de intereses, y en particular, en que supuestos debería, o no, un árbitro revelar determinadas situaciones”⁴⁵

La relación o peso que pueden tener las Directrices en España, el autor nos señala que “su aplicación es escasa, mencionándolas, aunque sin aplicarlas directamente, la Sentencia 506/2011 de la Audiencia Provincial de Madrid, 30 de junio”^{46,47}

Alonso concluye con respecto a este tema que las Directrices ofrecen una seguridad jurídica, asegurando en gran medida la transparencia del procedimiento de la elección de los árbitros, sin obviar los riesgos existentes en la designación.

Concluyo mencionando que la independencia de los árbitros esta impuesta por la Ley de Arbitraje, con apoyo de las Directrices y de la buena ética y moral del árbitro, además, del procedimiento de elección que ofrecen los reglamentos de los centros de arbitrajes y de la confianza depositada de las partes al tribunal arbitral.

3.2.5 Negociación Convenio Arbitral

Con respecto a la negociación del convenio arbitral recae en la falta tradición de incluir en los contratos la cláusula de arbitraje, lo cual es responsabilidad sobre todo de los abogados, que se olvidan de ellas y de asesorar a su cliente sobre este medio alternativo, siendo consciente que el convenio arbitral surge del principio de la autonomía de la voluntad de las partes característica principal de la naturaleza jurídica del mismo y que está garantizada en el derecho español a través del Código Civil en su artículo 1255.

La discusión en este tema guarda relación con el derecho marítimo español, específicamente con el artículo 468 de la Ley de Navegación Marítima (LNM), el artículo señala que “Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en

⁴³ International Bar Association.

⁴⁴ IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration, 22 de mayo de 2004

⁴⁵ ALONSO, Op.cit., p.7

⁴⁶ Ibid., p.9

⁴⁷ JUR\2011\347818.

España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente. En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo.”

El artículo va en concordancia con el mandato que la sumisión al arbitraje debe ser expreso de forma escrita e inequívoco, que muestre la voluntad de las partes de renunciar a la jurisdicción ordinaria para acceder a este medio alternativo para dirimir sus posibles controversias y en el mismo orden impone que debe hacerse a través de una negociación individual y separadamente.

Desde el punto de vista del arbitraje, el mencionado artículo juega un rol un poco redundante porque el reconocimiento del convenio arbitral está ya regulado por la Convención de Nueva York⁴⁸ y, por otro lado, en aplicación del artículo VII de la convención, para reconocer un convenio arbitral puede aplicarse el artículo 9 de la ley de arbitraje, no se necesitaría este artículo en la ley marítima.

Sin embargo, entiendo la necesidad de la existencia de este artículo en la ley marítima nacional. El negocio marítimo, en general todo el comercio internacional que lleve a cabo un transporte por mar, posee una cláusula de sumisión al arbitraje O a una jurisdicción, sin perjuicio de las cláusulas flotantes de jurisdicción.

Está generalizado dentro del derecho marítimo, que las controversias suscitadas por el incumplimiento del contrato se resuelvan en arbitraje. Comprendiendo la modalidad del negocio y su internacionalización donde concurren diversos actores como: armadores, cargadores, fletadores, brokers, traders, consignatarios, porteadores, exportadores, importadores. Se hace necesaria la elaboración de contratos tipos que faciliten la movilización del transporte por mar y por consiguiente del comercio mundial.

⁴⁸ Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras, 1958.

Estos contratos tipos, tales como: BIMCO Standard Bareboat Charter 2001, BIMCO Standard Contracto of Afreightment for dry Bulk Cargoes (GENCOA), BIMCO Uniform Time-Charter (BALTIME 1939), ASBATANKVOY, BIMCO Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels (SUPLITIME 89), Shipbuilding Contract of West European Shipbuilders (AWES), entre otros muchos contratos tipos que hay en la industria marítima.

Estos contratos estipulan una cláusula de sumisión a arbitraje en Londres, con las reglas de la LMAA (London Maritime Arbitrators Association); lo que busca el artículo 468 LNM es de alguna manera defender la jurisdicción española, tratando de hacer nulas la sumisión al arbitraje de estos contratos si previamente no hubo una real negociación.

Pero, en la práctica del negocio esto no sucede como lo anhelaba el legislador con el artículo 468, quedando inaplicable el artículo. En materia de negocio marítimo, especialmente los relacionados a los contratos de utilización del buque, es muy difícil una debida y correcta negociación de sumisión a arbitraje. Aunque, los que forman parte de la industria y negocio marítimo son plenamente consciente de la imposición a arbitraje en los contratos tipos.

La negociación como aspiraba el artículo es posible en los contratos de compraventa internacional, donde las partes negocian durante meses y de forma voluntaria acuerdan esta cláusula compromisoria. Ahora bien, La salida de Reino Unido de la UE le da un cierto margen adicional de aplicación.

3.2.6 Falta de Promoción del Arbitraje.

El argumento o la excusa que no hay una promoción del arbitraje en España no posee tanta fuerza gracias a los diversos centros institucionales de arbitraje que cuenta la nación como la Centro Internacional de Arbitraje de Madrid (CIAM), el Club Español de Arbitraje con alianzas con las diversas asociaciones de arbitraje de Latinoamérica son gran promotores de este medio alternativo de resolución de controversias

Las facultades de derecho del país tienen dentro de su pensum de estudio los medios alternativos de resolución de controversias (M.A.R.C), formando a una generación de abogados con conocimiento sobre este campo jurídico.

Existe una jurisprudencia positiva, a favor de la defensa del arbitraje (la mencionaremos más adelante) y por ende en apoyo a ella.

Por otro lado, el despacho de abogados Roca Junvent en alianza con la Universidad Pontificia Comillas ICA-ICADE sobre el arbitraje en España, en el año 2018 y el uso del arbitraje por parte de las empresas que encuestaron fue de 55%, un 74% considera a este medio alternativo una vía que “facilita o potencia alcanzar acuerdos”, y un 78% “ven positivamente el futuro del arbitraje en España”⁴⁹

Asimismo, la encuesta arroja resultado sobre el menor uso de arbitraje por sectores que no han acudido a este medio en los últimos cinco años y nos arroja que en materia de transporte solo el 7% ha señalado que no ha acudido a un procedimiento arbitral. Es decir, que es el sector que más acude al arbitraje y es el sector que más confianza le tiene a este medio alternativo.⁵⁰

Con estos datos, puede observarse que dentro del mundo empresarial español hay una confianza y credibilidad al arbitraje, esto se debe a una buena promoción del mismo.

⁴⁹ ROCA JUNVENT “Primer Estudio del Arbitraje en España” Departamento de Arbitraje Roca Junvent y Universidad Pontificia Comillas ICADE, Madrid, 2018, p., 11-14.

⁵⁰ Ibid., p.14

3.2.7 Falta de jurisprudencia arbitral.

Uno de los grandes problemas o que cuenta con mayor crítica el arbitraje se debe a que no existe o cuesta encontrar jurisprudencia arbitral como puede encontrarse de forma fácil jurisprudencia de jurisdicción ordinaria, se debe porque el arbitraje cuenta entre sus características la confidencialidad, por ende, resulta de difícil acceso ubicar jurisprudencia en esta jurisdicción.

Ahora bien, es cierto que esa característica de confidencialidad ofrece tranquilidad a las empresas al decidir firmar una cláusula compromisoria de arbitraje y es un atractivo para traer nuevos casos a la jurisdicción arbitral.

El Estado, ni ninguna persona física como jurídica van a tener conocimiento sobre la existencia de un arbitraje entre determinadas empresas. Los centros institucionales están obligados y es su deber mantener la confidencialidad del caso. Nadie, que no sea la representación de las partes en el proceso arbitral tiene derecho de revisar los expedientes, como si sucede en la jurisdicción ordinaria.

Esto provoca que exista una cierta opacidad en torno al arbitraje, que lo hace más desconocido y perjudica a la confianza en las instituciones. Imposibilitando que un tribunal arbitral recién constituido pueda resolver el caso siguiendo un hilo jurisprudencial, solo si su caso tiene elementos iguales o parecidos al caso arbitral anterior.

También, la imposibilidad de publicación del laudo trasmite a las partes como un velo protector ante la opinión pública general y de la intromisión del Estado. Sin embargo, hay excepciones, como por ejemplo en Perú, donde la ley exige cuando una de las partes es el Estado se hace público el Laudo y todos tienen el derecho de leerlo, incluso se hace público cuando el Estado va arbitraje.

Del mismo modo, hay centros institucionales de arbitrajes que publican un libro donde contienen todos los casos de arbitrajes llevados en un año en la institución y son publicadas las decisiones de los tribunales, sustituyendo los nombres de las partes por unos ficticios, preservando la confidencialidad. De esta manera, se va generando una jurisprudencia institucional. Un ejemplo, es el Centro Empresarial de Conciliación y

Arbitraje (CEDCA) de Caracas, Venezuela. Estos ejemplos ponen de manifiesto que la publicidad se podría llevar a cabo de varias formas: extractos o laudos anonimizados

3.3 Palancas del arbitraje en España.

Los problemas que han dificultado la extensión de arbitraje en España debieran resolverse sin graves inconvenientes, debido que no son realmente verdaderos problemas.

La gran mayoría de ellos se están resolviendo a medida que pasa el tiempo, como la promoción y divulgación del arbitraje dentro de los operadores jurídicos de la nación, a través de las universidades, organizaciones como el Club Español de Arbitraje, los diversos Centros Institucionales de Arbitraje, la corrección de la jurisprudencia, dentro de la cual se ha impuesto una doctrina que respeta mejor los perfiles del arbitraje.

Los jueces mercantiles, los encargados de conocer casos de derecho marítimo representan una alternativa competitiva al arbitraje, que obliga a los árbitros a llevar a cabo un buen trabajo en tiempo y resoluciones acertadas.

Con respecto a la negociación de la cláusula arbitral de los múltiples contratos del negocio marítimo, no se niega ni se prohíbe la posibilidad que las partes pacten un arbitraje en un país y ley aplicable distinto a las contenidas en los contratos tipos. Sencillamente que por la urgencia y velocidad con la que se necesitan cerrar los contratos de transporte que las partes dejan para el final la cláusula de resolución de controversias.

La promoción del arbitraje en el sector empresarial español es muy grande, su relevancia es cada vez mayor en los diversos sectores como comercio, construcción, energía, telecomunicaciones, transporte, seguros, etc. Considero que la confianza en el arbitraje es cada vez mayor.

Y la falta de jurisprudencia que permita ofrecer una orientación a los tribunales de arbitrajes sobre un caso en particular cuyos elementos son parecidos a uno resuelto en el centro de arbitraje escogido por las partes, puede solucionarse si la institución emplea la publicación de los casos y la decisión del laudo, omitiendo el nombre de las partes y

de los árbitros, como actualmente realiza el CEDCA, de esta manera no se estaría violentando la confidencialidad del arbitraje.

3.4 Centros de Arbitrajes en el Reino de España.

Mencionaré los diversos centros institucionales de arbitrajes que hay en España, desde que año fueron creados, señalaré los aspectos relevantes de sus reglamentos, los árbitros que forman su lista de árbitros, pero me enfocaré en los árbitros especializado en derecho marítimo.

3.4.1 Centros Institucionales de Arbitraje.

Los centros arbitrajes que mencionaremos son los siguientes: Centro Internacional de Arbitraje de Madrid (CIAM), Corte Civil y Mercantil de Arbitraje (CIMA), Corte de Arbitraje del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid, Corte Española de Arbitraje, Tribunal Arbitral de Barcelona (TAB), Tribunal Arbitral de Valencia.

3.4.1.1 Centro Internacional de Arbitraje de Madrid (CIAM)

El Centro Internacional de Arbitraje de Madrid es el centro institucional de arbitraje más joven y moderno de España, con una visión internacional para impulsar a España como opción viable para sede de arbitrajes internacionales.

Su constitución fue el 25 de julio de 2019 por diferentes instituciones como la Cámara Oficial de Comercio Industria y Servicios de Madrid, la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de España, y la Asociación Civil y Mercantil de Arbitraje⁵¹

A su vez, es la fusión de tres centros institucionales como Corte de Arbitraje de Madrid, Corte Civil y Mercantil de Arbitraje, la Corte Española de Arbitraje. Recientemente, se ha integrado como socio estratégico la Corte de Arbitraje del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid.⁵²

El CIAM está en funcionamiento desde el 1 de enero de 2020, posee un estatuto, un reglamento y unas reglas sobre la designación de árbitros. Lo innovador que ofrece

⁵¹ <https://madridarb.com/organos/>

⁵² <https://madridarb.com/organos/>

esta institución arbitral, es que no cuentan con una lista de árbitros como suelen tener este tipo de instituciones.

Sin embargo, el Ilustre Colegio de Abogados de Madrid cuenta con una lista de árbitros especializados en derecho marítimo que puede tomarse en consideración al momento de designar árbitros para un tribunal arbitral marítimo en sede del CIAM (ver Anexo I)

Los nombramientos de los árbitros están reglados por las Reglas de Designación y Confirmación de Árbitros, en el que participan la secretaria general, el Comité de Apoyo a la secretaria general y la Comisión de Designación de Árbitros.⁵³

Lo más relevante del reglamento de arbitraje del CIAM es su anexo 1 sobre la designación y confirmación de los árbitros, pues es una forma distinta a la opción de lista de árbitros. En tal sentido señalaré los puntos importantes del anexo.

Anexo 1 al Reglamento de Arbitraje. Reglas de designación y confirmación de árbitros.

El anexo consta de siete artículos que abarcan lo siguiente: Principios Generales, Fase de Propuesta, Fase de designación, Designación directa de árbitros, Criterios de designación de candidatos, procedimientos de confirmación, actas de la comisión de designación de árbitros.

En los principios generales (artículo 1) señala un punto innovador, las partes eligen a los co-árbitros y además pueden elegir al presidente del tribunal arbitral, algo que en la costumbre es dejado a los co-árbitros. Permitiendo la libre elección a las partes de elegir a todos los miembros del tribunal.

Cuando por falta de acuerdo entre las partes, será el propio centro a través del Comité de Apoyo al secretario general, el secretario general y la Comisión de Designación de Árbitros, quien realice el procedimiento de designación y confirmación de árbitros.

⁵³ <https://madridarb.com/arbitros/>

La propuesta de árbitros por parte del CIAM por estos tres órganos, garantiza a las partes que la lista que les será presentada paso por un análisis minucioso y estricto para ofrecer a los mejores candidatos a árbitros para la resolución del conflicto.

Cuando el centro ha de designar un árbitro directamente, debe proceder con lo estipulado en los artículos 2 y 3, modificando lo siguiente:

- a) Cada Vicesecretario propondrá dos candidatos.
- b) El secretario general podrá excluir a uno de los dos candidatos propuestos por cada Vicesecretario.
- c) Los candidatos remanentes formarán la Propuesta de Candidatos.

3.4.1.2 Tribunal Arbitral de Barcelona (TAB)

Desde el 15 de febrero de 1989 se funda el Tribunal Arbitral de Barcelona por la asociación por el Ilustre Colegio de la Abogacía de Barcelona, la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Barcelona, el Ilustre Colegio Notarial de Cataluña y el Consejo de los Ilustres Colegios de Abogados de Cataluña.⁵⁴

La lista de árbitros que ofrece el TAB son un total de 100 registros de una búsqueda total de 402 registros, abarcando 29 localidades que incluye a Roma, Bruselas, Copenhague y Lisboa⁵⁵

Un punto que llama la atención de la lista de árbitros, según artículo 11.3 del Reglamento de la TAB que la persona que desee solicitar su incorporación a la lista para futuros arbitrajes de derecho, debe cumplir con ciertos requisitos como ser jurista con más de diez años graduado de la licenciatura y que en ese tiempo haya tenido una profesión jurídica.

De esta forma, el TAB ofrece garantía a las partes que, si escogen un arbitraje de derecho, los árbitros poseerán pleno conocimiento de las leyes, para que el laudo arbitral este bien motivado conforme a un razonamiento jurídico propio del derecho.

⁵⁴ <https://tab.es/el-tab/historia/>

⁵⁵ <https://tab.es/arbitros/lista-de-arbitros/>

Un punto que llama poderosamente la atención con respecto a los abogados especialistas en derecho marítimo que ofrece la lista de árbitros del TAB es que solamente poseen un solo abogado en la lista de un universo de 402 registros totales y se encuentra ubicado en la localidad de Barcelona. (Ver Anexo II)

El artículo 11 del reglamento del TAB deja claro las partes deben de escoger a los árbitros y el presidente del tribunal será escogido por los co-árbitros. Se permite elegir a un árbitro que no esté en la lista. Asimismo, el centro institucional puede escoger a los árbitros del tribunal si las partes no se ponen de acuerdo.

Por último, en la página web del TAB⁵⁶ ofrecen la jurisprudencia en materia de arbitraje a través del blog del abogado José Carlos Fernández Rozas, donde podrá encontrarse toda la jurisprudencia española relativa al arbitraje⁵⁷.

Al momento de ofrecer esta opción en su página web, el TAB busca transmitir al usuario una actualización de las decisiones judiciales en esta materia, buscando transmitir confianza a los usuarios con respecto a este medio alternativo de resolución de conflicto. Buscando promover el arbitraje.

3.4.1.3 Tribunal Arbitral de Valencia (TAV)

El Ilustre Colegio de Abogados de Valencia funda en 2009 el Tribunal Arbitral de Valencia. A lo largo de estos años el TAV ha firmado acuerdos con múltiples instituciones, tanto en el ámbito nacional como internacional entre las que cabe destacar la Corte Europea de Arbitraje, la Federación de Colegio de Abogados de Europa y la Generalitat Valenciana.⁵⁸

El TAV tiene regulado el nombramiento de los árbitros en el artículo 8 del reglamento, dos aspectos relevantes que señala el artículo. El primero, la elección de un árbitro único, siendo el principio general la constitución del tribunal por tres árbitros y en juicios cortos o rápidos la elección de uno.

⁵⁶ <https://tab.es/articulos-de-jurisprudencia/>

⁵⁷ <https://fernandezrozas.com/category/arbitraje/>

⁵⁸ <http://www.tav.icav.es/contenido.php?idioma=es&menucat=0&id=1>

El segundo aspecto es cuando las partes hayan decidido que la constitución del tribunal se hará por tres árbitros, las partes tienen el derecho de elegir al presidente del tribunal y en caso de no ponerse de acuerdo serán los árbitros quien lo escoja.⁵⁹

3.4.1.4 Corte de Arbitraje y Mediación de Valencia.

En 1989 se crea la Corte de Arbitraje y Mediación de Valencia como misión atribuida a la Cámara Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Valencia. La corte es un departamento de la Cámara, cuyo fin es la administración de los procedimientos arbitrales llevados en dicha institución.⁶⁰

Para garantizar la eficacia de la Corte y ofrecer seguridad a las personas que quieran acudir a arbitraje utilizando esta institución arbitral como sede, la Cámara cedió autonomía e independencia a la Corte, permitiendo la transparencia.

Cuenta con una lista de árbitros amplia, abarcando diversas ramas del Derecho, con respecto al derecho marítimo sucede igual que el Tribunal Arbitral de Barcelona (TAB) con un solo abogado especializado en derecho marítimo (ver Anexo III)

En la elección, designación, aceptación y nombramiento de los árbitros la Corte sigue la costumbre de las instituciones arbitrales, permitiendo que sean las partes quienes elijan a los árbitros que se encuentran dentro de la lista que ofrece la institución y que inclusive pueden elegir un árbitro que no se encuentre en el censo siempre y cuando reúna las condiciones pertinentes para conocer de la causa.⁶¹

3.5 Ley 60/2003, de 23 de diciembre de arbitraje.

El precedente de la Ley 60/2003 es la Ley 36/1988, de 5 de diciembre, elaborado basándose en la Ley Modelo UNCITRAL de 21 de junio 1985. La existencia de la Ley 36/1988 fue posible gracias al Real Decreto 1094/1981 que dio la apertura al arbitraje comercial internacional.

⁵⁹ TAV “Reglamento de Arbitraje del Tribunal Arbitral de Valencia (TAV)”, artículo 8. Valencia, 2008

⁶⁰ <https://www.cortearbitrajeymediacionvalencia.com/quienes-somos/>

⁶¹ Corte de Arbitraje y Mediación de Valencia AV “Reglamento de Arbitraje Corte de Arbitraje y Mediación de Valencia”, artículo 13. Valencia, 2015

La exposición de motivos de la ley 60/2003 señala que el período de vigencia la ley que la precedió tuvo como consecuencia una notable expansión del arbitraje en España, aumento significativamente el número de convenios arbitrales en las relaciones jurídicas contractuales.

También se asentaron las instituciones arbitrales, un ejemplo son las diversas instituciones que cuenta hoy España, algunas de ellas mencionadas en este Trabajo Final de Maestría. Y un cuerpo doctrinal importante que hasta el presente sigue produciéndose, con excelentísimos abogados especialistas en arbitraje.

Del mismo modo, la exposición de motivos nos indica la relevancia en el ámbito del ordenamiento jurídico que la institución del arbitraje ha de evolucionar al mismo ritmo que el tráfico jurídico para no quedarse desfasada. Y, reconociendo que a ley 36/1988 poseía unas lagunas e imperfecciones que habían de ser solventadas con la promulgación de la nueva ley.

La ley de arbitraje cumplirá este año 18 años de vigencias, considerada una de las leyes más modernas de arbitraje de Hispanoamérica, cuenta con nueve (9) títulos y cuarenta y seis (46) artículos, redactada y elaborada con base a la Ley Modelo UNCITRAL y disposiciones del Convenio de Nueva York 1958 en materia de ejecución de laudos extranjeros.

Los títulos de la ley son los siguientes:

- Título I: Disposiciones Generales.
- Título II: Del Convenio arbitral y sus efectos.
- Título III: De los árbitros.
- Título IV: De la Competencia de los árbitros.
- Título V: De la sustanciación de las actuaciones arbitrales.
- Título VI: Del pronunciamiento del laudo y de la terminación de las actuaciones.
- Título VII: De la anulación y de la revisión del laudo.
- Título VIII: De la ejecución forzosa del laudo.
- Título IX: Del exequátur de los laudos extranjeros

Como puede observarse la ley abarca todos los aspectos de suma importancia para ofrecer una seguridad jurídica al desarrollo del arbitraje en la nación tanto en el área internacional como nacional y también son norma el procedimiento y proceso arbitral.

Un aspecto que puede interesar al arbitraje marítimo es la elección del idioma por las partes, entendiendo que el negocio marítimo y el derecho marítimo son de característica muy internacional y que las partes que lo componen pueden tener diversas nacionalidades, y es una ventaja la libertad de poder escoger un idioma que beneficie y facilite para las partes del proceso arbitral marítimo.

3.6 Ley de la Navegación Marítima.

La Ley de Navegación Marítima española (LNM) viene a sustituir el Libro III sobre el comercio marítimo del Código de Comercio de 1885. A pesar del tiempo transcurrido para actualizar la legislación marítima mercantil, la presente ley es sin duda de las más modernas de Hispanoamérica, con una legislación acorde a las necesidades de la industria marítima y con una inclinación a la constante actualización para adaptarse a las necesidades del sector marítimo español.

La LNM está constituida por diez (10) títulos que a su vez están subdivididos por capítulos y secciones para un total de quinientos veinticuatro (524) artículos más diez (10) disposiciones adicionales, dos (2) transitorias, una (1) disposición derogatoria y doce (12) disposiciones finales.

Los títulos de la ley marítima son los siguientes:

- Título I: De la ordenación administrativa de la navegación.
- Título II: De los vehículos de la navegación.
- Título III: De los sujetos de la navegación.
- Título IV: De los contratos de utilización del buque.
- Título V: De los contratos auxiliares de la navegación.
- Título VI: De los accidentes de la navegación.
- Título VII: De la limitación de la responsabilidad.

- Título VIII: Del contrato de seguro marítimo.
- Título IX: Especialidades procesales.
- Título X: Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo.

La LNM busca regular las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima, es decir, el objeto y ámbito de la aplicación. Por otro lado, puede observarse la relevancia que poseen los convenios internacionales con relación al mundo marítimo, pues la propia ley remite a estos convenios como parte del derecho español aplicable.⁶²

Con relación al arbitraje marítimo encuentra en la LNM un apoyo sólido, debido al carácter dispositivo de muchos de sus preceptos, su coherencia con los convenios internacionales y el valor que se reconoce a los usos. Ejemplo, el artículo 2 de la LNM y casos concretos como es la llamada las Reglas de York y Amberes para regular la avería gruesa, o los llamados usos internacionales en distintos supuestos.

Además, se regula con la ley las materias de gran significado y peso para el derecho marítimo español y el negocio nacional e internacional, tales como principios generales de interpretación, la ordenación administrativa (título I), normas de policía, vehículos de la navegación (título II), sujetos de la navegación (título III), contratos de utilización del buque (título IV), el abordaje, seguros marítimos (título VIII), responsabilidad del armador o fletador y la avería gruesa.⁶³

Para el campo que nos interesa que es el arbitraje marítimo nacional internacional, debemos enfocarnos en dos importantes artículos que son: el artículo 251 LNM y el artículo 468 ejusdem.

El artículo 251 regula la eficacia traslativa estableciendo lo siguiente:

“La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas.

⁶² Ley Navegación Marítima 2014, Prólogo Martínez Arroyo, Ignacio.

⁶³ Id.

El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el capítulo I del título IX”

Artículo 468 regula las cláusulas de jurisdicción y arbitraje señalando lo siguiente:

“Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera que los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciarán, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos.”

En ambos artículos se impone la obligación de que las cláusulas de jurisdicción y arbitraje deben poseer el consentimiento, la voluntad, la aceptación expresa de las partes y/o adquirente de la mercancía para que tenga validez. Esto interpreta como que la sumisión a los foros extranjeros no se tomará como válidas si fue impuesta o no negociada de forma individual y separadamente.

Sin embargo, se han barajados posibles reformas a las leyes concernientes al derecho marítimo, como por ejemplo, un Anteproyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, de fecha 15 de febrero 2021.

Los artículos 251 y 468 de la LNM serán reformados quedando de la siguiente manera:

Artículo 251 del anteproyecto de ley de modificación:

“1. La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas.

2. El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción, arbitraje y elección de ley aplicable, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el artículo 468.”

Artículo 468 del anteproyecto de ley de modificación:

“1. Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o a arbitraje en el extranjero, así como las de elección de ley aplicable contenidas en los contratos de utilización del buque, en los contratos auxiliares de la navegación, o en los conocimientos de embarque, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

2. En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción, de arbitraje o de elección de ley en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el apartado anterior o en los conocimientos de embarque no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo.

3. A falta de acuerdo celebrado en los términos de este artículo, los derechos y acciones del tercer tenedor adquirente del conocimiento de embarque se regirán por la ley del país donde se encuentre el puerto de descarga designado en el título.”

La Dirección General de la Marina Mercante pretende con la reforma “reforzar las previsiones que ya se establecieron en la redacción original de la Ley de Navegación Marítima para hacer frente al problema de las cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque y pólizas de fletamento. Con la finalidad de reforzar la competencia jurisdiccional española y, con ello, la tutela judicial dentro de nuestro país, en los casos de reclamaciones de la carga descargada en España se reforman los artículos 251 y 468.”⁶⁴

⁶⁴ Dirección General de la Marina Merca. Anteproyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, p.9. de fecha 15 de febrero 2021.

Se apunta con esta modificación de ambos artículos reforzar y defender la jurisdicción española y que los arbitrajes sean llevados en España o que su derecho sea aplicable al fondo de la controversia.

Aunque, ante esta propuesta de reformas tienen sus detractores, incluso las navieras españolas, que todavía no terminan de ver con buenos ojos o esperanzas estos aspectos que buscan ser modificados.

Esto puede tener como consecuencia positiva, en caso de aplicarse correctamente, más arbitrajes marítimos internacionales en suelo español y de mayor promoción al arbitraje marítimo doméstico.

3.7 Conclusiones.

España, como Estado miembro y de mayor representación histórica, cultural, lingüística y social de los países de Hispanoamérica cuenta con una capacidad legal, jurisprudencial y doctrinal para ser un Estado amigable, seguro, a favor del arbitraje, para que sea considerado como sedes de arbitrajes marítimos internacionales y de la aplicación de su derecho al fondo de la controversia en arbitrajes marítimos cuyas sedes no sea España.

Cuenta con una ley de arbitraje moderna, con una ley marítima mercantil de las más actualizadas a los tiempos exigentes de la industria marítima y con una proyección de reforma que lo convertirá más moderno. Una jurisprudencia en constante defensa y promoción de este medio alternativo de resolución de conflictos.

Una constitución que garantiza los derechos individuales de sus ciudadanos y habitantes, garantizándose de esta forma la autonomía de la voluntad de las partes, principio también ubicado en el código civil.

Una evolución doctrinal desde 1988 con la anterior ley de arbitraje, que fue derogada por la actual 60/2003. Además, de una diversidad de centros institucionales de arbitraje por toda la nación, ofreciendo una variedad de ubicaciones donde puede desarrollarse el arbitraje.

Los reglamentos de los centros institucionales tienen como marco y como guía a la ley 60/2003, siendo reglamentos que regulan los procedimientos de la misma forma que se regula en arbitrajes internacionales, para estar en armonía con los centros arbitrales del mundo.

España cuenta con excelentísimos abogados maritimistas muy bien formados y preparados, con una vasta experiencia en juicios marítimos como en arbitrajes marítimos, dándoles las capacidades intelectuales y prácticas para dirigir como árbitros de un tribunal arbitral en un caso de derecho marítimo.

Es necesario que los abogados comiencen a crear e incluir las cláusulas de arbitraje en España, que se configuren cortes transparentes y de prestigio, que los centros de arbitrajes diseñen procedimientos adaptados a la naturaleza de cada controversia, especialmente la marítima (en trámites, tiempos y costes). Que puedan establecerse una responsabilidad severa de instituciones arbitrales y árbitros por la violación de sus obligaciones. No es una tarea sencilla, pero que no se puede retrasar más, creyendo que no se puede, si se puede, voluntad, trabajo y esfuerzo, además que son un país ejemplar del mundo hispánico, deben dar el ejemplo.

Como modelo de ejemplo, expondremos el caso de Panamá que se verá a continuación, este modelo ejemplar servirá para las propuestas para España, que se observarán al final del trabajo de investigación.

Panamá

Panamá es un Estado cuya posición geográfica es estratégica porque lo ubica entre el océano pacífico y el mar caribe, le permite tener un Canal que conecta al océano atlántico con el océano pacífico, siendo uno de los tránsitos marítimos con mayor demanda en el tráfico de mercancías por mar.

Por su ubicación geográfica, Panamá es un país marítimo por excelencia, no solo en Latinoamérica sino a nivel mundial, cuenta con una tradición jurídica en el derecho marítimo nacional e internacional, además ha desarrollado a profundidad esta rama especializada del derecho y ha creado una jurisdicción especial marítima. Por otro lado, es un Estado que reconoce la importancia del arbitraje para resolver las disputas concernientes con esta rama del derecho.

El objetivo que se intenta alcanzar con este capítulo, relativo con Panamá es servir de ejemplo o espejo para España, en donde puede tomarse algunos aspectos de la legislación panameña para posible aplicación dentro del país, teniendo también en cuenta que ambos Estados son Estados maritimistas con grandes extensiones de costas y con importante tráfico marítimo.

Otro punto de escogencia a Panamá para que pueda servir de ejemplo para España no es solo sus grandes extensiones de costas, posición geográfica y de gran tráfico marítimo (Canal de Panamá, Estrecho de Gibraltar) también como un país pequeño, de habla hispana, que en un época histórica fue colonia española cuando formaba parte de Colombia, se ha convertido en una potencia marítima y haber creído en el derecho marítimo y en el arbitraje marítimo como perfecta fórmula para un buen desarrollo legislativo, jurisprudencial para atraer arbitrajes internacionales marítimos a su nación como también inversiones extranjeras.

4.1 Centros Institucionales de Arbitraje.

Analizaremos el Centro de Arbitraje más importante de Panamá de la misma forma que se hizo cuando analizamos los distintos centros institucionales arbitrales de España y a modo de comparación.

4.1.2 Centro de Conciliación y Arbitraje de Panamá.

El Centro de Conciliación y Arbitraje de Panamá (CECAP) cuenta con más de 25 años de experiencia en la administración de procesos arbitrales de diversas índoles como comerciales, marítimos, construcción, seguro y reaseguros. Es el centro institucional más importantes de Latinoamérica, como consecuencia del gran apoyo y desarrollo legislativo arbitral en Panamá⁶⁵.

Cuenta con una óptima plataforma tecnológica que le permiten administrar el proceso arbitral y recibir la demanda y que las partes puedan acceder a su expediente de forma electrónica sin importar en que ubicación geográfica se encuentren las partes.

El Reglamento de Arbitraje consta de 56 artículos, divididos en cinco secciones: Disposiciones Generales, Procedimiento Arbitral, Constitución del Tribunal Arbitral, El Procedimiento Arbitral y el Laudo Arbitral⁶⁶.

Dos aspectos que llaman la atención del Reglamento, el primero de ellos es que divide el procedimiento arbitral en dos secciones (el II y el IV) el primero abarca la demanda de arbitraje, el saneamiento de la demanda, la contestación de la demanda de arbitraje, los efectos del acuerdo de arbitraje, la incorporación de otras partes a proceso y la acumulación de arbitrajes.

El segundo incluye disposiciones generales, fijación de la causa, decisión sobre competencia, efectos de la declaración sobre competencia del tribunal arbitral, de las pruebas, audiencias, medidas cautelares, alegatos de conclusión, declaración de conclusión del procedimiento.

⁶⁵ <https://cecap.com.pa/>

⁶⁶ <https://cecap.com.pa/wp-content/uploads/2019/03/1-Reglamento-Arbitraje-P%C3%A1gina-Web.pdf>

El otro aspecto importante está relacionado al nombramiento de los árbitros, artículo 14, sección III que señala cuando las partes no hayan establecido el número de árbitros que constituirá el tribunal arbitral se designará unos árbitros dependiendo de la cuantía, si es menor o mayor, esa cuantía está determinada si el monto de la demanda excede a 250.000 dólares americanos se considerará mayor cuantía y por consiguiente la designación será de tres árbitros, si es menor a ese monto, procederá asignarse solo un árbitro.

Puede considerarse a las medidas cautelares, establecidas en el artículo 33 como un punto innovador que puede ofrecer el reglamento, pues se está autorizando al tribunal arbitral la facultad de imponer medidas cautelares cuando una de las partes del conflicto así lo solicitaran.

Por otro lado, con relación a la lista de árbitros que ofrece el CECAP, lo tiene dividido en 16 ramas, entre ellos el marítimo (ver Anexo IV) con once abogados en la sección marítima, la mayoría de nacionalidad panameña. A diferencia de la mayoría de los centros institucionales de arbitraje de España, el CECAP cuenta con una lista especializada en la rama de derecho marítimo, reconociendo la importancia de esta materia jurídica.

4.2 De la Ley 8 de 30 de marzo de 1982, Que crea los Tribunales Marítimos y dicta Normas de Procedimiento Marítimo, con las modificaciones, adiciones y supresiones adoptadas por las Leyes 11 de 23 de mayo de 1986 y 12 de 23 de enero de 2009

Al igual que en el capítulo anterior donde se mencionó y analizó la Ley de Navegación Marítima española, analizaremos y mencionaremos los puntos novedosos de la equivalente LNM panameña, que es la Ley 8 de 30 de marzo de 1982, especialmente a los puntos pertinentes para el presente trabajo final de master.

La presente ley puede observarse que es enfocada en la jurisdicción marítima panameña y los procedimientos. La ley reconoce la importancia del derecho marítimo y su especialidad, tiene un total de 624 artículos y nueve títulos. Lo que más llama la

atención de la ley a efectos de este trabajo de investigación son el artículo 1, artículo 2, artículo 19 y el Título III, Capítulo I artículos 25 hasta el 40 relativos a las reglas comunes del procedimiento marítimo.

Artículo 1. La presente Ley regula la organización, la competencia y el procedimiento de la jurisdicción marítima de Panamá. La primera instancia se sustanciará ante juzgados que se denominan Tribunales Marítimos. Se crea el Tribunal de Apelaciones Marítimas de la República de Panamá, con jurisdicción en todo el país, el cual conocerá de la segunda instancia en materia marítima⁶⁷.

En este artículo, la ley crea la jurisdicción marítima panameña, en dos instancias, denominados tribunales marítimos y apelaciones marítimas de la República de Panamá, siendo los únicos tribunales con competencia en materia marítima.

Panamá, con este artículo da un paso importante en el desarrollo, especialización y estudio del derecho marítimo por parte de los operadores jurídicos panameños, como abogados, fiscales, jueces, estudiantes universitarios.

Artículo 2. La justicia en materia marítima se ejerce: i. Por los Tribunales Marítimos. 2. Por el Tribunal de Apelaciones Marítimas. 3. Por los Tribunales de Arbitraje.⁶⁸

Este artículo 2 presenta algo muy innovador y especial, establece que la justicia en materia marítima se ejerce también por los tribunales arbitrales. El legislador panameño reconoce la importancia y apoyo que pueden ofrecer la jurisdicción arbitral para dar y garantizar justicia, sobre todo en el campo marítimo que requiere de un alto grado de especialización por parte de los abogados.

Otorga el derecho de que las partes decidan dirimir sus conflictos en dos jurisdicciones altamente especializados como lo son los tribunales marítimos o la jurisdicción arbitral marítima, ofreciendo tranquilidad a las partes que en ambas

⁶⁷ Ley 8 de 30 de marzo de 1982, Que crea los Tribunales Marítimos y dicta Normas de Procedimiento Marítimo, con las modificaciones, adiciones y supresiones adoptadas por las Leyes 11 de 23 de mayo de 1986 y 12 de 23 de enero de 2009

⁶⁸ Id.

jurisdicciones existirá seguridad jurídica y protección del Estado de sus derechos y al debido proceso.

Artículo 19 “Los Tribunales Marítimos tendrán competencia privativa en las causas que surjan de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimos, ocurridos dentro del territorio de la República de Panamá, en su mar territorial, en las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del Canal de Panamá. Estas causas incluirán reclamaciones que surjan de actos que se ejecuten o deban ejecutarse desde, hacia o a través de la República de Panamá.

Los Tribunales Marítimos también tendrán competencia privativa para conocer de las acciones derivadas de los actos de que trata el párrafo anterior, ocurridos fuera del ámbito territorial antes señalado, en los siguientes casos:

1. Cuando las respectivas acciones vayan dirigidas contra la nave o su propietario, y la nave sea secuestrada dentro de la jurisdicción de la República de Panamá, como consecuencia de tales acciones.

2. Cuando el Tribunal Marítimo haya secuestrado otros bienes pertenecientes a la parte demandada, aunque esta no esté domiciliada dentro del territorio de la República de Panamá.

3. Cuando la parte demandada se encuentre dentro de la jurisdicción de la República de Panamá y haya sido personalmente notificada de cualesquiera acciones presentadas en los Tribunales Marítimos.

4. Cuando la nave o una de las naves involucradas sea de bandera panameña, o la ley sustantiva panameña resulte aplicable en virtud del contrato o de lo dispuesto por la propia ley panameña, o las partes se sometan expresa o tácitamente a la jurisdicción de los Tribunales Marítimos de la República de Panamá.”

En este artículo lo relevante es que la ley limita la competencia de los tribunales marítimos, es decir, sobre que versan los demás de derecho marítimo, como, por ejemplo, el comercio, transporte, tráfico marítimos dentro de la jurisdicción panameña como también a las naves de que tengan su bandera.

Para fines del trabajo investigativo, este artículo señala muy bien que puede temas o circunstancias puede ser conocido por la jurisdicción marítima panameña, puesto que, en España, quien conoce de temas marítimos son los juzgados de lo mercantil pero incluso en reiteradas oportunidades puede ocasionarse confusión si un determinado tema marítimo debe conocerlo el juzgado mercantil o el civil. En cambio, en esta ley no deja dudas al respecto.

Los artículos 25 al 40 de la ley, contienen todo lo relacionado con el procedimiento marítimo, lo cual el legislador reconoce que, ante una materia tan especializada y exigente, requiere a su vez unos procedimientos igualmente especial y adaptable a la materia marítima.

Este procedimiento especial marítimo complementa al Reglamento del CECAP o cualquier otro Reglamento que las partes en común acuerdo hayan escogido para el arbitraje, o incluso puede utilizarse este procedimiento para todo el arbitraje marítimo y por el cual los árbitros del tribunal deben ceñirse.

Sin duda esto da una ventaja a Panamá para que sea su ley adjetiva sea aplicable a en los arbitrajes marítimos internacionales. E incluso, la propia ley en si puede utilizarse como ley aplicable al fondo de la controversia porque la propia ley establece que los tribunales de arbitrajes ejercen la justicia en materia marítima.

La Ley 8 de 30 de marzo 1982 y los artículos que acabamos de analizar dan a Panamá una ventaja marítima y arbitral con los demás Estados de Latinoamérica, convirtiéndolo en un país referente para el arbitraje marítimo nacional e internacional.

4.3 Ley 131 de 31 diciembre 2013 Que regula el arbitraje comercial nacional e internacional en Panamá.

La ley panameña de arbitraje, la Ley 131 de 31 diciembre 2013 es una ley inspirada de la Ley Modelo UNCITRAL, contiene 71 artículos y trece capítulos. Es una ley muy moderna y actualizada en materia de arbitraje internacional.

El artículo 1 de la ley señala que *Ámbito de aplicación. Esta Ley se aplica a los arbitrajes cuya sede se halle dentro del territorio panameño, sean de carácter nacional o internacional, sin perjuicio de lo establecido en tratados o acuerdos internacionales de los que el Estado panameño sea parte o en leyes que contengan disposiciones especiales sobre arbitraje, en cuyo caso las normas de la presente Ley serán de aplicación supletoria. Las normas contenidas en los artículos 17, 18, 42, 43, 44, 70 y 72 de esta Ley se aplicarán inclusive si la sede del arbitraje se encuentra fuera del territorio panameño*⁶⁹.

Una observación que llama la atención del artículo 1 es cuando señala “*Las normas contenidas en los artículos 17, 18, 42, 43, 44, 70 y 72 de esta Ley se aplicarán inclusive si la sede del arbitraje se encuentra fuera del territorio panameño*”.

El artículo 17 señala todo lo relacionado con los efectos del acuerdo de arbitraje, el artículo 18 sobre el acuerdo de arbitraje y adopción de medidas cautelares por el tribunal judicial. Los artículos 42, 43 y 44 están relacionados con las medidas cautelares dictadas por el tribunal judicial, en este sentido el artículo 42 es sobre reconocimiento y adopción, el artículo 43 Medidas cautelares y órdenes preliminares de tribunal con sede en el extranjero y el artículo 44 en relación a la competencia de los tribunales judiciales.

Si las partes del arbitraje fijan como derecho aplicable al fondo de la controversia al derecho panameño, la ley nacional de arbitraje regulará lo relacionado con las medidas cautelares y el acuerdo del arbitraje, y es de obligatorio cumplimiento.

El artículo 20 nos señala sobre el perfil del árbitro, algo innovador en leyes de arbitraje porque “*Los árbitros deberán cumplir con el siguiente perfil: 1. Los árbitros*

⁶⁹ Ley 131 de 31 de diciembre de 2013 Que regula el arbitraje comercial nacional e internacional en Panamá y dicta otra disposición

podrán ser de cualquier nacionalidad, salvo acuerdo en contrario de las partes. 2. En caso de arbitraje internacional, los árbitros podrán ser o no abogados a elección de las partes. 3. Cuando se trate de arbitraje nacional en Derecho, los árbitros deberán ser abogados en ejercicio. Los árbitros y los funcionarios de las instituciones arbitrales no son servidores públicos”.

Este artículo deja claro que los árbitros no necesariamente tienen que ser abogados si se trata de un arbitraje internacional y además que pueden ser de cualquier nacionalidad. Si bien es cierto que es una característica especial del arbitraje lo que se acaba de mencionar, considero que es innovador que aparezca en una ley especial de arbitraje, porque se deja enmarcado en una ley lo que es una práctica habitual en los arbitrajes.

Al igual que lo anterior, es novedoso el artículo 51 de la ley que señala las normas aplicables al litigio

“El tribunal arbitral decidirá el litigio de conformidad con las normas jurídicas elegidas por las partes como aplicables al fondo del litigio. Se entenderá que toda indicación del Derecho u ordenamiento jurídico de un Estado determinado se refiere, a menos que se exprese lo contrario, al derecho sustantivo de ese Estado y no a sus normas de conflicto de leyes. 2. Si las partes no indican la ley aplicable, el tribunal arbitral aplicará las normas jurídicas que estime apropiadas. 3. El tribunal arbitral decidirá ex aequo et bono o como amigable componedor solo si las partes le han autorizado expresamente a hacerlo así.

En todos los casos, el tribunal arbitral decidirá con arreglo a las estipulaciones del contrato y tendrá en cuenta los usos mercantiles aplicables al asunto. En los arbitrajes internacionales se tendrá en cuenta, además, los Principios del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) sobre los Contratos Comerciales Internacionales”

Es novedoso porque al igual que en los artículos previamente mencionado, el legislador deja establecido como debe decidir los tribunales arbitrales los litigios como además ofreciendo opciones en caso que las partes hayan omitido señalar la ley

aplicable, de esta manera, el legislador otorga una especie de seguridad y libertad a los tribunales arbitrales de cómo deben enfrentarse y decidir ante un determinado litigio.

Y, por último, el artículo 6 que contiene todo lo relacionado con las reglas de interpretación de la ley estableciendo, lo siguiente *“En la interpretación de la presente Ley, habrá de tenerse en cuenta su origen internacional y la necesidad de promover la uniformidad de su aplicación y la observancia de la buena fe. Las cuestiones relativas a las materias que se rigen por la presente Ley que no estén expresamente resueltas en ella se dirimirán de conformidad con los principios generales del arbitraje”*.

La propia ley contempla como debe interpretarse, señalando que debe tenerse en cuenta su origen internacional y los principios generales del arbitraje, ante cualquier duda o forma de interpretación, el legislador lo aclara con este artículo. Generando una seguridad jurídica a las partes durante su proceso arbitral.

4.4 Conclusiones.

Panamá a pesar de ser un Estado pequeño, cuenta con una legislación muy avanzada en materia de derecho marítimo, con la creación de una jurisdicción especial marítima, con un procedimiento especial adaptado a esta rama especial del derecho, promueve y apoya al arbitraje y lo considera como un medio alternativo eficaz para ofrecer justicia en materias marítimas.

Posee una gran cultura arbitral, el CECAP es sede de diversos tipos de arbitrajes (ver Anexo V) el arbitraje promovido por el poder legislativo desde finales del siglo XX con la ley 8 de 30 de marzo 1982, han promulgado una ley de arbitraje muy moderna y actualizada con la Ley Modelo UNCITRAL.

Es evidente que estamos ante un Estado marítimo que reconoce su importancia en la industria, negocio y derecho marítimo, por ende, vemos como tienen un gran desarrollo legislativo, cultural jurídico arbitral y marítimo.

Aprovecha su potencial geográfico para obtener beneficios económicos, jurídicos y sociales para el desarrollo del país. Existe una coordinación desde el Poder Judicial, Poder Legislativo y profesión privada del derecho para mantener al Estado como mejor

sede y derecho en Latinoamérica para ser sede de arbitrajes marítimos nacionales e internacionales y que su ley sea aplicable al fondo de la controversia, especialmente en el área del derecho marítimo.

Panamá no le ha dado la espalda al mundo marítimo, al contrario, la ha abrazado porque ha podido ver las ventajas que el mar tiene para su desarrollo, bien sea jurídico, económico o social, han sido consciente de las inmensas oportunidades que tiene estar entre un océano y un mar le proporciona.

En la actualidad Panamá es un Estado referente a nivel mundial dentro del mundo marítimo, es un Estado referente a nivel Latinoamericano en materia de arbitrajes nacionales e internacionales, es un país que posee una cultura jurídica marítima muy desarrollada y es una nación que cree en ella.

Sin duda alguna, Panamá es un ejemplo a tener en cuenta, tomando en consideración que es un Estado con relaciones históricas, culturales con España, y que tienen muchos elementos comunes con relación al derecho marítimo y al arbitraje marítimo.

5. CONSIDERACIONES Y POSIBLES SOLUCIONES PARA LA PROMOCION DE SEDES DE ARBITRAJES Y DERECHO ESPANOL APLICABLE EN EL FONDO DE LA CONTROVERSIA EN LOS ARBITRAJES MARITIMOS INTERNACIONALES.

Las potencialidades que tiene España son inmensas, tiene una excelente legislación muy modernas en temas marítimos, de arbitrajes, hay una separación de poderes y autonomía entre los tres poderes públicos nacionales, existe una gran seguridad jurídica y una jurisprudencia positiva con el arbitraje.

Cuenta con excelentísimos abogados muy profesionales, con jueces muy bien formados y preparados, los jueces de los juzgados mercantiles han adquirido importantes conocimientos como experiencia sobre la aplicación del derecho marítimo y existe una coordinación y apoyo importante entre la Autoridad Portuaria, puertos, capitanías marítimas, la marina mercante, tribunales y abogados en ejercicio.

Además, no podemos dejar un lado que España tiene una posición geográfica importante, cuenta con 8.000 km de costas, por el estrecho de Gibraltar transitan un número importante de buques de diferentes tipos, petroleros, gaseros, portacontenedores, ferrys, cruceros y es un Estado cargador, tiene importantes puertos, como el de Valencia y Algeciras, que son relevantes para el tráfico marítimo Europa-mediterráneo.

Entendiendo y siendo conscientes de la importancia que tiene España para la Unión Europea, y en especial para los países de lengua española, y lo anteriormente descrito las consideraciones que consideramos oportunas para promocionar a España como una opción óptima para ser sede de arbitrajes marítimos internacionales y que su derecho sea considerado para que sea usado al fondo de las controversias, son las siguientes:

- Promocionar y divulgar modelos de contratos de compraventa internacional de mercancías o de buques de cualquier tipo que tengan como cláusula la jurisdicción arbitral, con el derecho español como legislación aplicable y

sede la ciudad de Madrid (Ver Anexo VI) o otras ciudades importantes como Valencia y Barcelona.

- La Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM) y el Instituto Marítimo Español (IME) trabajen en conjunto para promocionar al arbitraje marítimo entre todas las empresas cargadores y transportistas españolas, a través de foros, conferencias, congresos, divulgación informativa. También, buscar modelos de arbitraje, bien que se sirvan de las Cortes ya existentes o terminen de promocionar una Corte Arbitral Marítima independiente.
- La AEDM y el Club Español de Arbitraje a través de las diferentes cámaras de comercios de España promuevan el uso del arbitraje y sede España con la aplicación de su derecho al fondo de la controversia para que los comerciantes españoles al momento de realizar un contrato de compraventa internacional tengan en cuenta de negociar esta cláusula.
- El Club Español de Arbitraje en sus diversos capítulos promuevan a España como sede de arbitrajes marítimos internacionales.
- El Centro Internacional de Arbitraje de Madrid (CIAM) se enfoque en estrechar lazos fuertes con los múltiples centros de arbitrajes que cuenta Latinoamérica para promover su reglamento y sede arbitral.
- El CIAM debe ofrecer una lista de árbitros especialistas en derecho marítimo tanto de España como de toda Latinoamérica, convirtiéndose en el único centro de Hispanoamérica en ofrecer una lista amplia de árbitros especializados en esa materia y de esta manera convertirse en el centro institucional arbitral más importante de Hispanoamérica para ser sede de arbitrajes marítimos internacionales.
- El CIAM y demás centros institucionales de arbitrajes de España, sigan el ejemplo de la ICC o del CEDCA donde anualmente publican todos los casos y laudos arbitrales que se emitieron, guardando la confidencialidad, para así generar una jurisprudencia nacional de arbitraje.
- La AEDM, el Club Español de Arbitraje conversen en conjuntos con la Asociación de Navieros Españoles y la Asociación Nacional de Empresas

Náuticas para que trasmitan a sus afiliados el beneficio del arbitraje y de lo seguro de la aplicabilidad del derecho español en los conflictos que surjan de un contrato.

- La Asociación Navieros Españoles (ANAVE), la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) estrechen lazos y comunicaciones con las empresas navieras, náuticas, cargadores, exportadores e importadores de los países latinoamericanos para que tomen en consideración al derecho español, al arbitraje en sede España para dirimir cualquier conflicto que surja de un contrato.
- La ANAVE cree un contrato tipo que cumpla con las necesidades de sus afiliados y que establezcan la ley aplicable y lugar de arbitraje España.
- Los despachos de abogados españoles especializados en derecho marítimo asesoren a sus clientes sobre las ventajas del arbitraje y la seguridad que ofrece el sistema legal marítimo español, para que en futuros contratos o conflictos puedan ir ante la jurisdicción arbitral.
- Ver la posibilidad de incorporar en el proyecto de reforma de la LNM a los tribunales arbitrales como vía de ejercer justicia en materia marítima, de este modo complementar, apoyar a los juzgados de lo mercantil, que son por ley los encargados de conocer los asuntos relacionados con el derecho marítimo.

Considero que si España quiere posicionarse en el mundo de los arbitrajes marítimos internacionales debe mirar hacia Latinoamérica, si logra posicionarse con los países latinoamericanos, podrá de una forma más rápida ser considerada en el mercado internacional marítimo y arbitral. No se trata de olvidar ningún ámbito geográfico, pero los lazos existentes entre los países hispanoamericanos facilitan el reforzamiento del arbitraje marítimo internacional en España

Estrechar más lazos académicos, jurídicos, económicos y sociales con Estados que tienen una estrecha relación histórica, cultural, social y económica podrá ser más conveniente y más fácil de competir, que competir con países con los que no.

España, debe promocionarse como el mejor país de Hispanoamérica para ser sedes de arbitrajes marítimos internacionales y que su legislación, cultura jurídica y separación de poderes es más fuerte que los Estados latinoamericanos y que es la mejor opción para que con su derecho y sede puedan conseguir justicia en materia marítima.

El mercado internacional de arbitrajes marítimos, debe España enfocarse en su pasado para fortalecer su presente y asegurarse un futuro prominente. Logrando esto, sin duda alguna el país podrá posicionarse a nivel mundial como un referente y poder competir en mejores condiciones con los otros competidores, Inglaterra, Nueva York, Singapur, Hong Kong.

De esta forma, organizaciones como BIMCO incluirán en sus distintos contratos tipos, cláusula de arbitrajes donde la sede y ley aplicable sea española, porque entenderá que hay un mercado que está siendo ignorado como lo es el Hispanoamericano y que España es el mejor referente.

6. CONCLUSIONES FINALES

Como conclusión es necesario recordar que la institución del arbitraje, como medio alternativo de resolución de conflictos, cuenta con una base jurídica internacional a través de la Convención de Nueva York 1958, es a su vez, una de las convenciones internacionales con más Estados firmantes y con más ratificaciones.

Está basado en el principio de la autonomía de la voluntad, principio rector del derecho civil como del common law y es un medio eficaz y efectivo para dirimir las controversias y más cuando las partes son de nacionalidades distintas. Además, permite elegir un foro de conveniencia y un derecho aplicable, acordado por las partes.

Por otro lado, no podemos olvidar que la mayoría de los Estados forman parte de las Naciones Unidas, tienen dentro de su sistema jurídico, leyes de arbitraje que fueron redactas en base a las leyes modelos UNICTRAL y promueven el uso de este medio de solución de controversias, al que dotan de seguridad jurídica

A su vez, los arbitrajes marítimos son un ejemplo de la importancia y la casi universalización del arbitraje, ser un foro de arbitrajes marítimos influye de forma positiva en los negocios jurídicos, posiciona a España en el tráfico marítimo y aumenta la influencia del país en la industria marítima internacional, y lo posiciona como un referente mundial para dirimir conflictos marítimos.

No olvidemos que el uso del arbitraje marítimo ha permitido la resolución de los problemas de forma eficaz, efectiva, rápida y segura, en un sector tan internacional como lo es el marítimo y como consecuencia hay una fuerte cultura arbitral en este sector de la economía global.

Con respecto a la negociación de la cláusula arbitral de los múltiples contratos del negocio marítimo, no se prohíbe la posibilidad que las partes pacten un arbitraje en un país y ley aplicable distinto a las contenidas en los contratos tipos. Si las partes así lo desean pactar un foro y derecho distinto a la ley inglesa, como por ejemplo la española.

Con relación a la falta de jurisprudencia que permita ofrecer una orientación a los tribunales de arbitrajes constituidos en territorio español, sobre un caso en particular

cuyos elementos son parecidos a uno resuelto en el centro de arbitraje escogido por las partes, puede solucionarse si la institución emplea la publicación de los casos y la decisión del laudo, guardando la confidencialidad omitiendo los nombres de las partes.

La promoción y divulgación del arbitraje dentro de los operadores jurídicos de la nación, a través de las universidades, organizaciones como el Club Español de Arbitraje, los diversos Centros Institucionales de Arbitraje, la positiva jurisprudencia en favor y en defensa del arbitraje.

Los jueces mercantiles, los encargados de conocer casos de derecho marítimo poseen un amplísimo conocimiento de este derecho y son muy consciente de la importancia de la autonomía de la voluntad de las partes y de la importancia del arbitraje en el sector marítimo.

El sector transporte español confía cada vez más el arbitraje como un mecanismo eficaz, eficiente y factible para la resolución de controversias surgidas de un determinado contrato, donde ha habido un incremento de 20% en los últimos 5 años.

Para finalizar, España, como Estado de mayor representación histórica, cultural, lingüística y social de los países de Hispanoamérica cuenta con una capacidad legal, jurisprudencial y doctrinal para ser un Estado amigable, seguro, a favor del arbitraje, para que sea considerado como sedes de arbitrajes marítimos internacionales y de la aplicación de su derecho al fondo de la controversia en arbitrajes marítimos cuyas sedes no sea España.

Cuenta con una ley de arbitraje moderna, con una ley marítima mercantil de las más actualizadas a los tiempos exigentes de la industria marítima y con una proyección de reforma que lo convertirá más moderno. Una jurisprudencia en constante defensa y promoción de este medio alternativo de resolución de conflictos.

Una constitución que garantiza los derechos individuales de sus ciudadanos garantizándose de esta forma la autonomía de la voluntad de las partes, principio también garantizado en el código civil.

Una evolución doctrinal desde 1988 y cuenta con una diversidad de centros institucionales de arbitraje por toda la nación, ofreciendo una variedad de ubicaciones donde puede desarrollarse el arbitraje.

Y en relación con el sector jurídico profesional España cuenta con excelentísimos abogados maritimistas muy bien formados y preparados, con una vasta experiencia en juicios marítimos como en arbitrajes marítimos, dándoles las capacidades intelectuales y prácticas para dirigir como árbitros de un tribunal arbitral en un caso de derecho marítimo.

Los árbitros maritimistas son muy importante para un desarrollo de la cultura arbitral marítima en el sector marítimo nacional e internacional, no hace falta que sean muchos árbitros, pero sí muy profesionales e independientes, con un alto nivel de prestigio y España cuenta con altísimos abogados especialistas en el derecho marítimo y que son además árbitros de esta rama jurídica, como puede observarse en los anexos.

Si España quiere que sea tomada en cuenta a nivel mundial en materia de arbitrajes marítimos internacional, que sea considerada opción de sede y su derecho sea considerada para ser aplicable al fondo de la controversia, tiene que promocionarse, divulgar, estrechar lazos con sus parientes más cercanos, debe imponerse también, valorarse y creer en sí mismo porque cuenta con toda la capacidad intelectual, legal, jurídica, social, económica para ser una opción viable, creíble y óptima. Todo es un acicate para la modernización de la justicia en el Reino de España, todavía anclada en muchas formulas ya superadas por la propia realidad

Debe enfocarse con las naciones que más estrecho cultural, social, histórica guarda relación, que son los países latinoamericanos, creando alianzas, apoyándose con ellos, promocionado el derecho marítimo español y su arbitraje con los Estados latinoamericanos, permitirá un camino más fácil para que España sea tomada en cuenta en el mundo de los arbitrajes marítimos internacionales, como en los contratos tipos de la BIMCO.

BIBLIOGRAFIA

Reglamento (UE) 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

OMI “Convenio Internacional para la seguridad de la vida en el mar” comité de seguridad marítima. Londres, julio, 2002.

OMI “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques” Comité de Protección del Medio Marino, Londres, 2002.

OMI “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar”, comité de seguridad, Londres, 7 julio, 1978.

Alcántara González, José María, Colección Convenios Internacionales de Derecho Marítimo Visión Practica, Transporte Marítimo de Mercancías y Pasajeros. Volumen I. Editor Instituto Marítimo Español, Madrid, España.

Alcántara González, José María, Colección Convenios Internacionales de Derecho Marítimo Visión Practica, Los créditos marítimos, Volumen II, Editada Instituto Marítimo Español, Madrid, España.

Alcántara González, José María, Colección Convenios Internacionales de Derecho Marítimo Visión Practica, Accidentes de la Navegación, Volumen III, Editada Instituto Marítimo Español, Madrid, España.

Alcántara González, José María, Colección Convenios Internacionales de Derecho Marítimo Visión Practica, Contaminación del Medio Marino, Volumen IV, Editada Instituto Marítimo Español, Madrid, España.

Ley de Navegación Marítima, 2014. Editorial TECNOS (grupo ANAYA S.A).

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Caracas, 15 de diciembre, 1999.

Constitución Española, 1978.

Coordinadores: CONEJERO ROOS, Cristian. HIERRO HERNANDEZ-MORA, Antonio. MACCHIA, Valeria. SOTO COAGUILA, Carlos. "El Arbitraje Comercial Internacional en Iberoamérica". LA LEY grupo Wolters Kluwer. Madrid, 2009, Primera Edición., V1,

ALARB (Asociación Latinoamericana de Arbitraje) "Arbitraje y Constitución", 2020.

Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de arbitraje, artículo 37. Textos Legales Básicos. COLEX READER 2020.

ALONSO, José María "Transparencia en la designación de árbitros y la prevención de conflictos de intereses", revista jurídica de Castilla y León, ISSN: 2254-3805, 29 de enero del 2013.

IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration, 22 de mayo de 2004.

Dirección General de la Marina Merca. Anteproyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, p.9. de fecha 15 de febrero 2021.

Ley 8 de 30 de marzo de 1982, Que crea los Tribunales Marítimos y dicta Normas de Procedimiento Marítimo, con las modificaciones, adiciones y supresiones adoptadas por las Leyes 11 de 23 de mayo de 1986 y 12 de 23 de enero de 2009.

Ley 131 de 31 de diciembre de 2013 Que regula el arbitraje comercial nacional e internacional en Panamá y dicta otra disposición.

ANEXO I



ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE MADRID

Derecho Marítimo y del Transporte.

COLEGIADO	NOMBRE
21428	ALBORS MENDEZ, EDUARDO
12922	ALCANTARA GONZALEZ, JOSE MARIA
19534	ARAGON CANOVAS, FRANCISCO JAVIER
41132	DIAZ CANO, ANGEL PEDRO
16288	GALIANO SALGADO, FRANCISCO JAVIER
14232	GARCIA DE LA RASILLA PINEDA, LUIS
43444	GONZALEZ LLINAS, ALVARO
17009	GONZALEZ SORIA, JULIO
40456	LOPEZ JUBETE, ANGEL TOMAS
18933	LOPEZ-IBOR ALIÑO, ALFONSO
21007	MARTINEZ-CARDOS RUIZ, JOSE LEANDRO
72329	MATEO URIARTE, JAIME
18397	REINOSO BARBERO, FERNANDO
128246	RUIZ LIMA, BERNARDO JOSE
29882	VINAIXA RAMIREZ, JOSE

ANEXO II

Lista de árbitros **por especialidad**

Localitat ▾ 1a Especialitat ▾

Dret marítim i portuari

2a Especialitat ▾

Buscar:

Mostrar 10 ▾ registros

Àrbitre	Localitat	1a Especialitat	2a Especialitat
Rodrigo de Larrucea, Jaime	Barcelona	Dret marítim i portuari	Energia, Plantes industrials i Enginyeria

Mostrando desde 1 hasta 1 de 1 registros (filtrado de 200 registros en total)

◀ Anterior Siguiente ▶

ANEXO III



Buscar



Árbitros + Especialidad: Derecho aéreo y marítimo

ESPECIALIDAD



IDIOMA



NACIONALIDAD



CHANZÁ JORDÁN, DIONISIO

ANEXO IV



Centro de Conciliación y Arbitraje de Panamá
Listado de Árbitros por Especialidad
Período 2018 - 2020

Asuntos Marítimos			
	Nombre	País	Idiomas
	Álvarez, Eugenia	Panamá	Español / Inglés
	Bozzo, José Antonio	Panamá	Español
	Britton, Eric	Panamá	Español / Inglés
	Guzmán, José Vicente	Colombia	Español / Inglés
	Linares, Adolfo	Panamá	Español / Inglés
	Linares, Julio	Panamá	Español / Inglés
	Márquez Amado, Guillermo	Panamá	Español / Inglés
	Moreno, Yuri	Panamá	Español / Inglés/ Francés / Alemán
	Orrego Vicuña, Francisco	Chile	Español / Inglés / Francés
	Sicard - Mirabal, Josefa	Estados Unidos	Español / Inglés / Francés
	Toro, Agripino	Panamá	Español / Inglés

ANEXO V



CONTRATO DE COMPRAVENTA DE EMBARCACIÓN DE RECREO NUEVA

Entre profesionales y particulares¹

NOVENA.- LEGISLACIÓN APLICABLE Y ARBITRAJE OPCIONAL.

El presente contrato de compraventa tiene carácter civil y se regirá por la legislación española, siéndole aplicables las disposiciones de la Ley de la Navegación Marítima y el Código Civil. Además, le será de aplicación lo dispuesto en la normativa sobre protección de consumidores, singularmente el TRLGDCU, en el caso de que el Comprador ostente la condición de consumidor.

Con independencia del fuero que pudiera corresponder, el Comprador podrá optar por someter las disputas que surjan en la interpretación y/o en el cumplimiento de este Contrato a un Arbitraje de un solo Arbitro ante la Sala de Náutica de Recreo de la Corte de Arbitraje de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Palma, de acuerdo con su Reglamento y con la Ley de arbitraje que se encuentre vigente en el momento en que se promueva el Arbitraje. En el caso de que así se produzca, el Vendedor estará obligado a aceptar el Arbitraje, y ambas partes se comprometen a cumplir el Laudo que se dicte.