

Universidad Marítima del Caribe
VI CONGRESO DE DERECHO MARÍTIMO
“La Nueva Dinámica del Derecho Marítimo en el Siglo XXI”
Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (Comité Marítimo Venezolano)

EL ARBITRAJE MARÍTIMO

Luis Cova Arria[♦]

[♦] Individuo de Número de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela. Miembro de la Organización Internacional de Arbitrajes Marítimos Internacionales (IMAO) del CMI y de la Cámara Internacional del Comercio de París (ICC). Ex-Miembro del Consejo Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (CMI). Ex - Director del Centro de Arbitraje Marítimo (CEAMAR) y Ex - Vice-Presidente por Venezuela del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM). Coordinador y Profesor de la Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela, Ex-Presidente Fundador de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, Socio Principal de la firma de abogados marítimos de Caracas - Venezuela, Luis Cova Arria & Asociados.

Sumario I. Introducción. II. El Arbitraje Marítimo. III. Legislación en materia de Arbitraje. 3.1. Convenciones Multilaterales 3.1.1. Convenios Multilaterales de Carácter Universal: La Convención de Nueva York de 1958. 3.1.2. Convenios Multilaterales de Carácter Regional. 3.1.2.1. El Convenio Interamericano o Convenio de Panamá de 1975. 3.1.2.2. El Convenio Europeo o Convenio de Ginebra de 1961. 3.1.2.3. El Convenio de Amán de 1987. 3.2. Convenios Bilaterales. 3.3. Reconocimiento y Ejecución de Laudos Arbitrales Extranjeros en el Derecho Interno. IV. Los Centros de Arbitraje Marítimo. 4.1. El arbitraje marítimo de Londres: La Asociación de árbitros de Londres. 4.2. El arbitraje en Nueva York: La Sociedad de Árbitros Marítimos. 4.3. El arbitraje en París: La organización internacional de Arbitraje Marítimo. 4.4. El arbitraje en Latinoamérica: El Centro Permanente de Arbitraje Marítimo (CEAMAR) del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM). 4.5. El arbitraje en otros foros: Alemania, Canadá, China, Egipto, España y Japón. 4.5.1. Asociación Alemana de Arbitraje Marítimo. 4.5.2. La Asociación de Árbitros Marítimos de Vancouver. 4.5.3. Comisión de Arbitraje Marítimo de China (CMAC). 4.5.4. El Centro Internacional de Arbitraje Marítimo Alejandría (Egipto). 4.5.5. España. 4.5.6. La Cámara Japonesa de arbitraje marítimo (Maritime Arbitration of the Japan Shipping Exchange, Inc.) V. Conclusiones.

I. INTRODUCCION

Ante todo quiero agradecer por la invitación que me ha hecho para participar en este Congreso a la Universidad Marítima del Caribe y a la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (Comité Marítimo Venezolano).

El tema sobre el cual me han pedido disertar en esta oportunidad, es un tema que muchas veces suena en abstracto o de poco uso, particularmente en nuestros países, donde no hemos desarrollado totalmente una cultura en materia de arbitraje.

Sin embargo, la práctica del arbitraje tiene en el campo del comercio en general y, en el marítimo en particular, un papel destacado y ya largamente acreditado a nivel mundial.

II. EL ARBITRAJE MARÍTIMO

No puede decirse que el Arbitraje Marítimo sea una “especialidad” entre los arbitrajes de derecho privado, ni que presente diferencias notables frente al Arbitraje comercial, del que es sólo una modalidad en razón de la materia de la controversia.

Los únicos rasgos de personalidad propia le vienen atribuidos, además del aspecto material de las controversias surgidas en el marco del negocio marítimo, por una práctica de resolver cuestiones litigiosas mediante procedimientos de corte anglosajón instaurados en el medio mercantil por asociaciones de árbitros marítimos líderes en el tráfico como son la LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION (LMAA) de Londres y la SOCIETY OF MARITIME ARITRATORS (SMA) de Nueva York y por métodos flexibilizados en arbitrajes tipo ad hoc e incluso por ciertas peculiaridades destacables en reglamentos de arbitraje institucional dictados por Cámaras o Cortes de Arbitraje Marítimo. Además de estas diferencias mínimas, los juicios arbitrales marítimos se sitúan y encuadran plenamente en la esfera del Arbitraje comercial.

Contribuyen además a esa personalidad propia, otros factores de experiencia, como son la mayor antigüedad de su uso en campo del comercio marítimo; una frecuencia destacada a nivel internacional (solamente en Londres se formulan, mediante designación de árbitros, unos 4.000 encargos de arbitraje marítimo y se emiten de 600 a 800 Laudos arbitrales cada año); una figuración del Arbitraje en la normativa marítima de corte internacional (por ej., en Las Reglas de Hamburgo de 1978); y, sobre todo, una muy activa publicidad desplegada por la comunidad internacional de árbitros marítimos en los foros mundiales de opinión, tal como las reuniones de las llamadas Conferencias Internacionales de Árbitros Marítimos (ICMA) cada dos años, además de la resonancia, cada vez mayor, de las voces de los centros nacionales y regionales de arbitraje marítimo. Los Árbitros Marítimos son conocidos a nivel internacional y sus opiniones son seguidas siempre con interés por todos aquellos que intervienen en el comercio marítimo (los laudos norteamericanos son publicados regularmente y los laudos ingleses también en forma sinóptica y sin identificación de las partes).

Hay, en definitiva, una literatura de obras publicadas sobre Arbitraje Marítimo ya superabundante y más rica, comparativamente hablando, que otras relativas al Arbitraje Comercial Internacional.¹

Por lo demás, el arbitraje marítimo, supone frente a la solución judicial, un arreglo más rápido, más económico y más técnico. El arbitraje da mayor confianza a las partes, pues ellas saben que dominan de común acuerdo el procedimiento arbitral: por ello eligen a la persona o personas en quienes tienen absoluta confianza.

A diferencia de foros de tradición comercial como Londres, Nueva York, París, Hamburgo, Tokio, Copenhague, y últimamente Hong Kong, Singapur y Vancouver, el uso generalizado del arbitraje marítimo en los países iberoamericanos no ha sido frecuente, a pesar de que la institución arbitral se encuentra incorporada en nuestras legislaciones, tanto por códigos procesales civiles de vieja data, como por recientes leyes inspiradas en la Ley Modelo de UNICITRAL sobre Arbitraje Comercial Internacional

Nuestros comerciantes acuden pocas veces al arbitraje en el seno de nuestro ámbito cultural y, por el contrario, por voluntad y por inercia de un pasado aún reciente someten sus controversias a los árbitros en Londres o Nueva York, de forma destacada, por medio de compromisos contractuales. No significa ello que el arbitraje haya decaído en nuestros países sino, muy por el contrario, que sus nacionales buscan el desarrollo progresivo del arbitraje, pero no han encontrado aún instituciones administradoras o centros de arbitraje que les inspiren semejante confianza y crédito, por la profesionalidad, conocimiento y experiencia de sus árbitros, como para abandonar gradualmente su clientelismo con los foros anglosajones.

¹ Véase el artículo de José María Alcántara González, titulado "Arbitraje Marítimo. El juicio arbitral marítimo contado por un árbitro" y publicado en la Revista Vasca de Derecho Procesal y Arbitraje, Cuaderno 3, Sept/1993.

Otro factor que, no dudamos, afecta la aplicación del arbitraje administrado en la región, es la opinión muy generalizada de que, es preferible el arbitraje ad hoc, ya que el mismo configura la solución del eventual conflicto en una forma personalizada, al acudir directamente a una o varias personas de su confianza, a cuya decisión se someten, mientras que el arbitraje administrado, encomendado a una institución sin experiencia, no crea la confianza necesaria en estos casos.

No podemos negar que, los Centros de Arbitraje de la región están en una clara desventaja en su nivel de aceptación en relación con los centros ya existentes de administración del arbitraje internacional, los cuales centran su conducta y, en parte en su aceptabilidad por los empresarios, no por la aplicación de leyes de conducta elaboradas por Organizaciones Públicas o Privadas Internacionales, sino más bien, como se ha dicho al comienzo, por la aplicación de usos y costumbres internacionales que, en virtud de la reiteración de las decisiones de los laudos arbitrales, se convierten en una "*opinio iuris*", creadora de una "*Lex mercatoria*" internacional.

En consecuencia, tenemos en nuestros países una misión definida que cumplir en esa coyuntura, y es la de promover y celebrar arbitrajes marítimos.

III. LEGISLACIÓN EN MATERIA DE ARBITRAJE

El laudo arbitral tiene el mismo valor que una sentencia dictada en sede judicial, pero los tribunales de arbitraje no tienen ningún poder para ejecutarlos. Los laudos son mayoritariamente aceptados por el vencido como una confirmación del empeño de las partes en resolver sus conflictos de intereses de una manera austera y definitiva².

Cuando el laudo no es aceptado y pretende ser incumplido por alguna de las partes, entran en escena una serie de instituciones judiciales de reconocimiento y

² Por ejemplo, en el Tribunal Arbitral de la Cámara de Comercio Internacional (ICC) donde el nivel de aceptación voluntaria supera el 90 %.

ejecución forzosa que legitiman la institución arbitral y ponen al laudo en un nivel procesal más favorable, incluso, que una sentencia judicial. Estas instituciones son las de convenios internacionales y las normas locales de reconocimiento y ejecución de laudos.

Aún cuando estas legislaciones no aplican únicamente a los arbitrajes marítimos, sino a cualquier tipo de arbitraje, es conveniente reseñarlas:

3.1. Convenios Multilaterales

Los convenios multilaterales pueden ser de carácter universal ó de carácter regional:

3.1.1 Convenios Multilaterales de Carácter Universal

El Convenio Multilateral de carácter universal es la Convención de Nueva York de 1958, el cual tiene su antecedente directo en el Convenio relativo a la ejecución de sentencias arbitrales extranjeras de Ginebra de 1927 y es considerada como el acuerdo más exitoso que jamás se haya establecido en el marco del derecho internacional privado. Ha sido ratificado por más de ciento treinta países.

El elemento más importante de esta Convención es el *Artículo II* que establece que *“cada uno de los Estados Contratantes reconocerá el acuerdo por escrito conforme al cual las partes se obliguen a someter a arbitraje todas las diferencias o ciertas diferencias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas respecto a una determinada relación jurídica, contractual o no contractual, concerniente a un asunto que pueda ser resuelto por arbitraje”* Agrega este artículo que *“la expresión acuerdo por escrito denotará una cláusula compromisoria incluida en un contrato o un compromiso, firmados por las partes o contenidos en un canje de cartas o telegramas”*.

3.1.2 Convenios Multilaterales de Carácter Regional

Los Convenios Multilaterales de carácter regional son los siguientes:

3.1.2.1 El Convenio Interamericano o Convenio de Panamá de 1975

Cuando en 1958 se promulgó la Convención de Nueva York, fueron pocos los países latinoamericanos que lo ratificaron inmediatamente (la mayoría lo hicieron diez o veinte años después teniendo hoy día un total de 18 ratificaciones³, con la excepción de República Dominicana que no lo ha ratificado). Pero como el arbitraje comenzó a ser considerado como un instrumento estratégico para el desarrollo de las relaciones comerciales en el continente americano, se fue creando el campo propicio para un convenio multilateral de reconocimiento y ejecución de los laudos.

Si bien las disposiciones de ambos acuerdos son similares, hay un factor diferencial muy importante entre el Convenio Interamericano y el Convenio de Nueva York y es que el Interamericano no establece diferencias entre los Laudos dictados por un tribunal extranjero y los dictados por tribunales locales o nacionales.

3.1.2.2. El Convenio Europeo o Convenio de Ginebra de 1961

La finalidad de este convenio fue facilitar la eficiencia del arbitraje en los países europeos, especialmente en las relaciones contractuales entre los países del Oeste y Este de Europa. El ámbito de aplicación de este convenio es mucho más amplio que el Convenio de Nueva York, no se restringe al reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales.

³ Argentina (1995), Bolivia (1999), Brasil (1995), Chile (1976), Colombia (1986), Costa Rica (1978), Ecuador (1991), El Salvador (1980), Estados Unidos (1990) Guatemala (1986), Honduras(1979), México (1978), Nicaragua (2003), Panamá (1975), Paraguay (1976), Perú (1989), Uruguay (1977), Venezuela (1985).

3.1.2.3. El Convenio de Amán de 1987

Los países de Medio Oriente no han tenido una gran tradición en la resolución de conflictos mediante arbitraje. Pero han establecido su propio marco de cooperación en esta materia mediante el Convenio de Amán.

Uno de los puntos más relevantes de este convenio es que la ejecución del laudo arbitral en un país signatario sólo puede ser denegada por violación al orden público.

3.2. Convenios Bilaterales

Muchos países han desarrollado mecanismos de cooperación bilateral en materia de reconocimiento y ejecución de laudos que muchas veces complementan o refuerzan el Convenio de Nueva York.

Es importante destacar que en algunos casos la invocación de un convenio bilateral puede resultar más conveniente que el Convenio de Nueva York, particularmente por las siguientes razones:

- El convenio bilateral puede hacer ejecutivo un laudo en un país no signatario del Convenio de NY.
- Los requisitos de validez pueden ser más permisivos que bajo el Convenio de NY u otro convenio multilateral.

3.3. Reconocimiento y Ejecución del Laudo Extranjero en el Derecho Interno.

Podría darse el caso en el que un laudo quiera ejecutarse en un país que no sea signatario de convenios multilaterales o bilaterales de reconocimiento y ejecución. En este caso adquieren relevancia las disposiciones locales del país sobre esta materia. De todos modos, son muy pocos países los que están en esta situación.

Aún cuando en muchas naciones latinoamericanas aún se mantiene la vigencia de las normas del Código de Procedimiento Civil en cuanto al arbitraje, una mayoría ha aprobado leyes especiales referidas a la conciliación y el arbitraje. Algunas de estas leyes han tenido como fuente la Ley Modelo de UNCITRAL sobre arbitraje comercial internacional.

De las respuestas recibidas a un cuestionario, que circuláramos años atrás, en relación al reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales extranjeros en los países miembros del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), así como de nuestras propias investigaciones, podemos confirmar, en relación al reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales emitidos en el extranjero, lo siguiente:

1) ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, CANADA, CHILE, COLOMBIA, COSTA RICA, CUBA,, ECUADOR, EL SALVADOR, ESPAÑA, ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, GUATEMALA, HAITI, MEXICO, NICARAGUA, PANAMA, PARAGUAY, PERÚ, PORTUGAL, REINO UNIDO, REPÚBLICA DOMINICANA, TRINIDAD Y TOBAGO, URUGUAY y VENEZUELA, han ratificado la Convención de Nueva York sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (Nueva York, 1958).

2) ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, CHILE, COLOMBIA, COSTA RICA, ECUADOR, EL SALVADOR, ESTADOS UNIDOS, GUATEMALA, HONDURAS, MEXICO, NICARAGUA, PANAMA, PARAGUAY, PERU, URUGUAY y VENEZUELA, han ratificado la Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional (Panamá 1975).

3) ARGENTINA, BRASIL, COLOMBIA, ECUADOR, MEXICO, PARAGUAY, PERU, URUGUAY y VENEZUELA, han ratificado la Convención Interamericana sobre Eficacia Extraterritorial de las Sentencias y Laudos Arbitrales Extranjeros (Montevideo de 1979).

IV. LOS CENTROS DE ARBITRAJE MARÍTIMO

Para la solución de conflictos marítimos, por vía del arbitraje administrado, existen diferentes centros a nivel mundial. Trataremos de hacer un breve resumen de los más destacados e importantes, a saber:

IV.1. El Arbitraje Marítimo de Londres: La Asociación de Árbitros de Londres. (*The London Maritime Arbitrators Association*).

<http://www.lmaa.org.uk/>

Dada la importancia que sigue teniendo Londres como centro mundial del comercio y de los seguros marítimos, los conflictos arbitrales allí resueltos han tenido una importancia fundamental en la aplicación de usos y costumbres internacionales ya que, en virtud del razonamiento jurídico de las decisiones de los laudos arbitrales londinenses, convierten, como hemos dicho arriba, los mismos en "opinio iuris", creando así una verdadera "Lex mercatoria" internacional.

La Corte de Arbitraje Internacional de Londres (LCIA), probablemente la más veterana de todas las instituciones arbitrales internacionales existentes, proporciona organización, presencia, actividades y servicios en todo el mundo. La LCIA administra arbitrajes internacionales en cualquier sede y bajo cualquier ley aplicable. Aunque radicada en Londres, la LCIA es una institución internacional que ofrece eficacia, flexibilidad y neutralidad a las partes litigantes que aceptan resolver sus diferencias bajo sus auspicios.

El Reglamento de Arbitraje de la LCIA de 1998 refleja el resultado de extensas consultas con diversos especialistas en arbitraje, provenientes de un amplio abanico de jurisdicciones. Su texto ha sido actualizado para satisfacer las evoluciones de la comunidad empresarial internacional, las de los abogados con práctica internacional y las de los árbitros, combinando las ventajas de los sistemas de derecho común y derecho civil.

Para someter la instrucción de un arbitraje a las disposiciones del

Reglamento de la LCIA, debe haber una la aceptación de las partes, la cual se presumirá cuando por medio de cualquier convenio arbitral o por medio de cualquier referencia escrita, dichas partes se sometan a arbitraje bajo el Reglamento o por la Corte de la LCIA. El Reglamento incluye un arancel para el cálculo de los gastos administrativos y de los honorarios de los árbitros vigente al inicio del arbitraje.

Otro Centro de Arbitraje del Reino Unido, muy conocido es el administrado por la [*London Maritime Arbitrators Association*](#) (LMAA)⁴.

La Asociación de Londres de Árbitros Marítimos (LMAA) fue fundada el 12 de febrero de 1960 en el "meeting of the Arbitrators on the Baltic Exchange Approved List", pero sus raíces y tradiciones se remontan a más de 300 años sobre la historia de "The Baltic Exchange". Los arbitrajes eran entonces, y aún lo son, llevados a cabo, a menudo de manera informal, ante los miembros de la Fraternidad de corredores de buques. Con los años, sin embargo, con la completa adhesión a la Asociación se ha ampliado tanto que la lista de árbitros incluye ahora a la práctica de una variedad de disciplinas, y una amplitud de conocimientos técnicos correspondientes.

El LMAA es una asociación de árbitros marítima que comprende la práctica de los miembros titulares. En 1972 fue introducida la categoría de apoyo a los miembros. La lista de muchos de los miembros de hoy - que son especialistas que participan en los numerosos servicios relacionados con el transporte y el arbitraje marítimo - habla por sí misma en cuanto al alcance y los intereses de la Asociación.

La abolición del caso especial de la Ley de Arbitraje de 1979 y su sustitución por lo que resultó ser un derecho restringido a recurrir ante los tribunales contra las decisiones arbitrales (sobre cuestiones de Derecho, ya que no hay recurso de casación en los hechos), destacó la importancia de la habilidad profesional y experiencia de los árbitros. Esto se ha vuelto a destacar en la Ley de Arbitraje de 1996, con el énfasis en la responsabilidad del tribunal de la adopción de procedimientos adecuados, evitando demoras y gastos innecesarios. Bajo la

⁴ Véase: ROCA LÓPEZ, Miquel; y CALDIN, Hugh. EL ARBITRAJE MARÍTIMO EN LONDRES. Editorial Aranzadi, S. A. Pamplona, España. 2007.

Ley el tribunal tiene el poder de decidir cuestiones de procedimiento y probatorio absoluto. Esto permite un desafío, para que el arbitraje de Londres haya respondido, y al que seguirá respondiendo. El LMAA es muy consciente de que su reputación como centro de excelencia en la solución de controversias marítimas debe depender de la habilidad de sus miembros para prestar un servicio que merece la confianza de aquellos que llevar sus controversias a Londres

En los contratos marítimos, en los cuales está inserta la cláusula compromisoria de arbitraje en Londres, usualmente se establece que cada parte designará su propio árbitro, pudiéndose luego designar un tercer árbitro o "umpire". La designación del "umpire", es sólo necesaria si las partes han acordado un procedimiento oral o, si los árbitros originalmente designados por las partes no se han puesto de acuerdo en la decisión arbitral.

Si la cláusula compromisoria establece la designación de un árbitro único (lo cual es implícito si la misma no establece como debe constituirse el tribunal arbitral) y las partes no pueden ponerse de acuerdo en la persona a ser escogida como tal, deben entonces acordar la modificación de la cláusula para establecer "dos árbitros y un umpire", o "tres árbitros", o bien, será necesario solicitar a un Juez de la "High Court" la designación del árbitro único.

La Ley Inglesa, concede a los tribunales arbitrales ingleses una amplia discreción en el manejo de los arbitraje, con el fin primario de asegurar la brevedad y economía del proceso.

En los arbitrajes de dos árbitros con poder de designar un "umpire", éste sólo lo designarán si no se ponen de acuerdo en el laudo arbitral y será quien decida la controversia. Cuando se haya acordado un panel de tres árbitros (como se establece, por ejemplo, en el formulario del contrato de fletamento, llamado "New York Produce Exchange"), el tercer árbitro es designado por los árbitros designados originalmente por las partes y la decisión será la de un panel de tres jueces.

Si se solicita un laudo razonado, es imperativo que el tribunal sea debidamente notificado al respecto antes del pronunciamiento del laudo. A menos que tal solicitud sea requerida, el tribunal puede, salvo en circunstancias

excepcionales, negarse a dar las razones del laudo, evitándose que puedan las partes acudir en apelación del laudo ante los tribunales ordinarios.

La Ley de Arbitraje inglesa de 1996, concede un derecho de apelación ante los tribunales ordinarios solo en cuestiones de derecho.

En 1989 se estableció un procedimiento sencillo para decidir arbitrajes en base a documentos únicamente, es decir, donde no se oyen testigos, ni pruebas distintas a las documentales, definidos como reclamaciones que no excedan de US\$ 25.000,00 (Small Claims Procedure). En Enero de 2002 se enmendó el procedimiento para controversias de hasta \$50,000, aún cuando las partes pueden acogerse al mismo incluso si el monto en disputa excede de esa suma.

Recientemente, la [London Maritime Arbitrators Association](#), ha venido promoviendo las llamadas Reglas “FALCA” ([Fast and Low Cost Arbitration](#)), un procedimiento disponible para solucionar controversias cuya cuantía es mayor a las de los Small Claims Procedure, pero cuando las partes no desean sujetarse al procedimiento ordinario de la LMAA, más largo y costoso.

IV.2. El Arbitraje en Nueva York: La Sociedad de Árbitros Marítimos (Society of Maritime Arbitrators, Inc.).

<http://www.smany.org/>

Aún cuando, desde la independencia, los tribunales estadounidenses reconocían y ejecutaban laudos arbitrales, solo fue en 1925 que se dictó la Ley Federal de Arbitraje (U.S. Federal Arbitration Act, 9 U.S.C. §§ 1-14), la cual estableció un procedimiento para el ejecución de los acuerdos y laudos arbitrales.⁵

La Asociación Americana de Arbitraje (AAA), fue fundada en 1926, después de la promulgación de la Ley Federal de Arbitraje de los Estados Unidos de América, con el objetivo específico de ayudar a aplicar el arbitraje como una solución fuera del tribunal para resolver las controversias. Este marco legal fue aprobada por el Congreso y firmada por el presidente Calvin Coolidge.

⁵ UNITED STATES FEDERAL ARBITRATION ACT, promulgada el 12 de febrero de 1925, Codificada el 30 de Julio de 1947, enmendada el 3 de septiembre de 1954; el 31 de Julio de 1970; 19 de Noviembre de 1988; el 15 de Agosto de 1990; el 15 de Noviembre de 1990; el 1 de diciembre de 1990 y el 7 de mayo de 2002.

La Asociación Americana de Arbitraje que fue fundada en 1926 tiene por propósito resolver una amplia gama de controversias a través de la mediación, el arbitraje u otras formas de solución extrajudiciales. Es una organización de servicio público sin ánimo de lucro que cuenta con 38 sucursales en los Estados Unidos.

La Asociación Americana de Arbitraje (AAA) administra los procedimientos de arbitraje, mediación, etc. Alrededor de 8000 litigios son administrados cada año a nivel nacional. A nivel internacional ella administra su Reglamento de Arbitraje Internacional. La Asociación ofrece asistencia para la concepción y puesta en práctica de alternativas de solución de conflictos a solicitud de las sociedades, de organismos gubernamentales, de oficinas de abogados y de tribunales con la intención de solucionar conflictos relacionados con el trabajo, el consumo, la tecnología, la salud pública, el comercio internacional, etc. Ofrece programas de formación para las personas implicadas en la solución de controversias, en tanto que terceros neutrales o consejeros de las partes. Mantiene una lista de alrededor 18000 árbitros. Desarrolla reglas de ética para los árbitros y normas de conducta para los mediadores. Edita publicaciones como el Dispute Resolution Journal y el ADR Currents

Las [Cláusulas compromisorias de la Asociación Americana de Arbitraje](#), señala que cualquier controversia o reclamación que surja o se relacione con el contrato en el cual se inserte esa cláusula será determinada por arbitraje conforme a sus reglas de arbitraje internacional, agregando que las partes podrían considerar agregar: (a) El número de árbitros (uno o tres); (b) El lugar del arbitraje (ciudad y/o país) y, (c) el (o los) idioma(s) del arbitraje

En los asuntos marítimos también, New York ha sido elegida como lugar de arbitraje en los contratos de fletamento y los contratos de transporte de mercancías por agua, iniciándose con el contrato de fletamento por tiempo "New York Produce Exchange" de 1913. Aún cuando el original New York Produce Exchange, nacido en 1861, ya no está en uso, esa forma de fletamento tiene un uso generalizado a nivel mundial. Ese formulario de fletamento establece el arbitraje de equidad en Nueva York por tres comerciantes. Igualmente, muchos

otros formularios de fletamento, tanto de buques tanqueros, como de otras características, someten sus controversias a un arbitraje en Nueva York.

A comienzos de 1963, un pequeño grupo de personas activas en arbitraje marítimo vio la necesidad de constituir una organización para la solución de conflictos nacidos de contratos marítimos y para establecer estándares de ética de conducta para sus miembros. Para ello crearon la “Society of Maritime Arbitrators, Inc. (SMA)”, Sin embargo, esta organización no participa en los arbitrajes ad-hoc individuales.

Al comienzo de 1963, la SMA promulgó sus reglas, estableciendo los procedimientos generales para administrar los arbitrajes, reglas concordantes con la Ley Federal de Arbitraje de 1925. Las partes que han optado por un arbitraje en Nueva York, frecuentemente convienen en aplicar esas reglas como normas generales en la conducción de los procedimientos, incluso cuando esas reglas no están contenidas en sus contratos.

Conforme a estos contratos, si nace una controversia, la misma se refiere a tres árbitros en Nueva York, uno a designarse por cada una de las partes y el tercero por los dos escogidos por las partes. Su decisión será definitiva y a fin de ejecutar cualquier laudo, el mismo se regulara por la Ley Federal Marítima de los Estados Unidos de América El procedimiento se rige por las Reglas de la SMA y los árbitros deben ser miembros de la Society of Maritime Arbitrators, Inc.

Con la cooperación del Comité de Arbitraje de la Asociación de Derecho Marítimo de los Estados Unidos (USMLA), la SMA efectuó una revisión de sus reglas en mayo de 1994 con la finalidad de mejorar la eficacia del proceso arbitral. Los cambios a las reglas incluyeron tres mejoras significantes: una provisión para la acumulación de controversias, una manera más eficaz de compeler a la contraparte renuente para someterse al arbitraje y la sentencia arbitral sobre honorarios de abogados. Muchos contratos de fletamento, incorporan una cláusula compromisoria estableciendo la cláusula modelo de arbitraje de la SMA.

La característica principal de los laudos arbitrales en Nueva York es que los mismos son muy escuetos y sencillos ya que no dan las razones, de hecho y de derecho de sus conclusiones. Ello es una ventaja pues se ajusta al principio de

celeridad procesal, pero tiene la desventaja que no crean, por esa razón, una doctrina arbitral creadora de precedentes para futuros casos.

4.3. **El Arbitraje en París: La Organización Internacional de Arbitraje Marítimo.**

<http://www.iccwbo.org/>

A nivel internacional, quizás el arbitraje con más prestigio es el realizado en el marco del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional de París.

La Cámara fue fundada en 1919, agrupando a productores, consumidores, industriales, comerciantes, banqueros, aseguradores, transportistas, usuarios de transportes, juristas, economistas, etc.

Tiene un carácter netamente privado, por lo que sus reglas carecen del apoyo de los Estados de quienes participan en sus actividades. Sus oficinas centrales están en París, las cuales actúan conjuntamente con los Comités Nacionales, a quienes encomiendan la ejecución de las funciones y actividades propias de la Cámara dentro del país en cuestión.

La Corte de Arbitraje, actuando como órgano de la Cámara, cumple con la función de asegurar la fiel aplicación del Reglamento de Conciliación y Arbitraje, cuya versión actual entró en vigor el día 1 de junio de 1975.

La Corte, aplica el Reglamento, pero no resuelve contiendas, así lo establece el parágrafo 1 del artículo 2 cuando expone. “La Corte de Arbitraje no resuelve por sí misma las desavenencias que se le someten...” Así, la Corte garantiza la aplicación del Reglamento por los árbitros, sin que éstos dependan orgánicamente de la Corte. Su función se limita a dar apoyo a la actividad de los árbitros, cubriendo las eventuales lagunas que puedan surgir en el procedimiento arbitral.

El procedimiento de arbitraje realizado en el marco de la Cámara de Comercio Internacional se realiza conforme a su reglamento. Dado el valor netamente privado de la Cámara, su valor jurídico radica única y exclusivamente en la remisión contractual que las partes realizan en la cláusula arbitral.

El Reglamento de la Corte, más que un contenido detallado y de precisión

normativa, amplía las facultades de los árbitros y sobre todo de la Corte para la solución de las controversias. Sólo con un amplio margen decisorio puede la Corte garantizar su neutralidad. El procedimiento se caracteriza por la interposición, entre el árbitro y las partes, del instituto arbitral, ello sin embargo no obsta para que una vez constituido el arbitraje, precisado su objeto, las partes y los árbitros se entiendan directamente.

Adicionalmente y debido al incremento del volumen y complejidad de los casos marítimos, y como una forma de dar respuesta a las necesidades del sector sobre una vía alternativa a los costos de un litigio, la Cámara de Comercio Internacional (ICC) y el Comité Marítimo Internacional (CMI) trabajaron conjuntamente para producir un conjunto de reglas de arbitraje marítimo. Estas reglas fueron preparadas por expertos del CMI y la ICC y fueron adoptadas por la Asamblea de CMI en Marzo de 1978 y por el Comité de la ICC en Junio del mismo año. Desde entonces, la administración de los casos de arbitraje marítimo sometidos bajo las Reglas de Arbitraje ICC/CMI se confía a una organización común a ambas instituciones, La Organización Internacional de Arbitraje Marítimo, conocida por sus siglas en inglés IMAO (International Maritime Arbitration Organization). Esta organización tiene su sede en Paris, en la sede donde funciona la Cámara Internacional de Comercio.

Las Reglas están diseñadas especialmente para las disputas arbitrales relativas a asuntos marítimos incluyendo fletamentos, contratos de transporte de mercancías por agua o transporte combinado, seguro marítimo, salvamento y averías, construcción y reparación de de buque, compraventa de buques, y otros contratos que generan derechos sobre las naves.

Debido a la cohesión global de intereses marítimos, una característica importante del arbitraje marítimo, en comparación con el arbitraje comercial, es que deja un grado mayor de libertad de acción a las partes. La flexibilidad es impulsada por las Reglas: ellas expresamente requieren a las partes que decidan el lugar de arbitraje, la ley aplicable, el número de árbitros y el idioma ser usado. Sólo si las partes no pueden alcanzar acuerdo en estos puntos o en otros asuntos que puedan surgir durante el procedimiento, el Standing Comité interviene para

alcanzar las decisiones necesarias.

Por otra parte, en París funciona una Cámara de Arbitraje Marítimo, la cual no tiene relación alguna con el Centro de la ICC-CMI. Esta Cámara, conforme al Artículo 1° de su reglamento de arbitraje se ocupa de organizar el arbitraje en materia de comercio y seguro marítimo.

Trataremos de sistematizar en las Reglas de Arbitraje de este Centro, así como de otros centros, agrupándolas en dos categorías, a saber, las subjetivas, entendiendo como tales las relativas al Tribunal arbitral y a sus miembros, y, por otro lado las objetivas, las vinculadas al procedimiento en sí.

Las Reglas de la Cámara de Comercio Internacional, a las que nos referiremos como Reglas CCI, establecen que el Tribunal puede estar compuesto por uno o por tres árbitros, a elección de las partes. Ante el silencio de estas la Corte de Arbitraje Internacional, órgano encargado de supervisar el funcionamiento de los distintos tribunales arbitrales constituidos de acuerdo a las Reglas CCI, nombrará a un Árbitro, y excepcionalmente a tres si las circunstancias así lo ameritasen. Establecen también que es a las partes a las que les corresponde la elección de los árbitros, y en caso de no hacerlo será la Corte la que sustituya a la o las partes en esa designación.

Las Reglas CCI contemplan la figura del presidente del tribunal de manera expresa. Las Reglas CCI establecen que el tercer árbitro, es decir, el elegido por la corte, ejercerá tales funciones.

Respecto de la persona del árbitro no hay ninguna regulación especial, salvo por el hecho de que en las Reglas CCI se fija que el árbitro será independiente de quien lo elige y en tal sentido se tratará de evitar que tenga la misma nacionalidad de las partes.

Conforme a las Reglas del CCI, el procedimiento de inicio se inicia por solicitud ante la Secretaría respectiva. Como la lógica lo indica, a la solicitud se le debe acompañar con todos los documentos pertinentes, en especial, el contenido de la cláusula compromisoria. Se exigen que los costos del arbitraje deben ser adelantados por las partes en igualdad de proporciones, permitiendo que una sola se haga cargo de los gastos, para que el procedimiento de inicio. En la

contestación se pueden interponer el equivalente a las cuestiones previas de nuestra legislación, pero en todo caso es ineludible el pronunciamiento sobre la forma de llevar el procedimiento, en particular la designación de los árbitros, y, cuando haya lugar a ello, la designación del mismo, a riesgo de ser sustituido en esa tarea por la Corte o por el Juez, según sea el caso. Asimismo, las Reglas contempla el procedimiento en rebeldía, atribuyéndole a la no comparecencia un efecto contradictorio. Todos los modelos contemplan las figuras de la representación y las Reglas la del asesor. Se contempla la posibilidad de reconvenir a la parte solicitante, lo que habrá de hacerse en la contestación, dándole a la parte reconvenida la oportunidad de replicar la contrademanda.

Las reglas del CCI, imponen la obligación de elaborar de cada escrito copias para el árbitro y para la contraparte.

Las Reglas CCI contemplan una figura a la que denomina Términos de Referencia, en los que el árbitro establece, por decirlo así, los parámetros generales en que se desarrollará el procedimiento. Esta figura nos hace recordar al Edicto del Pretor en la antigua Roma.

El idioma en que se llevará el arbitraje es un punto que se deja al juicio del árbitro, quien lo fijará en atención a las circunstancias del procedimiento.

Se deja abierta la posibilidad de que el árbitro, ya por iniciativa propia, ya instado por las partes, decida con arreglo a los documentos presentados con la solicitud solamente.

En cuanto al derecho aplicable, se deja a la elección de las partes, y en caso de silencio de su parte se ordena al árbitro aplicar la norma de conflicto del lugar donde se esté llevando el procedimiento. Las Reglas autorizan a las partes a acudir a la jurisdicción ordinaria a fin de solicitar medidas preventivas de conservación, sin que ello afecte la vigencia del compromiso o la autoridad del árbitro.

En el diseño de las Reglas del CCI el poner en tela de juicio la existencia o validez del contrato contentivo de la cláusula compromisoria como la validez de esta, no afecta ni al curso del procedimiento, si a satisfacción de la Corte o del Centro, se comprueba prima facie la existencia de tal cláusula; ni, salvo pacto en

contrario, a la jurisdicción y los poderes del árbitro, quedando a salvo la admisibilidad de tales alegatos.

En ambos sistemas privados, si las partes llegan a un acuerdo antes del fin del proceso los términos de tal transacción será el contenido del laudo.

Aún cuando las decisiones se toman por mayoría, las Reglas CCI, dan poderes de decisión al presidente del tribunal cuando no se llega a un acuerdo.

Las Reglas CCI, definen al laudo como definitivo e inapelable. Las Reglas CCI imponen la obligación para el árbitro de presentar el laudo, antes de firmarlo, a la Corte la que lo revisará formalmente, es decir, en relación al apego a las Reglas. Esta institución no está contemplada en los otros modelos.

Como último punto, nos queda mencionar el hecho que las Reglas CCI contienen una presunción en el sentido de que la sumisión a la Cámara de Comercio implica el sometimiento también a sus Reglas.

4.4. **El Arbitraje Marítimo en Latinoamérica: El Centro Permanente de Arbitraje Marítimo (CEAMAR) del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) .**
<http://www.iidm.net>

En Latinoamérica, muchas Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo tienen su Centro y Reglas de arbitraje marítimo, aunque su funcionamiento ha sido muy limitado.

Por ejemplo, en Venezuela, su Asociación de Derecho Marítimo creó en Marzo de 1990, un Centro de Arbitraje con sus propias Reglas de procedimiento, las cuales posibilitan a las partes que desean ejecutar un arbitraje marítimo, realizarlo bajo patrocinio institucional, haciéndoles disponible un cuerpo de árbitros autorizados por la Asociación de libre escogencia, una tasa de costos del proceso cuyos fondos distribuye y unas reglas procesales, que las partes pueden o no aplicar.

Igualmente, las asociaciones de Derecho Marítimo de Argentina y Perú han creado sus Centros de Arbitraje.

Sin embargo, el que se ha creado como Centro Permanente de Arbitraje Marítimo de la región es el “*CEAMAR*” del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), creado en la II Asamblea del IIDM en Palma de Mallorca, España, en 1991, teniendo como función primordial la de promover el uso del arbitraje administrado en los países iberoamericanos, estableciéndose inicialmente su sede en la ciudad de Caracas, Venezuela y desde el 2004, funciona en Montevideo, Uruguay.

Desde su creación se han realizado varias presentaciones del mismo en VANCOUVER, LONDRES, LIMA, SANTA FE DE BOGOTA, NUEVA YORK y BUENOS AIRES, a los fines de procurar su más amplia divulgación y conocimiento.

Las Reglas del CEAMAR datan de la Asamblea del IIDM de Junio de 1992 del Puerto de Santa María, España, en la cual se presentó un proyecto de Reglamento revisado para la administración de los arbitrajes marítimos, basado en el reglamento CCI/CMI, de modo que pudiera tener una amplia aceptación dentro de nuestro ámbito regional.

El reglamento contempla normas claras de procedimiento para la constitución del Tribunal Arbitral y para la designación de los árbitros, lo cual recae en el CEAMAR cuando así lo dispongan las partes o no se pongan de acuerdo en la designación del tercer o único árbitro.

En dicho reglamento se establecen normas diversas acerca de la demanda de arbitraje, la contestación de la parte demandada, los efectos del convenio de arbitraje, constitución del tribunal de arbitraje, sede del arbitraje, el procedimiento, derecho aplicable, laudo arbitral, gastos de arbitraje, y los emolumentos y gastos administrativos. Dicho reglamento incluye una cláusula modelo.⁶

⁶ Véase la Cláusula Modelo del Reglamento Internacional de Arbitraje Marítimo (CEAMAR –IIDM): ANEXO “C”

La cláusula compromisoria arbitral del CEAMAR, desafortunadamente no ha sido incorporada en los formularios de contratos marítimos utilizados por los comerciantes del área iberoamericana y, desde su fundación el CEAMAR únicamente ha tenido participación en un arbitraje marítimo ad-hoc efectuado en la ciudad de Caracas en 1997, en el cual las partes se acogieron al procedimiento del CEAMAR.

Esta situación del CEAMAR, se ha debido a la innegable realidad de que los foros por excelencia para el arbitraje marítimo siguen siendo New York y Londres.

4.5. **El arbitraje en otros foros: Alemania, Canadá, China, Egipto, España y Japón.**

Finalmente, en otros países funcionan diversas Asociaciones dedicadas al arbitraje marítimo, las cuales poseen sus propios centros de arbitraje y reglas de procedimiento. Entre otras, podemos mencionar las siguientes:

4.5.1. Asociación Alemana de Arbitraje Marítimo

<http://www.gmaa.de>

En 1983, un grupo de armadores y abogados especializados en derecho marítimo de Hamburgo y Bremen fundaron la Asociación Alemana de Arbitraje Marítimo (GMAA). Ellos fueron motivados por las fuertes críticas a la efectividad y los costos de los arbitrajes en Londres. El objetivo común de los miembros fundadores fue el de promocionar las bases de un sistema de arbitraje nacional e internacional en los puertos de Hamburgo y Bremen. A los fines de lograr tal objetivo, fueron diseñadas reglas claras y fácilmente comprensibles junto con costos moderados.

Para tal propósito la GMAA durante el periodo inicial de su existencia, realizó varios seminarios en los que surgieron numerosas cuestiones prácticas. Adicionalmente, las sentencias arbitrales dictadas conforme a las reglas de la GMAA fueron regularmente publicadas en la revista legal Alemana "Zeitschrift für Transportrecht", si ambas partes en la disputa así lo convenían.

El procedimiento arbitral bajo las reglas de la GMAA se realiza ante un tribunal arbitral ad-hoc. Los árbitros generalmente no son designados por la GMAA y las partes tienen la libertad de escoger un árbitro que no sea miembro de la GMAA.

El arbitraje de la GMAA recibió reconocimiento internacional al organizar el IX Congreso de Árbitros Marítimos en Hamburgo en 1989 con la participación de 250 árbitros marítimos de 32 países.

**4.5.2 La Asociación de Árbitros Marítimos de Canadá y la de Vancouver.
(The Association of Maritime Arbitrators of Canada and the Vancouver
Maritime Arbitrators' Association VMAA)**

<http://www.vmaa.org>
<http://www.amac.ca>

La Asociación de Arbitros Marítimos de Canadá (Association of Maritime Arbitrators of Canada) tiene el propósito de promover y facilitar todo tipo de disputas marítimas, dentro y fuera de Canadá. Su sede está en Montreal, Canadá. Sus miembros son especialistas provenientes de todos los sectores de la industria y el comercio interesados en forma voluntaria en el arbitraje de asuntos marítimos internacionales. La última versión de las Reglas de procedimiento de esta Asociación fueron enmendadas el 6 de Junio de 2001. Se consideran formando parte de cualquier compromiso arbitral donde se remitan a dichas Reglas. El Código de Arbitraje Comercial de Canadá, basado en la ley modelo de UNCITRAL del 21 de Junio de 1985, forma parte de las Reglas, estableciéndose que en caso de conflicto entre las mismas, ellas prevalecerán.

Esta Asociación, conjuntamente con el Centro de Arbitraje Internacional de la Provincia canadiense de British Columbia, la Asociación de Árbitros Marítimos de Vancouver, organizan y dirige un programa de arbitraje marítimos.

4.5.3. Comisión de Arbitraje Marítimo de China (CMAC).

<http://www.cmac.org.cn>

Esta Comisión china de arbitraje marítimo procura resolver de manera independiente e imparcial, a través de árbitros pertenecientes a la Comisión, disputas marítimas de tipo contractual o no contractual originadas por el proceso de transportación, producción o navegación, que ocurran en zonas marítimas o costeras, pero siempre con una visión proteccionista de los legítimos derechos e intereses de las partes involucradas en el conflicto.

La Comisión China de Arbitraje Marítimo del Comité para la Promoción del Comercio Internacional fue creada el 22 de enero de 1959, como una organización permanente de arbitraje para manejar conflictos internacionales y nacionales que involucren asuntos marítimos.

4.5.4. El Centro Internacional de Arbitraje Marítimo Alejandría, (Egipto)

En Alejandría, Egipto, funciona un Centro Internacional de Arbitraje Marítimo (ACIMA), el cual es un Capítulo del Centro Regional de Arbitraje Comercial Internacional del Cairo. Fue fundado en 1992 por un acuerdo de cooperación entre el Centro Cairo y la Academia Árabe de Ciencias, Tecnología y Transporte Marítimo (una afiliada a la Liga de los Países Árabes). ACIMA está dedicada a atender exclusivamente disputas marítimas. Se añade al significado e importancia del ACIMA que éste goza de una ubicación geográfica estratégica por estar localizado en Alejandría, uno de los puertos más importantes del Mediterráneo.

4.5.5. España

El 23 de Junio de 1982 nace el Instituto Marítimo de Arbitraje y Contratación (IMARCO). Su fin primordial es promover el arbitraje comercial en el marco del negocio marítimo español, en la modalidad de arbitraje de equidad, amparada en la Ley española de Arbitrajes de Derecho Privado de 1953.

El Instituto tiene entre sus funciones preparar y emitir dictámenes, estudios, informes y evacuar consultas de índole relacionada con la contratación marítima y

los aspectos sustantivos y técnicos que concurren en la actividad diaria de astilleros, fletadores, corredores y agentes marítimos, exportadores, armadores, importadores, aseguradores, etc.

Conforme al artículo primero de las Reglas de IMARCO, su cometido es promover los arbitrajes de equidad dentro del sector marítimo, aportando cláusulas arbitrales adecuadas y sugerencias de procedimientos tipo que permitan en forma adecuada resolver, con la agilidad que exige el mundo marítimo, las controversias que se susciten en este sector, evitando las salidas litigiosas y los recursos de los Tribunales Ordinarios.

4.5.6. La Cámara Japonesa de arbitraje marítimo (Maritime Arbitration of the Japan Shipping Exchange, Inc.)

<http://www.jseinc.org>

La historia del arbitraje comercial en Japón se remonta a 1889-90 cuando una controversia cuando la compra de la línea naviera Johan por Alemania fue sometida a arbitraje. Entre el 1 de Enero de 1891 y el 31 de Diciembre de 1983 hubo un total de 209 laudos arbitrales depositados en los tribunales japoneses. Puede observarse que el arbitraje marítimo tuvo un rol importante en el desarrollo del arbitraje comercial en Japón. Esto se debió a que el desarrollo del comercio marítimo japonés estuvo basado en las costumbres británicas, desde que los comerciantes establecían las cláusulas compromisorias de arbitraje en Londres.

Internamente, debido a de que la costumbre marítima sobre la cual se decidían los arbitrajes marítimos se basaba en la Ley inglesa, hubo la tendencia de someter los litigios al arbitraje, en lugar de someterlos a la jurisdicción civil, debido a que algunos aspectos de la práctica del comercio marítimo japonés estaban fundamentados en el Código Marítimo japonés, basado a su vez en el derecho civil. En respuesta a eso, se creó la Cámara Japonesa de arbitraje marítimo (JSE), la cual se expandió su ámbito de aplicación después de la II Guerra Mundial, para abarcar las disputas sobre salvamento, conocimientos de embarque, transporte combinado, remolque, abordajes, pesca, seguro, etc.

En Diciembre de 1948, la JSE fue autorizada para manejar los arbitrajes marítimos, de conformidad con la Ley Marítima de Arbitraje.

El sistema de la JSE ha contribuido altamente al establecimiento y desarrollo del arbitraje marítimo en Japón, aún cuando no tiene la importancia que tiene en Londres y Nueva York.

5. Materiales

En virtud de lo dispuesto en el artículo 48 de la LAC un laudo arbitral, cualquiera que sea el país en el que haya sido dictado, será reconocido por los tribunales ordinarios venezolanos como vinculante e inapelable, y tras la presentación de una petición por escrito al Tribunal de Primera Instancia competente será ejecutado forzosamente por éste sin requerir exequátur, según las normas que establece el Código de Procedimiento Civil para la ejecución forzosa de las sentencias.

La norma parece ser suficientemente explícita sobre la posibilidad de ejecución de un Laudo extranjero o, sea, dictado por un tribunal arbitral constituido fuera de Venezuela y regido por un ordenamiento legal de otro país. Podríamos decir que se trataría del reconocimiento de un laudo arbitral internacional.

Al acudir a esta vía de solución de conflictos supone frente a la solución judicial, un arreglo más rápido, más económico y más técnico. El arbitraje da mayor confianza a las partes, pues ellas saben que dominan de común acuerdo el procedimiento arbitral: por ello eligen a la persona o personas en quienes tienen absoluta confianza.

Para complementar lo expuesto en la presente conferencia, se acompañan los materiales siguientes:

- ❖ Cuadro sobre la Legislación vigente en los diferentes países latinoamericanos en materia de arbitraje.
- ❖ Cuadro de los Estados firmantes y ratificantes de las Convenciones Internacionales que rigen el Arbitraje Comercial Privado
- ❖ Algunas Cláusulas Modelo compromisorias de arbitraje

LEGISLACIÓN LATINOAMERICANA EN MATERIA DE ARBITRAJE

PAÍS	LEY
ARGENTINA	Código Procesal, Civil y Comercial de la Nación. Libro IV: Proceso Arbitral. (8/18/1981, Congreso Nacional).
BOLIVIA	Ley N° 1770 de Arbitraje y Conciliación. (3/10/1997, Congreso Nacional)
BRASIL	Ley N° 9.307 del 23 de Septiembre de 1996 sobre Arbitraje. (9/23/1996, Gobierno).
CHILE	Ley N° 19.971 sobre Arbitraje Comercial Internacional. (29/09/2004)
COLOMBIA	Decreto Nro. 1818 de 1998- Estatuto de los mecanismos alternativos de solución de conflictos. (9/17/1998, Gobierno). Ley 640 por la que se modifican normas relativas a la conciliación y se dictan otras disposiciones. (5/1/2001, El Congreso de La República). DECRETO 30 -Por medio del cual se señala el reglamento de registro y/o archivo de actas de conciliación, de antecedentes del trámite conciliatorio y de constancias. (1/14/2002, Presidencia). Decreto 4089: Por el cual se adopta el marco que fija las tarifas para los centros de conciliación y/o arbitraje (05/10/2007)
COSTA RICA	Ley No 7727-Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social. (12/9/1997, Asamblea Legislativa)
ECUADOR	Ley No. 000. RO/ 145 -LEY DE ARBITRAJE Y MEDIACION. (9/4/1997, Gobierno)
EL SALVADOR	Decreto Legislativo N° 914, Ley de Mediación, Conciliación y arbitraje de El Salvador (11/07/2002) Reglamento General de la Ley de Mediación, Conciliación y Arbitraje de El Salvador. Decreto Ejecutivo N° 65 (09/02/2003)
GUATEMALA	DECRETO NUMERO 67-95 -Ley de Arbitraje (11/16/1995 Poder Legislativo)
HONDURAS	Ley de Conciliación y Arbitraje. Decreto N° 161-2000 (10/07/2000)
MEXICO	Código de Comercio- Título Cuarto - Del Arbitraje Comercial. (7/22/1993, Poder Legislativo)
NICARAGUA	Ley de Mediación y Arbitraje. Ley N° 540 (25/05/2005)
PANAMÁ	Decreto Ley No. 5-Régimen General de Arbitraje de la Conciliación y de la Mediación (7/8/1999, Presidencia de la República)
PARAGUAY	LEY 1337-Código Procesal Civil-LIBRO V-DEL PROCESO ARBITRAL (11/4/1998, Legislativo). Ley de Arbitraje 1879 (4/11/2002, Congreso Nacional).
PERÚ	LEY 27218-Ley que Prorroga la Obligatoriedad de la Ley N° 26872, Ley de Conciliación Extrajudicial (12/9/1999, Ejecutivo) Ley de Conciliación (11/12/1997, Poder Legislativo). Ley General de Arbitraje. (1/3/1996, Congreso de la República) Ley No. 26698- Modificación de la Ley de Arbitraje. (11/20/1996, Congreso Nacional) Ley No. 26742- Modifica artículo 2°. de la Ley General de Arbitraje (1/10/1997, Congreso Nacional). Ley No. 26742- Modificación a la Ley de Arbitraje (1/10/1997, Congreso Nacional).
REPÚBLICA DOMINICANA	Ley N° 489-08 sobre Arbitraje Comercial. (30/12/2008)
URUGUAY	Ley N° 15.982-Código General del Proceso, Título VIII- Proceso Arbitral (10/18/1988, Asamblea General)

Convenciones Internacionales que Rigen el Arbitraje Comercial Privado, Estados firmantes y ratificantes

	Panamá	Nueva York	Montevideo	CIADI
Antigua y Barbuda		A, D		
Argentina	F, RA	F+D, RA, D	F, RA	F, RA
Bahamas				F, RA
Barbados		A, D		F, RA
Belice		D		F
Bolivia	F, RA	A	F, RA	F, RA
Brasil	F, RA	A	F+RS, RA	
Canadá		A, D		
Chile	F, RA	A	F	F, RA
Colombia	F, RA	A	F, RA	F, RA
Costa Rica	F, RA	F, RA	F	F, RA
Dominica		A		
Rep. Dominicana	F	A	F	F
Ecuador	F, RA	F, RA, D	F, RA	F, RA
El Salvador	F, RA	F, RA	F	F, RA
Granada				F, RA
Guatemala	F, RA	A, D	F	F, RA
Guyana				F, RA
Haití		A	F	F
Honduras	F, RA	A	F	F, RA
Jamaica		A		F, RA
México	F, RA	A	F, RA, D, RS	
Nicaragua	F, RA	A		F, RA
Panamá	F, RA	A	F	F, RA
Paraguay	F, RA	A	F, RA	F, RA
Perú	F, RA	A	F, RA	F, RA
St. Kitts y Nevis				F, RA
Sta. Lucía				F, RA
San Vicente y las Granadinas		A, D		F, RA
Surinam				
Trinidad y Tobago		A, D		F, RA
EEUU	F, RA, RS	A, D		F, RA
Uruguay	F, RA	A	F+D, RA, D	F, RA
Venezuela	F, RA	A, D	F, RA	F, RA

F = signatario RA = ratificación A = adhesión D = declaración RS = reserva

Cuadro preparado por la Unidad de Comercio de la OEA en base al material disponible. Actualizado el 07 de diciembre de 2004.
Fuente: http://www.ftaa-alca.org/busfac/comarb/IntConv/caicsigr4_s.asp#ciract

(1) *Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional*, Firmada en Panamá el 30 /1/1975, entrada en vigor el 16/06/1976. (2) *Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras*, Celebrada en Nueva York el 10 de junio de 1958, entrada en vigor el 07/06/1980. (3) *Convención Interamericana sobre Eficacia Extraterritorial de las Sentencias y Laudos Arbitrales Extranjeros*, Firmada en Montevideo el 8 de mayo de 1979, entrada en vigor el 14/06/1980. (4) *Convenio Sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados*, Celebrada en Washington el 18 de marzo de 1965, entrada en vigor el 10/06/1976.

Cláusulas Modelo

Cláusula Modelo de “El Centro de Arbitraje de la Cámara de Caracas”⁷

Toda controversia o diferencia (susceptible de transacción por las partes, no excluida por la Ley para ser resuelta mediante arbitraje), que verse sobre la existencia, extensión, interpretación y cumplimiento de este contrato, será resuelta definitivamente mediante arbitraje en la Ciudad de Caracas, Venezuela, de acuerdo con las disposiciones del Reglamento General del Centro de Arbitraje de la Cámara de Caracas.

El Tribunal Arbitral estará compuesto por ____ () árbitros (siempre debe ser un número impar) los cuales decidirán conforme a derecho (o equidad).

Toda notificación en virtud de este convenio podrá realizarse a las siguientes direcciones: _____

Cláusula Modelo de Arbitraje de la Cámara Internacional de Comercio. Corte Internacional de Arbitraje⁸.

La CCI recomienda a todas las partes que deseen recurrir al arbitraje de la CCI, que incluyan la siguiente cláusula modelo en sus contratos.

Se recuerda a las partes la conveniencia de indicar, en la cláusula de arbitraje, el derecho aplicable al contrato, el número de árbitros, la sede y el idioma del arbitraje. El Reglamento de arbitraje de la CCI no limita la libertad de las partes de elegir el derecho aplicable, la sede del arbitraje y el idioma del proceso arbitral.

Los usuarios no deben olvidar que ciertos sistemas jurídicos exigen que la cláusula de arbitraje sea expresamente aceptada por las partes o estipulada de acuerdo con formalidades particulares.

"Todas las desavenencias que deriven de este contrato o que guarden relación con éste serán resueltas definitivamente de acuerdo con el Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional por uno o más árbitros nombrados conforme a este Reglamento."

V. CONCLUSIONES

Todos los interesados en el comercio marítimo en nuestros países debemos hacer uso de todos los recursos a nuestro alcance para incorporar en los contratos el acuerdo de dirimir las eventuales controversias que surjan en la vida contractual a través del sistema de arbitraje administrado.

Para lograr que el arbitraje administrado pueda generalizarse en Venezuela y otros países latinoamericanos, debe seguirse incansablemente con una campaña de información dirigida a los empresarios, públicos y privados, haciéndoles saber

⁷<http://www.arbitrajeccc.org/index.asp>

⁸<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:qhE3S062QfwJ:www.sice.oas.org/dispute/comarb/icc/arbruls.asp+clausula+modelo+de+Cámara+Internacional+de+Comercio+de+Par%C3%ADs&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=ve>

de las bondades de la institución y de la existencia y confiabilidad de los centros permanentes de arbitraje.

Por ello, debemos recomendar que, cuando su poder negocial lo permita, incluyan en sus contratos las respectivas CLAUSULAS COMPROMISORIAS que adopten el arbitraje como solución de conflictos.

Adicionalmente, debe ofrecerse el arbitraje como un verdadero recurso que ofrece confianza, equidad, imparcialidad, celeridad, agilidad y economía para la solución de controversias.

Señores y Señoras,

Luis Cova Arria

Catia La Mar, Estado Vargas, Jueves 29 de Julio de 2010.