

TRABAJO FIN DE ESTUDIOS / IKASGAIEN AMAIERAKO LANA
MÁSTER UNIVERSITARIO EN ACCESO A LA ABOGACÍA

.....

**ESTUDIO DEL ARBITRAJE EN EL DERECHO MARÍTIMO Y SU
APLICACIÓN EN EL CASO “EVER GIVEN”**

Chaimae Hainan Maroin

DIRECTOR / ZUZENDARIA

Silvia Pilar Badiola Coca

Pamplona / Iruñea

20 de enero de 2022

RESUMEN

El objetivo de este estudio se centra en el arbitraje marítimo como mecanismo de solución de controversias en contratos de fletamento. Se lleva a cabo un análisis pormenorizado del arbitraje marítimo que se desarrolla en España en comparación con el arbitraje desarrollado en Reino Unido y en especial, en el seno de la Asociación de Arbitraje Marítimo en Londres. En tal estudio, se abordan cuestiones de gran relevancia tales como la validez y eficacia de las cláusulas arbitrales en ambos ordenamientos jurídicos, las particularidades que presentan los acuerdos arbitrales en el tráfico marítimo con especial alusión a los conocimientos de embarque y la eficacia de la incorporación de acuerdos arbitrales por referencia. Por último, se analizará el caso del buque *Ever Given* y las posibles soluciones que plantea el arbitraje para este supuesto.

Palabras clave: Cláusulas de arbitraje, Asociación de arbitraje marítimo de Londres, Contratos de transporte marítimo, Conocimiento de Embarque, Ever Given.

ABSTRACT

The main objective of this study is focused on maritime arbitration as a mechanism for dispute resolution in charterparty contracts. A detailed analysis of maritime arbitration in Spain is carried out in comparison with arbitration in the United Kingdom and, in particular, with the Maritime Arbitration Association in London. In this study, relevant issues are addressed, such as the validity and efficacy of arbitration clauses in both legal systems, the particularities of arbitration agreements in maritime traffic with special reference to bills of lading and the efficacy of the incorporation of arbitration agreements by reference. Finally, the case of the *Ever Given* vessel and the possible solutions that arbitration offers for this case will be analyzed.

Keywords: Arbitration clauses, London Maritime Arbitrators Association, Contracts of Carriage by sea, Bill of Lading, Ever Given.

ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN	5
II.	CONFIGURACIÓN DEL ARBITRAJE MARÍTIMO	6
1.	Concepto y alcance del Arbitraje Marítimo.....	6
2.	Caracteres del Arbitraje Marítimo.....	12
3.	Clases del Arbitraje Marítimo	15
III.	EL PROCEDIMIENTO DEL ARBITRAJE MARÍTIMO	17
1.	Consideraciones previas.....	17
2.	Procedimiento del Arbitraje en la <i>LMAA</i>	20
IV.	LAS CLÁUSULAS DE ARBITRAJE	25
1.	Consideraciones previas.....	25
2.	Las particularidades de las cláusulas de arbitraje en el tráfico marítimo internacional.....	31
2.1	<i>Incorporación por referencia de las cláusulas de arbitraje</i>	34
V.	ANÁLISIS DEL CASO “EVER GIVEN”	47
VI.	CONSIDERACIONES FINALES	55
VII.	BIBLIOGRAFÍA	58
VIII.	JURISPRUDENCIA	61

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

AEDM – Asociación Española de Derecho Marítimo

BIMCO – Baltic and International Maritime Council

CAMP – Chambre Arbitrale Maritime de Paris

CIAM – Centro Internacional de Arbitraje en Madrid

CME – Clúster Marítimo Español

CNUDMI – Comisión de las Naciones Unidas para el derecho Mercantil Internacional

CNY – Convenio de Nueva York de 1958

COGSA – Carriage of Goods by Sea Act

GMAA – German Maritime Arbitration Association

LA – Ley de Arbitraje

LMAA – London Maritime Arbitration Association

LNMI – Ley de Navegación Marítima

LOF – Lloyd’s Open Form

SAP – Sentencia de la Audiencia Provincial

SIAC – Singapore International Arbitration Centre

SMA – Society of Maritime Arbitrators

STJCE – Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

STS – Sentencia del Tribunal Supremo

TOMAC – Tokyo Maritime Arbitration Commission of the Japan Shipping Exchange

I. INTRODUCCIÓN

En el Derecho Internacional Marítimo, son frecuentes las controversias surgidas entre las partes como consecuencia de la globalización de las relaciones contractuales y la interdependencia de sujetos internacionales, sobre todo, en el sector marítimo que conlleva la existencia de conflictos internacionales de todo tipo. Es por ello que, surgió la necesidad de crear procedimientos alternos de solución de conflictos que ostenten una flexibilidad y, sobre todo, que gocen de eficacia en diversos Estados.

En la actualidad, el Derecho Marítimo abarca una amplitud de actividades marítimas pero que, en su vertiente privada, alude a las relaciones contractuales que se desarrollan en el mar. Por lo tanto, el derecho marítimo es el cuerpo jurídico encargado de la regulación del comercio marítimo. Se trata, en consecuencia, de un ámbito en el que suceden numerosas operaciones internacionales que desembocan en diversos contratos tales, como los contratos de fletamento o conocimientos de embarque¹ en todas sus variantes.

Por su parte, la esencia del arbitraje marítimo radica en que, el desarrollo del mismo se da en un ámbito internacional, por lo que no existe una regulación específica de aplicación general. Esto conlleva una incertidumbre que se ha intentado solventar mediante distintos instrumentos reguladores internacionales y con la creación de diversas organizaciones de carácter marítimo.

Se trata de un ámbito en el que continuamente surgen dificultades ya que el conflicto existente entre las partes desencadena una serie de problemas en cuanto a la legislación aplicable al contrato y el lugar en el que se debe plantear el litigio. Esto es consecuencia de la complejidad que presenta la aplicación del Derecho Internacional Privado y la interpretación de las cláusulas de sumisión que se encuentran incluidas en el contrato.

El objetivo de este trabajo es el análisis de una institución de especial relevancia como es el arbitraje marítimo internacional. A tal efecto, se llevará a cabo un estudio

¹ El conocimiento de embarque se configura como un título valor que emite el porteador, estableciendo así una presunción de entrega y carga de mercancías. Se trata de un documento de transporte que otorga a su titular el derecho de reclamar la entrega de las mercancías.

descriptivo y comparativo de la aplicación de este mecanismo heterocompositivo en el derecho marítimo. En concreto, se analizarán cuatro bloques: El primero se basará en el origen y alcance del arbitraje marítimo con especial incidencia en su regulación y detallando los caracteres de este tipo de arbitraje en comparación con el orden jurisdiccional. En segundo lugar, se llevará a cabo el estudio de la configuración dispositiva del procedimiento arbitral, en especial, de la Asociación de Arbitraje Marítimo de Londres (*LMAA*, en inglés). El tercer bloque comprenderá el examen de las cláusulas de sumisión a arbitraje en los contratos de fletamento, las limitaciones que presenta y su trascendencia en este sector. Por último, el cuarto bloque comprenderá un estudio práctico de la problemática del buque *Ever Given* desde el punto de vista del arbitraje.

A tal fin, este estudio pretende resaltar la relevancia del arbitraje en el derecho marítimo y, en concreto, de las cláusulas de sumisión a arbitraje. La confidencialidad y flexibilidad, así como la ausencia de rigorismos procesales que presenta el arbitraje, lo convierten en un método totalmente adecuado para las controversias contractuales que tienen lugar en el sector marítimo.

Sin embargo, la excesiva formalización de la actividad arbitral marítima, el aumento excesivo de sus costes y la dilación que presenta su proceso conlleva en muchas ocasiones a que las partes prescindan de esta alternativa primando otros métodos. Además, a pesar de ser un método que se adecúa a los conflictos de carácter marítimo, la ausencia de una regulación específica y uniforme² del arbitraje marítimo, la escasa cultura arbitral en países como España y la existencia de diversas organizaciones marítimas, impiden su auge de forma progresiva.

II. CONFIGURACIÓN DEL ARBITRAJE MARÍTIMO

1. Concepto y alcance del Arbitraje Marítimo

A lo largo de la historia, el derecho marítimo se ha ido regulando conforme a las convenciones, códigos, costumbres y usos. Se trata de un conjunto de elementos de la “*Lex Maritima*” que han establecido en la práctica, la regulación del derecho marítimo

² ÁLVAREZ RUBIO, J.J., *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria Gasteiz, 2000, pág. 161.

y, en concreto, la resolución de controversias contractuales con distintos mecanismos de solución de conflictos, tales como el arbitraje.

El origen de este mecanismo remonta siglos atrás, puesto que el surgimiento del arbitraje es anterior a las formas estatales de administración de justicia. Sin embargo, el crecimiento de este mecanismo se ha ido relacionando con la crisis del sistema judicial, experimentando así mayor crecimiento frente a la solución que aporta el orden jurisdiccional.

La evidencia más antigua del uso de arbitraje como mecanismo de resolución de controversias en materia marítima, se halla en la antigua Atenas y en particular, en el discurso del político y orador ateniense Demóstenes en su discurso “*Contra Formio*” a través del cual, relató la historia de un litigio planteado sobre un contrato de transporte de mercancías como consecuencia del siniestro que experimentó la nave durante su trayecto³. Ello marcó el arbitraje marítimo debido a que ha sido ampliamente utilizado por los comerciantes griegos.

Por su parte, en la Antigua Roma era una práctica habitual la existencia de árbitros que dirimían distintos conflictos comerciales, sin embargo, no fue hasta la expansión del comercio marítimo y la aparición del derecho consuetudinario (*ius Gentium*)⁴, donde el arbitraje tomó un papel fundamental para la resolución de los conflictos que surgían entre los comerciantes romanos y extranjeros.

Durante la Edad Media, el recurso al arbitraje marítimo radicaba en la aplicación de la *lex marítima* por parte de los mercaderes y en la aparición de entidades tales como asociaciones gremiales, las cuales favorecieron el impulso del arbitraje como mecanismo de resolución de conflictos comerciales entre los gremios y distintos mercaderes.

A lo largo del Siglo XVIII, diferentes Estados tales como España, Francia e Inglaterra comenzaron a percatarse de la importancia que iba adquiriendo el arbitraje como un instrumento eficaz para resolver con seguridad y rapidez los diversos conflictos comerciales que sucedían y por eso, plasmaron esta alternativa al sistema judicial en sus normativas estatales.

³ GREGORI, M. “Maritime Arbitration among Past, Present and Future”, en *New Challenge in Maritime Law*, 2015, págs. 329-349.

⁴ El “*Ius Gentium*” es un derecho que nació en la Antigua Roma debido a las relaciones comerciales existentes entre ciudadanos romanos y extranjeros. Se trata de una compilación de normas e instituciones jurídicas aplicables a litigios que promovía la buena fe y la equidad.

Sin embargo, el nacimiento del arbitraje marítimo moderno surgió con las reclamaciones contractuales que sucedieron como consecuencia del bloqueo naval del sur⁵. Este bloqueo supuso una enorme cantidad de reclamaciones ante Tribunales de Inglaterra de los diversos contratos de compraventa y entrega de algodón a los mercados británicos; dichas reclamaciones fueron aumentando debido a las complicaciones derivadas de la interpretación de leyes por parte de los tribunales, quienes carecían de especialización en el sector. Todas estas dificultades crearon la necesidad de insertar disposiciones para evitar conflictos de este estilo por lo que la Asociación Algodonera de Liverpool y los tribunales públicos, acordaron la inserción de cláusulas de arbitraje en sus contratos para dirimir posibles futuros conflictos.

La utilización del arbitraje en Liverpool impulsó la expansión progresiva del arbitraje marítimo a nivel mundial y, tras la segunda guerra mundial, esta figura resurgió gracias a las diversas transacciones comerciales multilaterales como consecuencia del impulso que adquirió el comercio internacional y el respaldo que obtuvo a través de diversas organizaciones internacionales, de carácter privado y público que promovían y regulaban las relaciones comerciales entre diversos países. A tal fin, se crearon dos instrumentos que reforzaron la autonomía del arbitraje ofreciendo un marco regulatorio al arbitraje internacional: la Convención de Nueva York de 1958 y la Ley Modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho Mercantil Internacional (en adelante, CNUDMI).

Asimismo, la continua aparición de diversos conflictos marítimos ha creado la necesidad de establecer diversas asociaciones marítimas con la finalidad de adoptar nuevas pólizas y contratos para unificar conceptos de fondo que regulan las relaciones contractuales marítimas.

El arbitraje se configura, por lo tanto, como un mecanismo extrajudicial de solución de controversias que nace de una relación contractual entre dos personas físicas o jurídicas que someten sus conflictos a la decisión de un tercero, no vinculado al orden jurisdiccional quien, a través de un procedimiento ya establecido, resuelve la controversia tras la aportación por las partes de alegaciones, pruebas etc., mediante un laudo arbitral obligatorio para las partes implicadas.

⁵ BRUCE, L.B. "The Spontaneous Evolution of Commercial Law." en *Southern Economic Journal*, núm. 3, 1989, pág.656.

El arbitraje marítimo es una modalidad del arbitraje comercial internacional⁶, enfocado en la resolución de controversias de carácter transfronterizo. Se trata de un sector peculiar debido a las dificultades que presenta como consecuencia de la legislación aplicable, la distancia entre las partes contratantes y la complejidad de este tipo de relaciones, resultado de la aplicación del Derecho Internacional Privado, en concreto, los usos y costumbres marítimas; y del juego que dan las cláusulas de sumisión al arbitraje incluidas en el contrato por las partes. Cabe señalar que esta modalidad del arbitraje no configura una especialidad, es por ello que, su normativa procesal aplicable se incardina con las reglas del arbitraje general.

Por tanto, el uso de la práctica arbitral se sustenta en el principio de la voluntad de las partes, quienes lo plasman en una cláusula o convenio arbitral que despliega efectos jurídicos de carácter privado y voluntarista⁷. Esto origina numerosos problemas en la práctica ya que, no existe una regulación uniforme en materia del arbitraje marítimo internacional.

El arbitraje marítimo no goza de una regulación exacta para su funcionamiento. Esto se debe a que el arbitraje aboga por una libertad contractual, mientras que el derecho marítimo ha estado supeditado siempre a una “*estricta y minuciosa reglamentación de contenido obligatorio*”⁸. Esto implica una disparidad en la configuración de ambos ordenamientos que refleja la complejidad de la regulación del arbitraje marítimo.

Sin embargo, cada Estado goza de una legislación específica que establece o delimita el fundamento legal de este método de resolución de controversias. En España, el arbitraje se regula por la Ley 60/2003, inspirada por la Ley Modelo de la CNUDMI (*UNCITRAL*, en inglés)⁹. que sistematiza todo el procedimiento del arbitraje, atendiendo a las exigencias de uniformidad del derecho procesal arbitral.

A pesar del intento de esta ley de armonizar el régimen jurídico del arbitraje comercial internacional, la realidad práctica del comercio internacional y en particular,

⁶ Como señala ALCÁNTARA GONZÁLEZ, J.M. “*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 sería sólo una modalidad en razón de la materia marítima.*” en “El arbitraje marítimo en España Hoy”, en *Anave.es*, diciembre 2015, pág. 16.

⁷ LAPIEDRA ALCAMÍ, R. “El arbitraje marítimo internacional en las Reglas de Rotterdam” en *Revista Boliviana de Derecho*, núm.22, julio 2016, pág. 147.

⁸ FERNÁNDEZ ROZAS, J.C. *El arbitraje y la buena administración de la justicia*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2019, pág. 582.

⁹ ESPLUGUES MOTA, C. *Arbitraje Marítimo Internacional*. Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2007, pág. 23.

del arbitraje marítimo, es mucho más compleja y requiere de una regulación más específica que la contemplada en la Ley 60/2003 o en la Ley de Navegación Marítima (en adelante, LNM).

Esto se debe a que, aunque la Ley 60/2003 apuesta por un “*proceso flexibilizador*”¹⁰ en la interpretación de las cláusulas arbitrales marítimas, lo cierto es que la Ley de Navegación marítima genera un marco procesal demasiado complejo, optando por una rigidez en cuanto a la interpretación y validez de las cláusulas arbitrales de los contratos que entran en su ámbito de aplicación.

Asimismo, la Ley 60/2003 contempla un arbitraje interno e internacional en general, sin especificar ni mencionar las peculiaridades legales que puede aportar la modalidad marítima del arbitraje; y, por su parte, la Ley de Navegación Marítima que, a pesar de llevar a cabo una reforma del derecho marítimo, lo cierto es que tan solo dedica dos preceptos al arbitraje, en concreto, a la validez de las cláusulas arbitrales (artículos 468 y 469 de la LNM). A esto hay que añadir que, el ámbito de aplicación de esta ley no abarca todo tipo de contratos del sector marítimo por lo que la regulación española en cuanto al arbitraje marítimo sigue siendo bastante escasa.

Esto radica en una falta de “*especialización*” del arbitraje marítimo en España, debido al desconocimiento de las ventajas y flexibilidad de la legislación arbitral española, a la escasa iniciativa del fomento del arbitraje marítimo frente al sistema judicial, la inexistencia de listas de árbitros marítimos y, sobre todo, la ausencia del apoyo y fomento de centros de arbitraje marítimo.

La generalidad de la normativa española en cuanto a la regulación del arbitraje marítimo, así como la carencia de la cultura arbitral, son causas directas de los escasos asuntos marítimos que se someten al Arbitraje en España. Consecuencia de esto, la Asociación Española de Derecho marítimo (AEDM) junto al Centro Internacional de Arbitraje en Madrid (CIAM), han constituido un grupo de trabajo para el análisis y el desarrollo del arbitraje marítimo mediante la CIAM, en el seno español¹¹.

¹⁰ ESPINOSA CALABUIG, R. “Las cláusulas arbitrales marítimas a la luz de los usos del tráfico comercial internacional” en *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 13, 2007, pág.2.

¹¹ CIAM y AEDM constituyen un grupo de trabajo sobre arbitraje marítimo internacional, véase <https://madridarb.com/ciam-y-aedm-constituyen-un-grupo-de-trabajo-sobre-arbitraje-maritimo-internacional/>, última consulta: 12/11/2021.

Por el contrario, en el derecho marítimo anglosajón, el arbitraje marítimo goza de una alta seguridad jurídica debido a la cultura arbitral que ostenta y, en particular, en el ámbito marítimo, experimentando un aumento gradual y rápido en el volumen de los supuestos arbitrales. Todo ello, gracias a la Asociación de Arbitraje Marítima en Londres (LMAA, en inglés) y a la normativa inglesa (*The Arbitration and Conciliation Act, 1996*) que se caracteriza por su flexibilidad, su sistema de administración del arbitraje y, sobre todo, por conferir mayor autonomía a los árbitros¹².

La disparidad de los regímenes jurídicos del arbitraje marítimo en los distintos Estados conlleva ciertas dificultades a la hora de interpretar tanto los convenios de sumisión a arbitraje, como la eficacia extraterritorial de los laudos arbitrales. Esto, junto a la flexibilidad del arbitraje marítimo, desembocan en la necesidad de una regulación uniforme del arbitraje marítimo que bien no tiene por qué desarrollar el fondo y el proceso completo del arbitraje en el sector marítimo, pero sí desarrollar los aspectos más relevantes para el funcionamiento correcto de este instrumento de resolución de conflictos. Es por eso que esta carencia se ha intentado solapar mediante diversos regímenes, distintos entre sí, tales como la Ley Modelo de la CNUDMI, que regula el arbitraje comercial internacional y que, su ámbito de aplicación comprende a su vez el transporte de mercancías por vía marítimo¹³.

A pesar de ser un texto *soft law*¹⁴ la problemática no reside en la voluntariedad de las partes a someterse al procedimiento regulado en esta ley, sino en su carácter general puesto que no regula el arbitraje en el sector marítimo y solo describe la internacionalidad del arbitraje.

En contraposición, existen otros regímenes distintos enfocados en el ámbito del marítimo, tales como el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, conocido como las Reglas de Hamburgo¹⁵, que menciona

¹² ESPLUGUES MOTA, *Arbitraje marítimo...*, *Op. cit.*, pág. 33.

¹³ Según el artículo 1 de la Ley Modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, “Debe darse una interpretación amplia a la expresión “comercial” para que abarque las cuestiones que se plantean en todas las relaciones de índole comercial, contractuales o no. Las relaciones de índole comercial comprenden las operaciones siguientes, sin limitarse a ellas: (...), transporte de mercancías o de pasajeros por vía aérea, marítima, férrea o por carretera.”

¹⁴ ESPLUGUES MOTA, *Arbitraje marítimo...*, *Op. cit.*, pág. 56.

¹⁵ El régimen jurídico que precede las Reglas de Hamburgo es el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, conocido comúnmente como las Reglas de la Haya de 1924, texto que ha sido modificado en dos ocasiones en virtud de protocolos llamados “el Protocolo de Visby” en el año 1968 y “EL Protocolo Adicional de 1979”. Estas enmiendas han contribuido al desarrollo de un

brevemente el arbitraje de los contratos de transporte marítimo en su artículo vigésimo segundo. Por su parte, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías total o parcialmente Marítimo (conocido como las Reglas de Rotterdam) ha venido desarrollando y modernizando el anterior convenio, estableciendo una regulación uniforme¹⁶ del transporte marítimo y ampliando la regulación del arbitraje en su capítulo quinceavo.

A pesar de la existencia de diversas fuentes legales internacionales que mencionan o regulan en parte el arbitraje marítimo, lo cierto es que, a día de hoy, no existe una normativa agrupada que regule el arbitraje marítimo en su totalidad, evitando así la inseguridad jurídica que plantea el sometimiento de una controversia al arbitraje y por consiguiente las diversas interpretaciones sobre validez de las cláusulas de arbitraje marítimo.

Sin embargo, la ausencia de una regulación específica en el sector marítimo no ha sido impedimento para el auge de este mecanismo ya que, dada la naturaleza jurídica de éste, ha tenido mucho más éxito frente a la jurisdicción ordinaria y, la causa de ello es la adquisición continuada de una personalidad propia como consecuencia de diversos factores, entre los que destacan la armonización de los usos marítimos internacionales y la generalización del arbitraje gracias al establecimiento de centros de arbitraje¹⁷ que han fomentado la práctica arbitral en el sector marítimo.

2. Caracteres del Arbitraje Marítimo

El arbitraje marítimo ha ido experimentando un desarrollo progresivo que, reside principalmente en los caracteres que presenta este método. Este mecanismo, comúnmente conocido como un método alternativo de resolución de disputas junto a la mediación y negociación, ha tenido mayor implicación en el ámbito marítimo debido a que este procedimiento no se encuentra vinculado a formalismo alguno y su procedimiento es

régimen jurídico obligatorio para la regulación del transporte de mercancías marítimo, sin embargo, cabe señalar que carece de una norma en materia de arbitraje.

¹⁶ ÁLVAREZ RUBIO, J. J. “Jurisdicción y arbitraje en el nuevo convenio UNCITRAL”, en Emparanza Sobejano, A. (dir.), *Las Reglas de Rotterdam. La regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*, Marcial Pons, 2010, pág. 313.

¹⁷ Destacan como principales centros de arbitraje; London Maritime Arbitrators Association (LMAA), quien a través de las reglas de arbitraje que establece, constituye uno de los centros más activos del arbitraje marítimo junto a Maritime Arbitrators of New York (SMA), Chambre Maritime à Paris (CAMP), y Singapore International Arbitration Centre (SIAC).

resultado de la voluntad de las partes, quienes deciden el cauce del mismo, así como su finalización.

A pesar de la complejidad que presentan las relaciones contractuales marítimas entre las partes, el sometimiento al arbitraje puede ser una elección favorable para ambas partes. Esto se debe a que se trata de un procedimiento que, en contrapartida con el orden jurisdiccional, es amistoso, lo que permite la continuación de las relaciones jurídicas entre las partes, una vez superado el conflicto.

Esto es relevante puesto que la naturaleza de la contratación en el medio marítimo requiere de una continua colaboración entre los actores implicados, y así lo confirma FERNÁNDEZ ROZAS, señalando que: “...la naturaleza misma del transporte en el medio marino requiere una continua cooperación y coordinación entre los actores implicados pues, desde el momento en que un buque se introduce en alta mar, queda sujeto a un complejo bloque normativo de contenido internacional, a unas fuerzas de la naturaleza imprevisibles y a la autoridad del incuestionable capitán”¹⁸.

Junto a esta prerrogativa fundamental del arbitraje, esta solución extrajudicial de controversias presenta además como característica la celeridad¹⁹. Esto se debe a que son las partes quienes deciden el plazo máximo para su duración o bien, deciden someterse a una institución arbitral, cuyo plazo es determinado. Esto tiene gran relevancia debido a que fomenta que el procedimiento sea más corto y ágil que un procedimiento judicial ordinario. A esto hay que añadir, que el procedimiento arbitral, al contrario del orden jurisdiccional, es un procedimiento de una única instancia y, por ende, la resolución obtenida del laudo arbitral es firme y no puede ser objeto de revisión alguna por parte de un órgano judicial o arbitral superior.

Esto limita la duración del conflicto entre las partes, hecho que no sucede en el orden jurisdiccional debido a que las diversas instancias intrínsecamente implican un margen temporal mayor de conflicto entre las partes hasta la obtención de una resolución final firme.

Otra característica fundamental del arbitraje marítimo, es la especialización de los árbitros quienes conocen la materia objeto de conflicto lo que incide en la celeridad del

¹⁸ FERNÁNDEZ ROZAS, J.C. *Contornos de la sumisión al arbitraje en la contratación marítima internacional*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2019, pág. 582.

¹⁹ SCHWOB LANDON R., “The case against maritime class arbitration: A brief Policy Argument” en *Pepperdine Dispute Resolution Law Journal*, núm 3, 2011, pág. 427.

mismo. Esto es relevante en el ámbito marítimo, ya que nos hallamos ante un sector que requiere de gran especialización, ya que: “...*gran parte de los litigios derivan de las discrepancias en la interpretación y aplicación de modalidades contractuales de enorme envergadura, que suelen oponer a compañías navieras y a operadores sólidamente integrados en la industria marítima y dan lugar a una apreciable especialización de este sector*”²⁰.

Con lo cual, los árbitros no solo ostentan conocimientos en derecho, sino que gozan de aptitudes de carácter técnico que logran una mayor especialización frente al orden jurisdiccional. Ello se debe a que, a pesar de la existencia de jueces que están cada vez más especializados y con gran experiencia, “*La experiencia técnica requerida generalmente no está a la altura de la especificidad de una concreta controversia lo que no ocurre en el arbitraje que permite precisamente elegir una composición a medida según la naturaleza de la controversia*”²¹.

No obstante, es necesario señalar la dificultad de conseguir la especialización de los árbitros debido a la inexistencia de normativa unificada o de determinadas instituciones del arbitraje marítimo que administren el proceso y el fondo del arbitraje marítimo en su totalidad.

Así mismo, cabe señalar que es un procedimiento que goza de alto grado de confidencialidad y privacidad; una prerrogativa fundamental debido a que, salvo pacto en contrario, todas las actuaciones de este procedimiento tan solo implican a las partes y a los árbitros o colegio arbitral designados, quienes ostentan el deber de guardar secreto sobre la información, así como la documentación que se aporta durante todo el proceso.

Como ya se ha mencionado, se trata de un procedimiento que, debido a su informalidad además de los caracteres que presenta genera mucha confianza entre los actores implicados, quienes recurren a ello cada vez con más frecuencia. Sin embargo, este procedimiento está orientado a una formalización progresiva ya que a pesar de que las partes deciden si someten sus controversias a la decisión de un árbitro independiente o a una institución arbitral, lo cierto es que, dada la complejidad de las controversias en el ámbito marítimo, las partes se decantan por la institución administrativa arbitral debido a que, presenta un procedimiento mucho más conciso y formalizado.

²⁰ FERNÁNDEZ ROZAS, *Contornos de la sumisión...*, Op. cit., pág. 582.

²¹ FERNÁNDEZ ROZAS, *Contornos de la sumisión...*, Op. cit., pág. 586.

3. Clases del Arbitraje Marítimo

En todas las modalidades del arbitraje existen dos tipos de arbitraje: arbitraje Institucional y arbitraje *Ad hoc*. En el ámbito marítimo, nos encontramos a su vez con esta distinción que, en la práctica arbitral es muy notoria.

A priori, el arbitraje marítimo *Ad hoc* es una modalidad de arbitraje independiente en la que las partes plasman su voluntad de acordar las reglas del procedimiento aplicable a la solución de la controversia. Por lo tanto, las partes asignan la solución de un conflicto a árbitros independientes que no forman parte de una autoridad administrada. Esto incide en el fondo del arbitraje, ya que los actores implicados no se someten a un procedimiento institucional, decidiendo ellos el cauce del arbitraje, así como la definición de las reglas del procedimiento a aplicar.

Por su parte, el arbitraje marítimo institucional es una modalidad de arbitraje en la cual, una institución o centro de carácter permanente se encarga de administrar y regular todo el procedimiento del arbitraje, promoviéndolo y facilitando la solución de las controversias entre las partes que acuerdan someterse al mismo, asignando al supuesto arbitral un Tribunal de árbitros.

La distinción entre estas dos modalidades es de gran importancia debido a que, en las cláusulas arbitrales insertadas en los contratos de transporte marítimo debe constar la referencia a una institución marítima con un listado de árbitros establecido para la resolución del conflicto surgido y, así conocer las reglas y procedimientos a través de los cuales se celebraría el proceso arbitral. Por el contrario, si esta cláusula arbitral no hace referencia a asociación alguna para que administre todo el proceso, en la misma debe constar todas las reglas del procedimiento.

Esta distinción es crucial para la interpretación de las cláusulas arbitrales en el seno marítimo. Ciertamente es que el arbitraje institucional presenta una agilidad y seguridad jurídica frente al Arbitraje *Ad hoc*. Sin embargo, la existencia de organizaciones o asociaciones que regulen diferentes procedimientos es una gran desventaja en el ámbito marítimo, puesto que contribuye a una disparidad notoria en los procedimientos o reglamentos de arbitraje a seguir, lo que impide llegar a aquella unificación en la normativa arbitral marítima.

Asimismo, un proceso arbitral administrado goza de una alta cobertura para la solución del conflicto, en contraposición con el arbitraje *Ad hoc*. Ahora bien, las últimas prácticas arbitrales institucionalizadas han afirmado la existencia de altísimos costes, una excesiva dilación y a su vez, una creciente formalización que asemeja el procedimiento arbitral a los procedimientos judiciales.

En cambio, la realidad práctica del sistema arbitral marítimo abarca las dos modalidades. Esto se debe a la presencia de varias asociaciones o instituciones de arbitraje, específicamente marítimo que contribuyen al desarrollo de los usos y costumbres en materia de arbitraje marítimo y, entre las cuales, destacan, la *Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP, en francés)*, *Tokyo Maritime Arbitration Commission of the Japan Shipping Exchange (TOMAC, en inglés)*

Pero es necesario matizar que no todas las instituciones arbitrales administran el proceso arbitral optando por un arbitraje institucional y, un claro ejemplo de ello es la *London Maritime Arbitrators Association (LMAA, en inglés)*, una asociación constituida a mediados del Siglo XX, cuyo fin era agrupar a todos los árbitros marítimos que actuaban en Londres. Esta asociación, a diferencia de las anteriores, no administra ni controla el desarrollo de los arbitrajes²², por lo que fomenta la flexibilidad del arbitraje y, por ende, el arbitraje *Ad hoc*, dependiendo así de los distintos árbitros encargados de su conocimiento, quienes asumen dicha competencia en base a las *Procedure Rules* y resuelven el supuesto arbitral mediante un procedimiento simplificado.

En el mismo sentido, el arbitraje llevado a cabo en asociaciones como la *Society of Maritime Arbitrators (SMA, en inglés)*, y la *German Maritime Arbitration Association (GMAA, en inglés)*, sigue el diseño señalado en la modalidad *Ad hoc*, en el que las partes ostentan una plena libertad de elección de los árbitros, aunque éstos no formen parte de dichas asociaciones.

La determinación de la modalidad de arbitraje marítimo en las cláusulas arbitrales de diversos contratos de transporte marítimo es relevante para la interpretación de las mismas y, sobre todo, para establecer la institución encargada de la resolución del conflicto si la hubiere, los reglamentos aplicables y el procedimiento a seguir para el alcance de un acuerdo, objeto primordial de este mecanismo.

²² ESPLUGUES MOTA, *Arbitraje marítimo...*, *Op. cit.*, pág. 35.

III. EL PROCEDIMIENTO DEL ARBITRAJE MARÍTIMO

1. Consideraciones previas

El proceso arbitral marítimo ostenta una estrecha vinculación con la voluntad de las partes, ya sea directa o indirectamente, debido a que éstos son los que encaminan el procedimiento a una modalidad u otra, determinando así el cauce del mismo.

Cabe resaltar dos cuestiones importantes que surgen en el seno del arbitraje marítimo y que, a día de hoy, invisten una especial incidencia en el arbitraje marítimo: *“El plazo para el sometimiento de la cuestión en litigio a arbitraje. Y, en segundo lugar, la problemática de la cooperación judicial en relación con el desarrollo del procedimiento arbitral”*²³.

El comienzo del proceso arbitral marítimo está vinculado a un litigio surgido entre las partes por las diferencias o disputas que surgen en el marco de su relación contractual. No obstante, la existencia de una disputa no implica directamente el inicio de un procedimiento arbitral y puede que tan solo abra la posibilidad de someter dicha disputa a su resolución por un tribunal arbitral. Esto es consecuencia directa de la voluntad de las partes que, como bien he comentado anteriormente, son las partes quienes asientan la existencia o no del proceso arbitral, así como su tramitación. Es por eso que los actores, cuando pactan un plazo límite para el inicio del procedimiento, esta limitación temporal de base contractual puede suponer la imposibilidad de plantear dicho litigio en el sistema arbitral, dando lugar así a una *“extinción del derecho a ser tutelado”*²⁴.

Este plazo para el ejercicio de la acción arbitral es frecuente en la práctica marítima, debido a que la conclusión de este tipo de acuerdos entre los actores implicados, tiene como objetivo la seguridad jurídica²⁵ y por ende la certeza del desarrollo del procedimiento en la vía arbitral. Esta limitación tiene que estar redactada de forma clara y precisa en las cláusulas de sometimiento a arbitraje que acuerdan las partes.

No obstante, la fijación de un plazo concreto ha sido objeto de diversas interpretaciones por parte de distintos tribunales estatales ingleses y españoles, ya que ha habido jurisdicciones que se han remitido única y exclusivamente a lo pactado entre las

²³ ESPLUGUES MOTA, *Arbitraje marítimo...*, Op. cit., pág. 514.

²⁴ ESPLUGUES MOTA, *Arbitraje marítimo...*, Op. cit., pág. 516.

²⁵ ESPLUGUES MOTA, *Arbitraje marítimo...*, Op. cit., pág. 517.

partes y, otras jurisdicciones lo contrario. En el caso de España, no existen soluciones jurisprudenciales a esta manifestación de la voluntad de las partes, debido a la ausencia de la cultura arbitral que experimenta este Estado. Por su parte, la jurisprudencia inglesa ha apoyado la interpretación estricta de la voluntad manifestada por las partes en relación al plazo pactado; plazo que en la mayoría de ocasiones ha sido mucho más corto que el establecido por la normativa inglesa²⁶.

Cabe señalar que, en el caso de que las partes no pacten una limitación temporal para el ejercicio de esta acción, existe una limitación de índole legal, en el que el ejercicio de una acción arbitral depende del plazo estipulado en la Ley reguladora del arbitraje que, dependiendo del país, esta limitación puede tener un carácter procesal o sustantivo. A esto hay que añadir que, muchos reglamentos de distintas instituciones arbitrales marítimas señalan el plazo de ejercicio de acciones. Todo lo anterior, nos sitúa en una diversidad de interpretaciones de una cuestión que, a priori, supone un punto fundamental en el ejercicio de una acción pero que, en la realidad de la práctica marítima es difícil determinarla debido a la disparidad de todas las interpretaciones a la que puede someterse una cláusula arbitral.

Ahora bien: ¿Cuándo se entiende iniciado del procedimiento arbitral? La respuesta a esta cuestión depende de los Estados en los que se somete el arbitraje marítimo. Así pues, en el caso de la Ley de Arbitraje Española, a tenor de lo dispuesto en el artículo 21²⁷ de la Ley Modelo de la CNUDMI, se entiende iniciado el procedimiento arbitral en *“la fecha en la que el demandado haya recibido el requerimiento de someter la controversia a arbitraje”*²⁸. Lo cierto es que, la mayoría de las normativas nacionales regulan el inicio del procedimiento arbitral conforme a lo establecido en la Ley Modelo de la CNUDMI.

Una vez aclarada la primera cuestión, la siguiente cuestión que se plantea frecuentemente en la realidad arbitral marítima, es la cooperación judicial con el procedimiento arbitral. Aquí es necesario señalar que, cuando las partes insertan una cláusula de arbitraje, indirectamente descartan el conocimiento de la disputa por parte de

²⁶ ESPLUGUES MOTA, *Arbitraje marítimo...*, Op. cit., pág. 520.

²⁷El artículo 21 de la Ley Modelo de CNUDMI establece lo siguiente: *“Salvo que las partes hayan convenido otra cosa, las actuaciones arbitrales respecto de una determinada controversia se iniciarán en la fecha en que el demandado haya recibido el requerimiento de someter esa controversia a arbitraje”*.

²⁸ Artículo 27 de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje. 16 de diciembre de 2003, BOE. Núm. 309.

los tribunales estatales. Sin embargo, ello no significa que los tribunales carezcan de papel en todo el desarrollo del proceso ya que distintas normativas estatales arbitrales adjudican un papel importante a los tribunales en relación al proceso del arbitraje, en el que éstos brindan su apoyo a la práctica de las pruebas, la adopción de medidas cautelares, a la extensión de los plazos temporales etc. Este apoyo comienza desde el inicio del procedimiento arbitral hasta la anulación del eventual laudo dictado²⁹.

La cooperación judicial al procedimiento arbitral marítimo ha tomado especial transcendencia en la adopción de medidas cautelares. La adopción de estas medidas cautelares es competencia de los árbitros, sin embargo, su adopción vincula al juez estatal en tanto que éste participa en su ejecución y así lo señala BAATZ, quien alega que un Tribunal *“tiene la facultad de ordenar que se retengan los bienes embargados o que se proporcione una garantía alternativa para el cumplimiento de cualquier laudo arbitral, pudiendo además, conceder una orden de embargo en apoyo del procedimiento de arbitraje”*³⁰.

La mayoría de los ordenamientos arbitrales estatales³¹ apoyan este grado de vinculación del juez estatal y a su vez, la Ley Modelo CNUDMI, está de acuerdo con dicha vinculación de reconocimiento y ejecución por parte de los tribunales estatales en su artículo decimoséptimo.

Una vez desarrollados los puntos incidentales en los distintos procedimientos arbitrales marítimos que pueden acordar las partes, cabe enfatizar que, el procedimiento a seguir depende de tres factores relevantes que deben figurar en la cláusula arbitral pactada: El lugar donde se desarrollara el arbitraje, la Ley aplicable al fondo del litigio y el Reglamento o reglas a aplicar durante el proceso. A esto hay que sumar, la posibilidad de garantizar el reconocimiento y la ejecución de los laudos dictados por los distintos centros de arbitraje en cualquier país, gracias a la Convención de Nueva York de 1958, texto que ha sido firmado y ratificado por 169 países³².

²⁹ ESPLUGUES MOTA, *Arbitraje marítimo...*, *Op. cit.*, pág. 629.

³⁰ BAATZ, Y. *Maritime Law*. Informa Law from Routledge, Nueva York, 2020, pág.10.

³¹ En el caso de España, se regulan las medidas cautelares en el artículo 43 de la Ley de Navegación Marítima, precepto centrado totalmente en el embargo preventivo de buques como medida cautelar.

³² Para la consulta de la situación actual de la Convención de Nueva York de 1958 véase: https://uncitral.un.org/es/texts/arbitration/conventions/foreign_arbitral_awards/status2, última consulta: 15/11/2021.

Estos factores limitan la autonomía de la voluntad de las partes debido a la especialidad del arbitraje marítimo y ello, se refleja en las cláusulas insertadas en la gran mayoría de contratos de fletamento (*Charter parties*, en inglés), en la que la elección de la sede es vinculada a la sede de la organización de arbitraje marítima que conocerá el asunto. A esto hay que añadir que dicha elección, puede figurar en otros instrumentos de contratación marítima tales como conocimientos de embarque (*Bills of lading*, en inglés).

Por lo tanto, estos elementos marcan la trayectoria del arbitraje marítimo dependiendo del centro marítimo al que se someten las partes. En la actualidad, los centros marítimos que conocen la gran mayoría de procedimientos arbitrales son la Asociación de Arbitraje Marítimo de Londres (*LMAA*, en inglés), la Asociación de Arbitraje Marítimo de Nueva York (*SMA*, en inglés) y el Centro de Arbitraje Marítimo de Singapur.

El sistema arbitral que ostentan estas asociaciones se configura en dos partes: La primera de ellas parte de la libertad privada de los actores implicados en la elección de reglamentos del procedimiento y los códigos éticos bajo los cuales se desarrollará este procedimiento. Por otra parte, el papel del Estado se concentrará en brindar apoyo durante el proceso sirviendo de guía a través de la Ley de arbitraje nacional y, finalmente el soporte a la posterior homologación y ejecución del laudo dictado una vez finalizado el procedimiento.

2. Procedimiento del Arbitraje en la LMAA

El centro marítimo por excelencia es la *London Maritime Arbitrators Association* (*LMAA*, en inglés), asociación que sigue siendo el líder mundial en el conocimiento de nuevos casos de arbitraje marítimo, con un total 1775³³ supuestos que ha conocido esta asociación en el año 2020. La mayoría de las cláusulas arbitrales de distintos contratos marítimos se remiten a Londres y a sus normas procedimentales.

Los objetivos primordiales de este centro, según SUMMERSKILL son: “*Velar por que la maquinaria del arbitraje cuente con el personal adecuado y por la formación de nuevos árbitros, así como promover nuestro objetivo de que el arbitraje de Londres*

³³ Horton, D., 2021. *London Maritime Arbitration*. London Maritime Arbitrators Association. <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2021/02/Baltic-ICS-Lecture-LMAA-Arbitration-2021-Presentation-slides.pdf>, última consulta : 15/11/2021.

no sólo sea estrictamente imparcial y económico, sino también razonablemente rápido, en la medida en que sea compatible con la investigación exhaustiva y el buen juicio”³⁴

El sistema arbitral londinense no administra ni regula el desarrollo del arbitraje, primando la modalidad *Ad hoc* del arbitraje marítimo. Ello no implica la ausencia de un procedimiento arbitral, sino que ofrece un conjunto de normas procedimentales, de carácter potestativo que, orientan a las partes y los árbitros encargados con la finalidad de aportar a éstos una seguridad jurídica y, sobre todo una alta cobertura para la solución del conflicto, objetivo fundamental de este centro.

Cuando las partes deciden someter su controversia a la resolución del centro de arbitraje marítimo de Londres, la Ley aplicable al fondo del litigio es la *Arbitration Act 1996* y, las reglas que se aplican y rigen el procedimiento pueden ser los términos que fija esta asociación (*LMAA Terms*³⁵, en inglés) en su versión actual, del año 2021³⁶. Estas condiciones son facultativas, es decir, solo se aplicarán a un acuerdo de arbitraje siempre y cuando las partes lo hayan acordado y, en particular, de conformidad a lo establecido en los *LMAA Terms, 2021*, se considerará que las partes así lo han acordado: “*Siempre que la controversia se someta a un árbitro único que sea miembro de pleno derecho de la asociación y siempre que los dos árbitros originales nombrados por las partes sean miembros de pleno derecho de la Asociación, salvo que ambas partes hayan acordado o acuerden otra cosa; o bien, siempre que un árbitro único o ambos árbitros originales hayan sido nombrados sobre la base de que estos términos se apliquen a su nombramiento*”³⁷.

Esto implica que, aun habiendo un procedimiento judicial en curso, si alguna de las partes decide someterse a un arbitraje en Inglaterra, en el seno de esta asociación, el Tribunal estará obligado a sobreseer el procedimiento judicial³⁸, siempre y cuando una de las partes así lo decida para dar comienzo al procedimiento arbitral.

³⁴ SUMMERSKILL, M. “The London Maritime Arbitrators Association” en *Arbitration*, 1985, pág. 51.

³⁵ La Asociación marítima de arbitraje de Londres (*LMAA*, en inglés) establece en el preámbulo de los Términos en vigor (del año 2021), el objetivo de los mismos, indicando lo siguiente: “*El propósito del arbitraje, de acuerdo con estas Condiciones, es obtener una resolución justa de las disputas marítimas y de otro tipo por parte de un tribunal imparcial, sin retrasos ni gastos innecesarios*”.

³⁶ Serán de aplicación a los procedimientos arbitrales marítimos iniciados a partir del 1 de mayo de 2021.

³⁷ AMBROSE, C., MAXWELL, K., & COLLETT, M. *London Maritime Arbitration (Fourth Edition)*. Informa Law from Routledge, New York, 2018, pág. 5.

³⁸ BAATZ, *Maritime ...*, *Op. cit.*, pág.9.

Así pues, el inicio de un procedimiento arbitral en el seno de este centro de arbitraje marítimo, comienza con la cláusula arbitral y, en concreto, con la designación de los árbitros. La cláusula debe contener una disposición sobre el número de árbitros que conocerán el supuesto y, en caso de ausencia de designación, el artículo 8 de la *LMAA Terms*, establece que se designarán un total de tres árbitros, los cuales pasarán a formar parte del Tribunal Arbitral³⁹. Por consiguiente, ambas partes deberán nombrar a un árbitro en el plazo de 14 días desde la notificación de la solicitud de nombramiento, quedando el tercer árbitro a la decisión conjunta de las partes, que ostentará el cargo del Presidente del Tribunal. En caso de desacuerdo sobre el tercer árbitro, el Presidente de la asociación será quien ejercerá dicho cargo.

Los árbitros al aceptar el cargo, estarán facultados para decidir todas las cuestiones de procedimiento y de prueba, teniendo en cuenta en todo momento lo acordado entre las partes sobre tales cuestiones. Una vez aceptado el cargo, la parte que desea iniciar el arbitraje, según la *LMAA Terms*, deberá notificar a la otra parte a haciendo constar toda la información necesaria para llevar a cabo dicho procedimiento.

Una vez realizado, comienza el procedimiento que se encuentra regulado en el Anexo II de las *LMAA Terms*, con un escrito de demanda que se notificará en el plazo de 28 días siguientes al nombramiento del Tribunal. Acto seguido, ambas partes presenten alegaciones exponiendo su posición respecto de los asuntos surgidos, aportando como pruebas toda la documentación necesaria que será examinada posteriormente por el Tribunal Arbitral y, en particular, la parte demandada dispone de 28 días para formular el escrito de contestación a la demanda y en su caso, de reconvenición, si así lo estima.

Una vez llevadas a cabo las actuaciones anteriores, el Tribunal encarga a las partes rellenar un cuestionario⁴⁰ adjuntado en el Anexo III de la *LMAA Terms*, en un plazo de 14 días. El objetivo de este cuestionario es aclarar el cauce procesal del arbitraje, de tal forma que, el Tribunal de árbitros o el único arbitro lo toma de referencia para avanzar adecuadamente en el arbitraje. A tal fin, los árbitros decidirán, en base a ese cuestionario,

³⁹ Cabe señalar la posibilidad de designar un solo árbitro que los propios términos regulan en su artículo octavo.

⁴⁰ Se trata de un cuestionario de 19 preguntas procesales en el que se plantea a ambas partes la posibilidad de celebrar una reunión preliminar, las pruebas periciales a aportar, las cuantías aproximadas de la reclamación y en su caso, de la reconvenición, la duración estimada de la audiencia, presencia de testigos etc.

la posibilidad, así como la fase de celebración de una reunión preliminar y la realización de instrucciones procesales para la continuación del arbitraje.

Las partes en esta fase, intercambian declaraciones de hechos, así como posibles pruebas periciales, que sólo serán admisibles por el Tribunal Arbitral si cumplen con lo acordado por las partes o por el Tribunal. Las directrices para la gestión de esta fase vienen recogidas en el Anexo IV.

El procedimiento arbitral, a diferencia del judicial, se caracteriza por su celeridad, una prerrogativa que ha recibido muchas críticas, debido a la excesiva dilación del procedimiento arbitral. Es por esto que, una de las grandes apuestas de los centros de arbitraje marítimo es controlar esta dilación que experimentan los procesos arbitrales y, en particular, la asociación londinense de arbitraje marítimo ha intentado controlar la excesiva dilación, estableciendo unos plazos pertinentes. A tal fin, el texto de las *LMAA Terms* otorga capacidad al Tribunal para fijar la fecha de audiencia en un plazo razonable. Celebrada la audiencia y dichos los alegatos finales, el tiempo requerido para la preparación del laudo no debe superar dos meses desde el cierre del procedimiento.

Ahora bien, ¿Qué debe contener un laudo válido? Como ya sabemos, en el orden jurisdiccional, hay una exigencia de motivación de las resoluciones judiciales, por lo que deben exponer claramente todos los argumentos fundados en derecho en los que se basa el fallo. En esta misma línea, un laudo arbitral debe contener razones que lo motivan. Sin embargo, a diferencia de las resoluciones judiciales en las que se exige esa motivación con el fin de evitar contradicciones y la arbitrariedad del fallo, en el procedimiento arbitral, el laudo dictado puede contener razones que hayan motivado la decisión tomada en el mismo texto, salvo que las partes acuerden lo contrario.

Así pues, las partes pueden notificar al Tribunal Arbitral la decisión de prescindir de la motivación del laudo y, de conformidad con lo dispuesto en los términos de esta asociación marítima, el Tribunal emitirá un laudo sin motivación junto con un documento en el que constarán las razones de la decisión del Tribunal. Éste último, notificará a las partes, quienes previo pago de las costas, tendrán acceso al mismo.

Resulta necesario destacar que, el laudo dictado es de una única instancia, es decir, no cabe la posibilidad de recurrir un laudo a diferencia de las resoluciones judiciales, por lo que deviene firme una vez se dicta, produciendo efectos de cosa juzgada. Sin embargo, ello no exime de la carga del Tribunal de árbitros de corregir cualquier error incidental,

omisión o error de cálculo en laudo, ya sea de oficio o a instancia de parte, y así lo afirma el apartado dedicado al laudo (*Award*, en inglés) de las *LMAA, Terms 2021*.

El procedimiento arbitral finaliza con un laudo dictado que, tras notificarlo a las partes, éstas se encargan de cumplirlo. Pero ¿Y si alguna de las partes no cumple el laudo dictado? Es muy relevante esta cuestión puesto que es necesaria la existencia de una garantía de cumplimiento del laudo arbitral. Así pues, para asegurar su cumplimiento existen dos vías principales en la legislación inglesa:

La primera de ellas se contempla en la Sección 66 del *Arbitration Act* y establece la ejecución de un laudo por procedimiento sumario⁴¹ indicando que: “*Un laudo dictado por el Tribunal en virtud de un acuerdo de arbitraje puede, con permiso del Tribunal, ejecutarse de la misma manera que una sentencia u orden del Tribunal a tal efecto. Cuando se dé permiso, se puede dictar sentencia en términos del laudo*”. Este precepto señala dos formas de ejecución del laudo arbitral: Una ejecución similar a la de una sentencia o bien, su conversión a una sentencia judicial⁴².

En cambio, la segunda vía, a pesar de estar contemplada también en la Sección 66, es la vía que menos se utiliza debido a que dispone la ejecución del laudo arbitral por acción por incumplimiento. Esta vía opera en defecto del procedimiento sumario ya que se inicia por incumplimiento de pago del laudo, hecho que impide a la parte ejecutante de recurrir al procedimiento sumario. El incumplimiento genera una ejecución que versa sobre la “*acción sobre el laudo*” y generalmente, suele ser más difícil que la propia ejecución en virtud de la ejecución contemplada en la Convención de Nueva York de 1958.

Como se ha señalado anteriormente, la complejidad de los conflictos marítimos deriva precisamente en la internacionalidad de éstos, los sujetos que conforman la controversia generalmente suelen ser de distintos países, por lo que, deviene complicado velar por el cumplimiento de dichos laudos fuera de la jurisdicción inglesa. Sin embargo, debido a que Reino Unido es parte de la Convención de Nueva York sobre el

⁴¹ Se le atribuye el nombre de Procedimiento Sumario debido a que es un procedimiento que se caracteriza por su sencillez. Una vez autorizada la ejecución, cabe la posibilidad de dictar una sentencia en los mismos términos idénticos a los del laudo y puede llevarse a cabo con laudos tanto nacionales como internacionales.

⁴² Es preciso destacar que, en ambos casos de la ejecución por Procedimiento Sumario, la parte ejecutante, debe solicitar permiso al Tribunal competente mediante la presentación de un formulario de demanda de arbitraje, una declaración de testigos junto con el acuerdo de arbitraje y el laudo en cuestión. Todo ello, en virtud de lo dispuesto en *Civil Procedure Rule 62.18*.

Reconocimiento y Ejecución de los laudos arbitrales extranjeros, los laudos arbitrales dictados en Londres son ejecutables en cualquier país que haya firmado y ratificado esta Convención.

IV. LAS CLÁUSULAS DE ARBITRAJE

1. Consideraciones previas

A lo largo del presente trabajo, se ha recalcado la importancia de las cláusulas de sumisión a arbitraje marítimo y ello se debe a que se trata de una estipulación que, a través de la cual, se plasma la libertad y la autonomía de la voluntad que ostentan las partes en el arbitraje marítimo.

Las cláusulas arbitrales son la manifestación de la autonomía de las partes de iniciar un procedimiento arbitral. Así pues, cuando las partes convienen la inclusión de una cláusula arbitral en un contrato de fletamento, lo que pretenden es marcar el fundamento y el límite del arbitraje al que se someterán en caso de disputa. Así lo afirma ESPLUGUES MOTA, señalando que: “...*el convenio marca el inicio y el desarrollo del procedimiento arbitral; quedando así perfectamente claro que las partes son dueñas no sólo de la decisión de suscribir un convenio arbitral como expresión de la voluntad de resolver determinados conflictos mediante arbitraje, sino dueñas igualmente de establecer el régimen jurídico de ese arbitraje, tanto en sus aspectos materiales como en sus aspectos procedimentales*”⁴³.

La expansión que han experimentado las cláusulas de arbitraje a lo largo de estos años tiene su fundamento en una serie de elementos inherentes a la misma. Esto es así porque se trata de un mecanismo cuyo objetivo es garantizar la imparcialidad y la previsibilidad en la resolución de controversias internacionales.

Las cláusulas de sumisión a arbitraje exhiben una “*identidad de contenido*” de tal forma que ostentan un carácter contractual y jurisdiccional y ello, se debe a que su validez depende de la elección de las partes y del reconocimiento de su conocimiento. Este carácter produce unos efectos que despliegan este tipo de cláusulas y uno de ellos es la

⁴³ ESPLUGUES MOTA, *Arbitraje marítimo...*, *Op. cit.*, pág. 83.

“*renuncia de a la elección judicial del foro*” por lo que impide plantear el conflicto ante un órgano distinto del pactado ⁴⁴.

La utilidad de las cláusulas de sumisión a arbitraje no radica solamente en las prerrogativas que presenta, sino que, a efectos del derecho marítimo, la sumisión de posibles controversias a arbitraje implica la reducción del marco de incertidumbre que experimenta el sector marítimo como consecuencia de la inexistencia de una jurisdicción internacional, primando así la voluntad de las partes y, sobre todo, la igualdad de condiciones de los actores implicados.

Dicho lo anterior, cabe señalar que la manifestación de la voluntad no solo se puede plasmar en la vía arbitral, sino que se puede dar en otra variante, como es la vía jurisdiccional. En la vía jurisdiccional, existen las cláusulas atributivas de competencia y son estipulaciones que eligen las partes en la contratación marítima que, a través de las cuales, se indica un foro neutral para la resolución de futuras controversias con la finalidad de garantizar una seguridad jurídica. Estas cláusulas de elección de foro presentan las mismas características que las cláusulas de sumisión a arbitraje, lo que implica a su vez su gran expansión en el mundo marítimo y suponen una competencia para las cláusulas arbitrales.

A pesar de esto, las cláusulas de sumisión a arbitraje son de gran preferencia por los distintos operadores marítimos debido a que las cláusulas atributivas de competencia solo designan la jurisdicción estatal a la que se va a someter el litigio, no garantizan la especialización de los jueces designados y además, suponen la sumisión a un órgano judicial extranjero y ello, como afirma FERNÁNDEZ ROZAS, puede dar lugar a “*situaciones no deseadas o inesperadas para la parte que debe someterse a un tribunal extranjero, en relación con las expectativas que podría obtener de su propia jurisdicción*”⁴⁵.

En efecto, las cláusulas de arbitraje ostentan un carácter exclusivamente procesal lo que implica que ésta, a su vez, goza de una autonomía material. Esto deriva en que, el contrato y la cláusula insertada en el mismo, son totalmente autónomos, lo que implica que las cláusulas de arbitraje ostentan una independencia frente al resto de cláusulas que

⁴⁴ FERNÁNDEZ ROZAS, J.C., *Alternativas e incertidumbres de las cláusulas de solución de controversias en la contratación marítima internacional*. “Cuadernos de derecho Transnacional” núm. 2, 2018, pág. 335.

⁴⁵ FERNÁNDEZ ROZAS, *Alternativas e incertidumbres... Op. cit.*, pág. 340.

figuren en el contrato y por ende, ésta difiere con el contrato en cuanto a su objeto, regulación, finalidad, así como su operatividad⁴⁶.

Es preciso señalar que, estas cláusulas conservan su validez independientemente de si el contrato en el que figuran es válido o no, y ello, en base al principio de conservación de las cláusulas de sumisión a arbitraje. En consecuencia, las cláusulas de arbitraje gozan de una presunción de separabilidad que se encuentra prevista en el artículo decimosexto de la Ley Modelo de la CNUDMI que establece que: “*Una cláusula compromisoria que forme parte de un contrato se considerará como un acuerdo independiente de las demás estipulaciones del contrato*”.

Las consecuencias de esta presunción de separabilidad radican en la posibilidad de aplicación de leyes sustantivas al contrato principal y que, dichas leyes difieran con el acuerdo del arbitraje y además, radican en la exigencia de requisitos formales distintos del contrato principal respecto del acuerdo de arbitraje⁴⁷.

Sin embargo, los principios de separabilidad y de conservación no determinan la validez de las cláusulas de arbitraje, ya que la autonomía que presenta es: “*...el expediente técnico que hace posible que los árbitros tengan potestad para conocer sobre la misma validez del acuerdo arbitral y, por tanto, su propia competencia; esto es, un instrumento al servicio del principio competencia-competencia*”^{48,49}.

Por lo tanto, la validez de las cláusulas de sumisión a arbitraje no depende exclusivamente de la autonomía de las partes en convenir este tipo de acuerdo, sino que hay unos requisitos de carácter formal y sustancial que la misma cláusula debe cumplir para que sea válida y pueda posteriormente desplegar sus efectos. Así lo confirma ÁLVAREZ RUBIO, señalando que: “*Es cierto que el arbitraje se fundamenta en el pilar que representa la autonomía de la voluntad de las partes, pero ello no puede traducirse*

⁴⁶ PALAZÓN GARRIDO, M.L., “El principio de separabilidad o autonomía del acuerdo arbitral”, en *Arbitraje Comercial Internacional (un estudio de Derecho comparado)*, Civitas Thomson Reuters, 2020, pág. 252.

⁴⁷ BORN, G.B. *International Arbitration: Law and Practice*, Wolters Kluwer Law & Business, Alphen aan den Rijn, 2012, pág. 49.

⁴⁸ Según VÁSQUEZ PALMA, M.F., “Comprensión del principio competencia-competencia y configuración de la nulidad o ineficacia del acuerdo arbitral”, en *Revista chilena de Derecho Privado*, diciembre 2010, pág. 181: “El principio de competencia-competencia implica que debe ser el propio arbitro quien debe resolver los conflictos derivados del convenio arbitral, incluida la posible alegación de nulidad del contrato del cual puede formar parte el pacto arbitral y aun de este último, lo que se resume en la idea de que el árbitro tiene competencia para revisar su propia competencia”.

⁴⁹ PALAZÓN GARRIDO, “El principio de separabilidad...”, *Op. cit.*, págs. 221-269.

en el desconocimiento de la normativa convencional o autónoma aplicable imperativamente al supuesto planteado”⁵⁰.

La gran mayoría de leyes de arbitraje nacionales, así como reglamentos internacionales regulan ciertas formalidades exigibles que debe cumplir una cláusula arbitral para su eficacia. La finalidad de estas formalidades reside en la capacidad de valorar la voluntad real de las partes de someter sus controversias presentes o futuras a arbitraje y así refrendar la existencia de una cláusula arbitral válida y eficaz frente a terceros⁵¹.

La Ley de Arbitraje Española configura en su artículo noveno la forma y el contenido del convenio arbitral. Se trata de una reproducción del artículo séptimo de la Ley de la CNUDMI, precepto que define y regula la forma del convenio arbitral y que refleja su contenido en varios textos normativos nacionales de arbitraje, entre los que destaca el artículo 9 de la Ley 60/2003.

De acuerdo con este precepto, el convenio puede adoptar la forma de cláusula incorporada a un documento o de un acuerdo totalmente independiente, reflejando la voluntad de las partes de someter a arbitraje las controversias derivadas de una determinada relación jurídica.

Asimismo, exige en su apartado segundo, la constancia por escrito del convenio arbitral “*en un documento firmado las partes o en un intercambio de cartas, telegramas, télex, fax u otros medios de telecomunicación que dejen constancia del acuerdo*”. Esto marca el requerimiento de una formalidad que, hoy en día, se interpreta con cierta flexibilidad debido a que el mismo apartado incluye la posibilidad de utilización de medios electrónicos para dejar constancia de la voluntad del pacto de una cláusula arbitral. Esta flexibilidad se refleja, a su vez, en la Ley Modelo de la CNUDMI⁵² (texto normativo en el que se inspira la Ley de Arbitraje Española) en la Opción II de su artículo 7 sobre la definición y forma del acuerdo arbitral.

⁵⁰ ÁLVAREZ RUBIO, *Derecho marítimo...*, *Op. cit.*, pág. 62.

⁵¹ ESPLUGUES MOTA, C. “Validity and Effects of the Incorporation by Reference of Arbitration Agreements in International Maritime Arbitration: Current Situation and Future Trends” en *Diritto del Commercio Internazionale in Honour of Prof. Sergio M. Carbone*, 2012, pág. 5.

⁵² La Ley Modelo de la CNUDMI sobre el Arbitraje Comercial Internacional con las enmiendas aprobadas en el año 2006.

La Ley de Arbitraje Española, por lo tanto, pretende que la exigencia de constancia por escrito de los acuerdos de arbitraje no suponga un impedimento para la sumisión de controversias a arbitraje y por ello, *“extiende el cumplimiento de este requisito a los convenios arbitrales pactados en soportes que dejen constancia, no necesariamente escrita, de su contenido y que permitan su consulta posterior”*⁵³, dando así cabida y reconociendo la validez del uso de nuevos medios de comunicación y medios electrónicos. Además, mediante este precepto, esta legislación consagra la validez de la cláusula arbitral por referencia⁵⁴, un tipo de cláusula que se ha utilizado habitualmente en el tráfico marítimo y que reviste de una gran complejidad.

En cambio, el apartado noveno entra en conflicto con el resto de apartados de este precepto debido a que éste último, a pesar de marcar la internacionalidad del arbitraje, presenta una estructura bastante compleja⁵⁵. El apartado sexto establece que: *“Cuando el arbitraje fuere internacional, el convenio arbitral será válido y la controversia será susceptible de arbitraje si cumplen los requisitos establecidos por las normas jurídicas elegidas por las partes para regir el convenio arbitral, o por las normas jurídicas aplicables al fondo de la controversia, o por el derecho español”*.

La lectura del artículo 9.6 de esta Ley, pone de manifiesto una serie de cuestiones tales como la concreción del ámbito de aplicación al que se deba atribuir este precepto debido a la generalidad que manifiesta la redacción del mismo o la internacionalidad del arbitraje. Sin embargo, no queda claro la posibilidad de la aplicabilidad de los anteriores apartados a arbitrajes internacionales.

Esto tiene incidencia en la interpretación de la validez de cláusulas en España y, es que como afirma ESPLUGUES MOTA: *“La voluntad de favorecer al máximo la validez de éste permitiría, vía artículo 9.6, aceptar como válido en España un convenio arbitral que, aun no reuniendo los requisitos mínimos previstos en los apartados 1,2,4 y 5 del artículo 9 LA, gozará de la condición de válido para el ordenamiento de referencia”*, lo que conlleva a una compleja práctica del arbitraje, sobre todo, en el sector marítimo que, dadas sus particularidades, la redacción del artículo 9 no parece aportar una respuesta satisfactoria a la problemática de las cláusulas arbitrales en la práctica

⁵³ En la Exposición de Motivos de la Ley de Arbitraje, punto. III.

⁵⁴ La cláusula arbitral por referencia no consta en el documento contractual principal, sino en un documento separado, pero se entiende incorporada al contenido del primero por la referencia que en él se hace al segundo.

⁵⁵ ESPLUGUES MOTA, *Arbitraje marítimo...*, *Op. cit.*, págs. 89-100.

marítima internacional ni tampoco una efectividad del desarrollo de este tipo de arbitrajes marítimos en el seno español.

Por su parte, las formalidades exigidas para la validez y eficacia de las cláusulas arbitrales según la legislación inglesa se contemplan en la sección quinta, sexta, séptima y octava de la Ley de Arbitraje de 1996. Así pues, según la ley Inglesa de Arbitraje, el convenio arbitral “*significa un acuerdo para someter a arbitraje disputas presentes o futuras (sean o no contractuales)*”⁵⁶, que bien contempla la posibilidad de que esté por escrito, pero esta ley no requiere que se haga tal acuerdo por escrito. Por lo que la validez de este acuerdo en principio, no reviste de formalidades algunas salvo la voluntad de las partes en dirimir sus controversias por la vía arbitral.

No obstante lo anterior, la sección quinta contempla la forma escrita de los convenios arbitrales, indicando en su apartado primero que las disposiciones de esta sección solo son aplicables a convenios arbitrales escritos, entendiéndose por acuerdo escrito aquel que se realice por escrito (esté firmado o no por las partes), o el que se lleva a cabo mediante un intercambio de comunicaciones por escrito (incluyendo el uso de medios electrónicos) o bien, se entenderá como acuerdo por escrito una prueba escrita del convenio. En este último, se podrían incorporar los posibles acuerdos verbales, acuerdos que son muy frecuentes en el salvamento marítimo⁵⁷ debido a que es habitual la contratación oral a través de referencias a condiciones generales que incluyen un convenio arbitral.

De modo que, se observa claramente que la exigencia principal de esta ley versa sobre cuestiones de carácter sustancial y no formal puesto que, a pesar de contemplar la exigencia de la constancia por escrito, es flexible⁵⁸ y admite la oralidad de los convenios arbitrales y ello incide en la irrelevancia de la forma del acuerdo según la legislación inglesa.

⁵⁶ Reino Unido, Parliament. (1996). Arbitration Act, 17-06-2021 (c.23). UK Public General Acts. <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/23/contents> última consulta: 25/11/2021.

⁵⁷ El salvamento marítimo es un acto llevado a cabo para auxiliar o asistir a un buque para salvaguardar o rescatar éste último. Se puede llevar a cabo un salvamento por un acuerdo entre el capitán y el armador (y lo pueden realizar en nombre del propietario del buque) conviniendo un reparto del abono de dicha operación distinto al contemplado en la ley correspondiente. A esto hay que añadir que, un salvamento marítimo no necesariamente ha de ser convenido entre dos partes, sino que puede ejecutarse si lo ordenan las autoridades públicas.

⁵⁸ BAATZ, *Maritime...*, *Op. cit.*, pág.5.

Esta primacía sustancial de los acuerdos arbitrales orales despliega muchas dificultades, sobre todo en el sector marítimo, debido a que los convenios arbitrales de carácter tácito no se suelen dar en la realidad práctica marítima internacional y tampoco entran en el ámbito de aplicación del Convenio de Nueva York de 1958, y así lo indica el apartado segundo del artículo II del CNY: *“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”*. Por lo cual, entra en conflicto con la interpretación laxa de la formalidad exigida de la legislación inglesa.

A pesar de las similitudes que comparten ambos ordenamientos respecto a la validez y eficacia de las cláusulas de arbitraje, la compleja realidad arbitral marítima proyecta las dificultades de las inconcreciones que presentan ambas leyes. A esto hay que añadir que, las cláusulas de arbitraje han sido admisibles en la gran mayoría de los casos, pero su inserción de contratos marítimos ha sacado a la luz una problemática y complejidad de la misma en relación a unas cuestiones que ésta debe cumplir y que son: los requisitos formales y sustanciales, el consentimiento contractual de ambas partes y su oponibilidad frente a terceros.

Estas cuestiones suponen una serie de particularidades que presentan las cláusulas de arbitraje en el tráfico marítimo para determinar la validez de éstas. Esto es así ya que, para una correcta valoración de las cláusulas arbitrales, se debe comprobar en qué circunstancia se encuentra inserta la cláusula (ya sea en el contrato de transporte marítimo o en un documento distinto) y, la forma en la que se inserta, es decir, de forma expresa o por referencia y, por último, la vinculación de ésta a terceros.

2. Las particularidades de las cláusulas de arbitraje en el tráfico marítimo internacional.

La voluntad de las partes en acudir a la vía arbitral para dirimir sus diferencias es el fundamento de este método de solución conflictos. No obstante, existen unas cuestiones que presentan las cláusulas arbitrales en el sector del transporte marítimo internacional que determinan la validez de éstas y su posterior eficacia.

Antes de comenzar a analizar las cláusulas arbitrales en el tráfico marítimo internacional, resulta pertinente definir el contrato de fletamento, así como detallar el

funcionamiento de este tipo de contrato, un contrato principal en el ámbito del derecho marítimo. En primer lugar, el contrato de fletamento, también denominado contrato de transporte de mercancías, es aquel por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un flete (es decir, precio), a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato, receptora del cargamento⁵⁹.

La configuración de este tipo de contrato es un tanto compleja y se refleja en las modalidades que el mismo adopta ya que puede tratarse de un contrato de fletamento “*a casco desnudo*”⁶⁰, “*por tiempo*”⁶¹ o “*por viaje*”⁶². Así pues, dependiendo del tipo de contrato de fletamento, la cláusula arbitral puede adoptar una forma u otra.

En cuanto a su regulación, como bien se ha mencionado a lo largo de este trabajo, ésta ha sido objeto de una creciente preocupación por diversos centros marítimos, Estados y, sobre todo, por las partes que lo convienen. A pesar de la tendencia de una unificación normativa, lo cierto es que han existido y existen varios textos normativos que regulan los contratos marítimos de transporte de mercancías.

Durante mucho tiempo, el transporte marítimo estuvo regulado por las Reglas de la Haya, texto que ha sido modificado en dos ocasiones mediante protocolos denominados “*El Protocolo de Visby*” en el año 1968 y “*El Protocolo Adicional de 1979*”. Posteriormente, pasaron a someterse al régimen jurídico del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo) y por último, se sometió a la regulación de las Reglas de Rotterdam, un convenio que modifica los anteriores, recogiendo y plasmando las novedades que ha experimentado este sector. Se trata de legislaciones de corte internacional que recogen la sumisión a arbitraje.

En lo que respecta a las cláusulas arbitrales, cabe señalar que el nexo común de la amplia variedad de los contratos marítimos es la inserción habitual de un acuerdo de

⁵⁹ ESPINOSA CALABUIG, R. “El Contrato Internacional de Transporte Marítimo de Mercancías: Cuestiones de Ley aplicable” en Esplugues Mota, C. (Dir.), *Derecho del Comercio Internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pág. 342.

⁶⁰ Denominado *Bareboat Charter* en inglés, es aquel contrato por el cual el fletante cede a otra persona (fletador), a cambio de un precio, la utilización de un buque sin la dotación y el fletador se encarga de contratar la dotación etc. El objeto de este contrato es arrendamiento de un buque.

⁶¹ Denominado *Time Charter* en inglés, es aquel contrato por el cual el fletante cede a otra persona, a cambio de un precio, la utilización de todo o parte del buque para la carga y transporte de mercancías de un puerto a otro.

⁶² Conocido también como contrato de fletamento *Voyage Charter*, es aquel por el que el fletante asume la gestión náutica y comercial del buque, obligándose a trasladar la carga desde un puerto determinado a otro puerto. El fletamento por viaje puede ser total o parcial.

arbitraje. Sin embargo, las cláusulas de arbitraje contenidas en los contratos de fletamento suelen ser muy diferentes entre sí⁶³ ya que, en el caso de contratos de fletamento “*a tiempo*” predominan las pólizas de la Cámara Internacional Naviera de Arbitraje (BIMCO⁶⁴) con una preferencia y sumisión por el derecho inglés y las reglas de la asociación marítima londinense⁶⁵.

Estas cláusulas de arbitraje se denominan pólizas de fletamento y, normalmente la pactan el porteador y el cargador quienes la incorporan en su contrato y quedan vinculados por la misma. Sin embargo, en la práctica la inserción de un acuerdo arbitral no sólo vincula al porteador y al cargador y esto se debe a que la naturaleza del transporte marítimo, implica la participación de diversas partes, no solo las contratantes. A este respecto, se ha reflejado claramente la problemática que conlleva la emisión de los conocimientos de embarque (*Bill of Lading*, en inglés) a través de los cuales, se materializan los contratos de transporte marítimo.

El conocimiento de embarque, conocido comúnmente como *Bill of Lading*, es un “*título valor negociable*”⁶⁶ que emite el porteador a la persona receptora del cargamento. Se trata de un documento con diversas funciones entre las que destacan: Entrega de la mercancía y la prueba de la existencia de un contrato de fletamento. Pero, en lo que concierne al presente estudio, el conocimiento de embarque es un instrumento en el que se suele incluir acuerdos de arbitraje⁶⁷. Ello, plantea un escenario complejo ya que en la práctica, las dos partes contratantes del contrato de transporte marítimo en el que se incluye la cláusula arbitral no suelen coincidir con las partes entre las que se plantea la controversia y, normalmente suele vincular al titular del conocimiento de embarque que, no es parte del acuerdo arbitral.

Resulta notorio la distinción existente entre los conocimientos de embarque y los contratos de fletamento que, aunque sean dos categorías que “*no se excluyen*

⁶³ ESPLUGUES MOTA, “Validity and Effects of the ...”, *Op. cit.*, pág. 8.

⁶⁴ *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), es una asociación naviera internacional que orienta y asesora a sus miembros en todo lo relativo a las actividades comerciales de carácter marítimo. Esta organización ofrece a sus miembros un contrato o cláusula BIMCO estándar para regular sus necesidades comerciales. Se trata de una de las organizaciones más importantes a nivel mundial y la forman armadores, gestores navales etc.

⁶⁵ Para un conocimiento más profundo sobre las cláusulas de Arbitraje de 2020, véase “Law and Arbitration Clause 2020” en la página web oficial de BIMCO: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/law-and-arbitration-clause-2020-london>, última consulta: 29/11/2021.

⁶⁶ LAPIEDRA ALCAMÍ, “El arbitraje marítimo internacional...”, *Op. cit.*, pág. 149.

⁶⁷ HARRIS, B., SUMMERSKILL, M., COCKERILL, S., “London Maritime Arbitration” en *Arbitration International*, 1993., vol. 9, núm.3, pág. 275.

*mutuamente*⁶⁸, difieren bastante. En este sentido, el conocimiento de embarque se caracteriza por favorecer una desigualdad de las partes, preponderando el transportista sobre el cargador⁶⁹, lo que implica la imposición de restricciones a la autonomía de la voluntad de las partes en este tipo de contratos, autonomía que es considerada una parte fundamental en este mecanismo de solución de controversias.

La consecuencia de esta desigualdad del poder de negociación entre las partes, influye en la apreciación de la validez de las cláusulas arbitrales y a su vez, plantea unas cuestiones que se irán analizando desde un punto de vista comparado a lo largo del presente trabajo, entre las que destacan la validez de la incorporación por referencia de la cláusula arbitral y su remisión a un tercero adquirente de buena fe.

2.1 Incorporación por referencia de las cláusulas de arbitraje

En la realidad práctica marítima internacional es muy frecuente la incorporación por referencia de los términos de la póliza de fletamento en el conocimiento de embarque y a pesar de ser una práctica que la doctrina y la jurisprudencia aceptan haciendo que esta sea plenamente eficaz, lo cierto es que la naturaleza compleja de este tipo de documento conlleva que la misma este condicionada a la claridad de su redacción y a la congruencia existente entre los términos de la póliza de fletamento y el conocimiento de embarque⁷⁰.

En este caso, esa voluntad de las partes en dirimir las controversias a arbitraje no se manifiesta por escrito en los conocimientos de embarque. No suele contener una cláusula arbitral, sino que directamente hace referencia a la cláusula contenida en el contrato de transporte marítimo. Es por eso que, es necesario verificar los términos y condiciones de esta incorporación, de tal forma que, su validez depende de un cumplimiento correcto de requisitos formales y sustanciales.

A pesar de la existencia de regulaciones tales como la Ley Modelo de Arbitraje de la CNUDMI que contempla en la Opción I de su artículo séptimo, la figura de la incorporación por referencia indicando lo siguiente: *“La referencia hecha en un contrato a un documento que contenga una cláusula compromisoria constituye un acuerdo de arbitraje por escrito, siempre que dicha referencia implique que esa cláusula forma parte*

⁶⁸ ESPLUGUES MOTA, “Validity and Effects ...”, *Op. cit.*, pág.6.

⁶⁹ ESPLUGUES MOTA, “Validity and Effects...”, *Op. cit.*,pág. 7.

⁷⁰ GASKELL, N., ASARIOTIS, R. & BAATZ, Y., *Bills of Lading: Law and Contracts*. Informa Law from Routledge, London, 2000, pág. 692.

del contrato". Otras regulaciones, tales como la Convención de Nueva York de 1958 no contemplan la validez de la incorporación por referencia o si ésta misma satisface o no los requisitos formales contemplados en el artículo II de la Convención.

No existe, por lo tanto, una solución unitaria en el ámbito del arbitraje marítimo internacional, a pesar de que la gran parte de la jurisprudencia comparada es tendente a la admisión de esta cuestión. De hecho, existen distintos enfoques de esta cuestión en la práctica y dependiendo de cada Estado, estos enfoques serán más o menos rígidos, por lo que, en el momento de pactar un acuerdo arbitral, es muy importante conocer la *lex arbitri* de la misma.

En el caso de España, como se ha indicado a lo largo de este trabajo, existe una ausencia generalizada de la práctica arbitral marítima, por lo que no está prácticamente en la escena. Asimismo, aunque la doctrina ha ido interpretando esta cuestión de forma muy restrictiva⁷¹, lo cierto es que sí está contemplada la validez de la incorporación por referencia de la cláusula arbitral en el Preámbulo III estableciendo que: "*Se consagra también la validez de la llamada cláusula arbitral por referencia, es decir, la que no consta en el documento contractual principal, sino en un documento separado, pero se entiende incorporada al contenido del primero por la referencia que en él se hace al segundo*"⁷².

Además, la Ley 14/2014, de la Navegación Marítima (en adelante, LNM) que rige por el principio de coordinación con los tratados internacionales de los que forma parte España, contiene una regulación unitaria del contrato de fletamento y en concreto, del conocimiento de embarque, pero rompe con los esquemas establecidos por la legislación española en cuanto a la validez de la incorporación de una cláusula arbitral por referencia. Es una norma que goza de un carácter especial ya que es de aplicación preferente sobre la Ley de Arbitraje.

Para la validez formal *inter partes* de las cláusulas arbitrales, el artículo 468 de la LNM requiere 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*

⁷¹ ESPLUGUES MOTA, "Validity and Effects...", *Op. cit.*, pág. 31.

⁷² España, (2003). Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje. *Boletín Oficial del Estado*. 26-12-2003, 309, 2003-23646. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23646&p=20151006&tn=1>, última consulta: 04/12/2021.

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”⁷³.

De este precepto se desprende la exigencia de una negociación individual y separada de las cláusulas de arbitraje para su validez, estableciendo que la inserción de una cláusula de arbitral en un impreso o anexo del contrato no evidenciará el cumplimiento de los requisitos formales exigidos para la validez y eficacia de estas cláusulas, siendo estas nulas. Por lo que, a priori, la incorporación de cláusulas por referencia en el conocimiento de embarque resultaría inexacta y carecería de las formalidades exigidas por esta normativa.

Asimismo, como afirma ALBA FERNÁNDEZ: *“La Ley parece restringir la aplicación de esta norma a los convenios que figuren en un contrato como una de sus cláusulas, dejando con ello fuera los supuestos en los que el convenio figure en un acuerdo separado, si bien aplicable a las controversias surgidas bajo dicho contrato, ya sea anterior o posterior al mismo, así como a los convenios arbitrales concluidos una vez surgida la controversia*”⁷⁴.

Pese a esta restricción de aplicación, esta normativa pretende eliminar las desproporcionalidades que puedan suceder en el pacto de este tipo de cláusulas y sobre todo en el caso de la incorporación por referencia y con ello, evitar aquella preponderancia del transportista frente al cargador, primando en todo momento la igualdad de partes. Este punto lo han apoyado diversos autores, entre los que destacamos FERNÁNDEZ ROZAS, quien respalda esta teoría señalando que: *“La determinación de la nulidad de este tipo de cláusula cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente, evidencia a que la intención del legislador ha sido la protección los intereses de aquellos operadores del transporte marítimo intervinientes como terceros ajenos a la relación contractual*

⁷³ España, (2014). Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. *Boletín Oficial del Estado*. 25-07-2014, 180, 2014-7877. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877> , última consulta: 04/12/2021.

⁷⁴ ALBA FERNÁNDEZ, M., “Las normas sobre arbitraje en la nueva Ley de Navegación Marítima” en la *Revista del Club Español del Arbitraje*, 2015, pág. 97.

originaria que cuentan con un reducido margen de actuación a la hora de negociar los contratos de utilización de los buques”⁷⁵.

Aun así, en la práctica marítima, la inserción de cláusulas de arbitraje en el documento de transporte no puede considerarse como una cláusula impuesta por una de las partes a otra, sino como *“una norma contractual basada en la costumbre que rige el justo equilibrio de prestaciones en la contratación mercantil”⁷⁶*, por lo que no altera el equilibrio contractual existente ya que la cláusula no es sorpresiva para el titular del conocimiento de embarque.

Se trata de una norma muy limitada, cuya aplicación en los acuerdos arbitrales resulta excesiva ya que restringe el consentimiento (condición de eficacia de la cláusula⁷⁷) de las partes en convenir un acuerdo arbitral y además, esta restricción no supondría ventaja alguna para los operadores económicos puesto que la gran mayoría de arbitrajes marítimos son extranjeros. Es por ello que, resulta necesario destacar que no es una norma imperativa y no implica una *“revolución jurídica”⁷⁸* debido a que España forma parte de convenios internacionales claves para este supuesto.

Siguiendo los términos previstos en el artículo 468 de la LNM, el artículo 251, añade que: *“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”*, pretendiendo con ello, que la transmisión del conocimiento de embarque en el que figure una cláusula de arbitraje no sea oponible a un tercero tenedor de dicho conocimiento, siempre y cuando éste no lo acepte y no lo negocie individual y separadamente.

Por lo que, dicho acuerdo arbitral sólo vinculará a un tercero en el supuesto de que éste preste su total consentimiento y además, solo si ha sido de nuevo pactado en los mismos términos entre el porteador y el tercero de forma individual y separada, no siendo suficiente su aparición escrita en el documento. Pero, como señala GÓMEZ JENE: *“Esta*

⁷⁵ FERNÁNDEZ ROZAS, *Alternativas e incertidumbres...*, *Op. cit.*, pág. 344.

⁷⁶ ZURIMENDI ISLA, A. “Cláusulas de sumisión a jurisdicción extranjera o arbitraje en la Ley de Navegación Marítima” En *Almacén de Derecho*, 2020. <https://almacenederecho.org/clausulas-de-sumision-a-jurisdiccion-extranjera-o-arbitraje-en-la-ley-de-navegacion-maritima>, última consulta: 06/12/2021.

⁷⁷ GOMEZ JENE, M., “Las cláusulas de Jurisdicción y arbitraje en la nueva Ley de Navegación Marítima” en *Cuadernos de Derecho Trasnacional*, núm. 2, 2014, pág. 129.

⁷⁸ BARBADILLO, J. *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. Dykinson, Madrid, 2016, pág. 494.

norma podría ser aplicable cuando el conocimiento de embarque se rija por el derecho español y cuando el arbitraje tenga su sede en España. Ello debería ser así porque la conexión de la ley aplicable al conocimiento de embarque es la que mejor asume, encarna o refleja el principio de la autonomía de la voluntad de las partes, en tanto que ley expresamente escogida por ellas”⁷⁹.

Cabe señalar que el artículo 251 en relación al artículo 468 plantea una excepción a la regla general existente en los conocimientos de embarque ya que, como indica ZURIMENDI ISLA: *“La ruptura de las reglas generales de los títulos-valores en el último inciso del art. 251 LNM es de violenta intensidad. Jamás en ellos son inoponibles a terceros de buena fe circunstancias que realmente son válidas y existen interpartes y que además aparecen en el documento. El principio de inoponibilidad de excepciones se basa en que no podrá hacerse valer frente a terceros de buena fe circunstancias extradocumentales por muy ciertas que sean y por mucho que configuren el contenido del contrato y de la obligación porque no aparecen en el documento”. Añadiendo que, “el contenido del documento se entiende siempre oponible puesto que, al adquirir el derecho con el documento, el tercero conoce esos términos de la obligación que no puede ignorar”⁸⁰.*

Resulta interesante el planteamiento de estos preceptos, en tanto que, no admite la eficacia del convenio arbitral cuando éste figura en un documento separado por no cumplir con las condiciones exigidas y sin embargo, sí admite el resto de obligaciones y derechos derivados de la relación contractual que dispone el conocimiento de embarque, los cuales seguirán desplegando efectos hacia el tercero tenedor.

En cambio, el Tribunal Supremo ya había ido admitiendo en numerosas ocasiones la validez y oponibilidad de las cláusulas contenidas en los conocimientos de embarque frente a terceros⁸¹. Son muchas las resoluciones judiciales que respaldan los efectos que producen este tipo de cláusulas y su posible alegación frente al tercero tenedor del conocimiento, como por ejemplo la STJCE del asunto Coreck Maritime⁸² del año 2000.

⁷⁹ GÓMEZ JENE, M., “El Convenio Arbitral: Statu Quo” en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, núm. 2, 2017, pág. 25.

⁸⁰ZURIMENDI ISLA, A. “Las cláusulas de Jurisdicción y Arbitraje incluidas en el conocimiento de embarque tras la Ley de Navegación Marítima” en *Revista de Derecho del Transporte*, núm.18, 2016, pág.91.

⁸¹ SAP de Barcelona (Sección nº15) núm. 1469/2018 de 18/03/2019, RJ: AAP B 849/2019.

⁸² La STJCE del asunto Coreck Maritime ha sido relevante para la doctrina europea debido a que ha dado un giro en la presunción del consentimiento, señalando que el tercero tenedor se convierte en titular de

A pesar de que la jurisprudencia predica la eficacia de este tipo de cláusulas incluidas en los conocimientos de embarque, es destacable que solo operan en el caso de cláusulas de atribución de competencia y no se extienden a las cláusulas arbitrales. Sin embargo, se parte del mismo punto y es: “*El consentimiento como condición de eficacia del convenio arbitral*”, cuestión que recoge expresamente el artículo II del CNY, el cual considera válido un acuerdo arbitral si se prueba la existencia de una relación comercial habitual entre las partes y la existencia de una voluntad real de sumisión al arbitraje. Esto se prueba a través de las comunicaciones que se dan entre los actores implicados ya que dichas comunicaciones reflejan la voluntad real de la conclusión de un acuerdo o la remisión a un procedimiento arbitral.

La exigibilidad del consentimiento como condición de eficacia de los acuerdos arbitrales y su posible oponibilidad frente a terceros se ha plasmado en diversas sentencias, entre las que destaca la sentencia del Tribunal Supremo, STS núm. 433/2003⁸³ que, indicaba que lo decisivo para la validez y oponibilidad de las cláusulas arbitrales insertas en un conocimiento de embarque no es la firma de las partes o la utilización de fórmulas como una prueba de voluntad inequívoca de estas de someter sus disputas a arbitraje sino que se muestra más favorable la interpretación de las cláusulas arbitrales alegando que es suficiente la manifestación de las mismas junto a la sede de arbitraje y la ley aplicable en toda la documentación de los contratos entre la porteadora y las empresas, siendo significativa su constancia en los conocimientos de embarque, lo cual muestra una clara voluntad de las partes contratantes de someter sus disputas a arbitraje.

Siguiendo estos términos, la SAP de Barcelona⁸⁴, añade que no es relevante la firma en tanto que no se requiere exigencias especiales de forma para la validez y eficacia de acuerdos arbitrales ya estén insertos en el mismo contrato o en un documento independiente como puede ser el conocimiento de embarque, afirmando que atendiendo a los usos de comercio, el intercambio de comunicaciones de las partes contratantes habituadas a este sector es suficiente para acreditar consentimiento para la sumisión a arbitraje. Por lo tanto, se desprende de esta sentencia que, en el caso de que un tercero tenedor del conocimiento de embarque este habituado a este sector y que haya entablado

todos los derechos y obligaciones que figuren en el conocimiento de embarque en virtud del Derecho nacional aplicable. Todo esto siempre y cuando el tercero suceda al cargador y de lo contrario, no podrá oponérsele la cláusula atributiva de competencia a no ser que de su consentimiento.

⁸³ STS (Sala de lo Civil, Sección única) núm. 433/2003 de 09/05/2003, RJ: 2003\3893.

⁸⁴ SAP de Barcelona (Sección nº15) núm. 503/2007 de 13/11/2007, RJ: 2008/77240.

en más de una ocasión relaciones contractuales con la otra parte, se presume el conocimiento y consentimiento del acuerdo arbitral.

Se observa como la jurisprudencia anterior a la LNM, admite la validez de las cláusulas arbitrales insertas en el conocimiento de embarque y su efecto vinculante al tercero tenedor aún sabiendo que éste no ha participado en la conclusión del contrato inicial. Sin embargo, tras la entrada en vigor de la LNM, esta línea jurisprudencial favorable a la voluntad inequívoca de las partes para la eficacia de los acuerdos arbitrales, superando así cualquier rigorismo formal requerido para dicha eficacia, se ha visto alterada y así se ha mostrado en diversas resoluciones que, en el margen de este régimen legal, han apoyado una distinción según si la relación procesal es entre el cargador y el porteador, o entre el destinatario y sucesivos tenedores del conocimiento de embarque y el porteador.

Así lo afirma la SAP de Valencia del 27 de enero de 2020, disponiendo que: *“En el primer caso, si acciona el cargador, queda sujeto a la cláusula. En el segundo caso, el tercero que no ha sido parte en el contrato, sólo podrá oponerse la cláusula si está es válida y el tercero ha sucedido al cargador en sus derechos y obligaciones con arreglo al derecho nacional aplicable”*⁸⁵.

Ahora bien, no queda muy claro el alcance de los artículos 468 y 251 de la LNM debido a que, de la redacción de los mismos preceptos, observamos el alcance restrictivo que ostentan y que, a día de hoy, siguen alterando a los tribunales españoles la interpretación y aplicación de dicha norma. Pero, es crucial la interpretación y aplicación de esta norma por parte de los tribunales españoles, puesto que como afirma ALBA FERNÁNDEZ, es importante que los tribunales: *“...sean capaces de ajustar su aplicación a los casos en que efectivamente las cláusulas de arbitraje a las que se refieren los preceptos indicados resulten de la imposición unilateral de una de las partes o, en otras palabras, no hayan sido objeto de negociación individual y separada”*⁸⁶, cláusulas que son muy frecuentes en el ámbito de transporte marítimo.

Una vez efectuado el análisis sobre la eficacia de incorporación por referencia de acuerdos arbitrales bajo la normativa y jurisprudencia española, resulta pertinente aclarar la trayectoria que ha ido adquiriendo la incorporación por referencia de cláusulas

⁸⁵ SAP de Valencia (Sección nº9), núm. 22/2020 de 27/01/2020, RJ: 2020\91749.

⁸⁶ ALBA FERNÁNDEZ, “Las normas sobre arbitraje...”, *Op. cit.*, pág. 112.

arbitrales según la normativa y jurisprudencia inglesa. Así pues, en un primer momento, la jurisprudencia inglesa ha mostrado una actitud restrictiva⁸⁷ a la validez de la incorporación de referencia de cláusulas arbitrales a un contrato principal y se sostuvo en numerosas ocasiones, la necesidad de contemplar unos términos claros y suficientes para incorporar dichas cláusulas arbitrales. A pesar de no contemplar esta exigencia para otras disposiciones relativas al transporte y entrega de mercancías y el pago del flete, en el caso de las cláusulas arbitrales se recalcó la necesidad de incluir unas condiciones con un lenguaje claro y explícito⁸⁸.

En efecto, numerosas sentencias han ido exigiendo esta formalidad para la validez de los acuerdos de arbitraje, indicando que un acuerdo de arbitraje *“debe ser mencionado expresamente en el documento en el que se confía como escrito de incorporación. No se incorpora mediante una mera referencia a los términos y condiciones del contrato al cual la cláusula arbitral constituye un contrato colateral”*⁸⁹. Por lo que deviene necesaria la existencia de una referencia explícita a la cláusula arbitral en el documento de transporte para que ésta sea válida.

Sin embargo, con la publicación de la Ley de Arbitraje de 1996, se han disminuido esas exigencias formales tan estrictas que han sido amparadas por los tribunales ingleses. Así pues, el apartado segundo de la sección sexta de esta normativa indica lo siguiente: *“La referencia en un acuerdo a una forma escrita de cláusula de arbitraje o a un documento que contenga una cláusula de arbitraje constituye un acuerdo de arbitraje si la referencia es tal que hace que dicha cláusula forme parte del acuerdo”*.

Además, en el apartado tercero de la sección quinta añade que: *“Cuando las partes se ponen de acuerdo de otra manera que no sea por escrito por referencia a los términos que están por escrito, hacen un acuerdo por escrito”*, ello supone una presunción de validez de las cláusulas arbitrales que se realizan a través de un acuerdo verbal. Así pues, un acuerdo verbal que contenga una referencia a los términos de un contrato que contenga una cláusula arbitral, tal cláusula será válida según la normativa inglesa.

⁸⁷ ESPLUGUES MOTA, “Validity and Effects...”, *Op. cit.*, pág. 13.

⁸⁸ Así lo establece por primera vez la sentencia del caso *“Thomas & Co., v. Portsea Steamship Co.”*, en 1912, exigiendo unos términos expuestos de las cláusulas arbitrales insertadas en los conocimientos de embarque que han marcado la interpretación de la validez de este tipo de cláusulas incorporadas.

⁸⁹ Este enfoque restrictivo ha sido adoptado en la corte de Apelaciones del caso de *Aughton Limited v. MF Kent Services Limited* en el año 1991.

Siguiendo la línea de esta normativa, los tribunales ingleses han ido adoptando una actitud más permisiva sin dejar atrás la necesidad de una claridad y precisión derivada de la naturaleza del propio conocimiento de embarque como un instrumento comercial negociable y, de las consecuencias que puede acarrear una incorporación por referencia de acuerdos arbitrales. Aunque los tribunales se han mostrado más benévolo en cuanto a la admisión de redacciones generales de incorporación cuando se den entre partes expertas⁹⁰ en la práctica marítima, lo cierto es que se ha ido manteniendo el requerimiento de una redacción precisa de los términos y condiciones del acuerdo.

A esto cabe añadir que, la validez de la cláusula de carácter general de incorporación depende de dos factores que han sido objeto de numerosos pleitos en Inglaterra y que son: la necesidad de incluir en la cláusula unos términos y condiciones claros de la póliza de fletamento en el conocimiento de embarque y la compatibilidad de los términos y condiciones de la cláusula arbitral con las condiciones que presenta el mismo conocimiento de embarque.⁹¹

Estos factores se han plasmado en diversas resoluciones judiciales, entre las que destacan la sentencia del caso *Habas Sinai Ve Tibbi Gazlar Isthisal Endustru A.S. VS. Sometal S.A.L.*⁹² y su posterior, el caso de *Barrier Limited VS. Redhall Marine Limited*⁹³, pleitos que han marcado las reglas especiales a aplicar en los acuerdos arbitrales incorporados por referencia, fijando una distinción entre la incorporación de los términos de un contrato celebrado entre las mismas partes o entre partes distintas. En el primer caso, se le asigna el nombre de “*contrato único*”, por lo que no son de aplicación las reglas especiales y se considera suficiente una redacción general de incorporación de una cláusula arbitral inserta en otro documento. El segundo supuesto se trata de “*dos contratos*” en los que sí son de aplicación las reglas especiales, reglas que se basan en la referencia expresa a la cláusula arbitral para su efectiva incorporación, puesto que la

⁹⁰ VILLANI, A. “Arbitration Clauses Incorporated by Reference : An Overview of the Pragmatic Approach Developed by European Courts” en *Kluwer Arbitration Blog*, 2015. <http://arbitrationblog.kluwerarbitration.com/2015/03/03/arbitration-clauses-incorporated-by-reference-an-overview-of-the-pragmatic-approach-developed-by-european-courts/>, última consulta : 08/12/2021.

⁹¹ D’ARCY L., MURRAY C., & CLEAVE B., *Schmitthoff’s: Export Trade: The Law and Practice of International Trade*, Sweet & Maxwell, 2000, pág. 274.

⁹² Reino Unido, English Commercial Court. (2010). Judgement, Case of Habas Sinai Ve Tibbi Gazlar Isthisal Endustri AS v Sometal SAL, 18-01-2010. https://www.onlinedmc.co.uk/index.php/Habas_Sinai_v_Sometal, última consulta : 25/12/2021.

⁹³ Reino Unido, High Court of Justice. (2016). Judgement, Case of Barrier Limited Ve Redhall Marine Limited, 17-02-2016. <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/OB/2016/381.html>, última consulta: 08/12/2021.

cláusula de arbitraje esta inserta en un contrato separado entre dos partes o entre una y un tercero.

Esto plantea problemas en la práctica ya que, en base a este razonamiento, la cláusula de arbitraje constituye un contrato accesorio con términos y condiciones idénticos a los del contrato principal en el que figura, por lo que la incorporación por mera referencia a los términos y condiciones del contrato principal no cumple con las exigencias formales para el sometimiento de las partes a esa cláusula arbitral, sino que se necesitaría una referencia clara de la cláusula de arbitraje en lugar del contrato del que forma parte. Los tribunales ingleses, aunque se han mostrado favorables a dicha distinción, lo cierto es que admiten las incorporaciones por referencia de cláusulas arbitrales, visualizando éstas desde un punto de vista más práctico y comercial y, atendiendo a la intencionalidad de su incorporación.

Ahora bien, ¿vincula dicha cláusula a un tercero adquiriente del documento de transporte según la legislación inglesa? Esta cuestión es de relevancia en el derecho inglés ya que, como se ha señalado anteriormente, la tradición de la separabilidad del acuerdo de arbitraje respecto al contrato principal se refuerza con la privacidad de los contratos. Ello implica que, el contrato tan solo confiere derechos e impone obligaciones a las partes contratantes firmantes⁹⁴, reduciendo así el ámbito de aplicación del acuerdo de arbitraje. Sin embargo, la práctica difiere respecto al principio de separabilidad y privacidad de los contratos, puesto que es frecuente el intento de vincular los acuerdos de arbitraje a terceros, o bien que, éstos intenten basarse en cláusulas de arbitraje que nunca han firmado.

Para el análisis de esta materia, hay que remitirse al *Carriage of Goods by Sea Act 1924 (COGSA)*, ley reguladora de los derechos y obligaciones del titular del conocimiento de embarque, que expone una separación clara entre los derechos y obligaciones que recaen sobre el tercero titular del conocimiento de embarque.

De conformidad con el artículo segundo de esta Ley: “*El titular legítimo de un conocimiento de embarque (al convertirse en el tenedor de la factura o, en su caso, en la persona a la que debe hacerse la entrega) se le habrán transferido y conferido todos los derechos de demanda en virtud del contrato de transporte como si hubiera sido parte de*

⁹⁴ MERKIN R. *Privaty of Contract : The Impact of the Contractas (Right of Third Parties) Act 1999*. Informa By Law from Routledge, New York, 2013, pág. 23.

dicho contrato". Por lo que, los derechos contractuales se transfieren automáticamente al tercero titular del conocimiento de embarque.

En cambio, no ocurre lo mismo con las obligaciones contenidas en el conocimiento de embarque y así lo indica el artículo 3 de la COGSA. Este precepto señala que las obligaciones y responsabilidades contenidas en el conocimiento de embarque solo vinculan al tenedor que toma o exige la entrega de mercancías e implica que estará sujeto a las mismas responsabilidades en virtud de ese contrato, como si hubiera sido una de las partes de dicho contrato.

En la práctica, estos dos preceptos pueden dar lugar a escenarios muy contradictorios. Así pues, el artículo tercero podría suponer para el tercero tenedor del documento de transporte una vía de escape y por ende, no vincularse al acuerdo arbitral incorporado en el conocimiento de embarque. Sin embargo, esta separación de derechos y obligaciones del tercero titular ha sido rechazada por parte de los tribunales ingleses y así se ha manifestado en el asunto de *Sea Master Shipping VS. Arab Bank (Switzerland)*⁹⁵ en el año 2018.

Una de las cuestiones planteadas en este supuesto versa sobre si un tercero titular legítimo de un conocimiento de embarque que ostenta un derecho a entablar una demanda en virtud del artículo 2 de COGSA, del contrato de transporte que figura en un conocimiento de embarque y que a su vez, contiene una cláusula de arbitraje, está o no obligado por dicha cláusula de arbitraje y, en caso de estarlo, a someter a arbitraje la cuestión de si ha asumido responsabilidades en virtud del contrato. Dicho de otra forma, se plantea si entre los derechos de demanda que el citado artículo 2 confiere a un tercero mediante el contrato de fletamento, existe un derecho a arbitrar y el tercero está obligado

⁹⁵ El caso de Sea Master versaba sobre un cargamento de harina de soja que se envió desde Argentina en el M.V. Sea Master. El Fletador financió la compra de este cargamento a través de Agribusiness United DMCC que fue proporcionada por Arab Bank (Suiza), quien tomó posesión de los conocimientos de embarque como garantía. En tales documentos constaban los términos del contrato de transporte que incluía una cláusula de arbitraje de La LMAA. La venta del cargamento se complicó lo que derivó en la redirección del buque a diferentes puertos de descarga y para solventar dichas complicaciones, Arab Bank aceptó que el propietario del buque emitiera un conocimiento de embarque de "cambio" para permitir la entrega en un puerto de descarga diferente y, además entregó el conocimiento de embarque original al propietario para que lo cancelara y tomó posesión del nuevo conocimiento de embarque de cambio como garantía. Durante este tiempo, Agribusiness cesó del pago y respuesta de ello, Arab Bank inició un procedimiento de arbitraje contra el propietario en virtud de otros conocimientos de embarque con respecto a otra carga a bordo del buque.

a llevarlo a cabo en caso de que se ejerzan los derechos de la demanda, pero en el caso de que no se ejerzan, éste mismo no le confiere obligación alguna de llevarlo a cabo.

El Tribunal resolvió dicha cuestión alegando que la doctrina de separabilidad de los derechos y obligaciones que vinculan a un tercero tenedor del conocimiento no se pueden equiparar a los derechos y obligaciones en virtud de un acuerdo de arbitraje; indicando a su vez que: “*Un acuerdo de arbitraje no puede operar como un beneficio procesal para un tercero, pero sí como una condición procesal sobre el derecho del tercero a ejecutar la promesa sustantiva del contrato*”⁹⁶.

Asimismo, señaló que la interpretación y alcance del artículo 2 de esta Ley no supone la división de la cláusula de arbitraje contenida o evidenciada en el conocimiento de embarque, sino que implica que un tercero tenedor puede convertirse en parte de dicha cláusula de arbitraje. Se aclara que, aunque los derechos y obligaciones contractuales gozan de esa separabilidad, en el caso de los derechos y obligaciones relativos a los acuerdos de arbitraje contenidos en el conocimiento de embarque, mantienen su unificación y no pueden dividirse en virtud de la citada Ley⁹⁷.

Resulta notorio señalar que, mediante este caso, la parte titular del conocimiento de embarque, en el momento de ostentar dicha titularidad existe una garantía de que cabe la posibilidad de someterse a un acuerdo de arbitraje contenido o evidenciado en el mismo, incluso si este titular no pretende ejercer derecho alguno en virtud de tal documento de transporte.

A pesar de ello, un acuerdo de arbitraje evidenciado o inserto en el conocimiento de embarque no siempre vincula a un tercero y se ha hecho referencia en diversos casos, en los que se destaca el caso de *London Arbitration 15/15*⁹⁸, la necesidad real de la existencia de un “*nexo*” que vincule la cláusula de arbitraje con el tercero titular del conocimiento de embarque.

⁹⁶ Reino Unido, High Court of Justice (2018). Judgement, Case of Master Shipping Inc v Arab Bank (Switzerland) Limited, 25-07-2018.

<https://www.casemine.com/judgement/uk/5b5b0b832c94e01f9ebe66bd>, última consulta : 27/12/2021.

⁹⁷ HUTCHEON A., & PAYNE N., “Do arbitration agreements in bills of lading bind their Holders ? ” en Watson Farley & Williams, 2018. <https://www.wfw.com/articles/do-arbitration-agreements-in-bills-of-lading-bind-their-holders/> , última consulta: 08/12/2021.

⁹⁸ Para un estudio profundo del caso, véase la sentencia de London 15/15 en Lloyd's Maritime Law Newsletter, <https://www.lmln.com/arbitration/london-arbitration-1515--1.htm>, última consulta: 08/12/2021.

Hoy en día, los tribunales ingleses siguen manifestándose acerca de la validez de las cláusulas incorporadas por referencia y su vinculación a terceros titulares del conocimiento de embarque. Es cierto que ha ido adoptando flexibilidad en cuanto a los requisitos formales y sustantivos que se exigen para la validez de este tipo de acuerdos. Sin embargo, resulta curioso, la inexistencia de normativas o jurisprudencias unificadas en un Estado en el que concurre la mayor parte de casos arbitrales marítimos a nivel mundial y que, en cuanto a fondo, presente grandes lagunas legales y jurisprudenciales.

La comparación de la normativa y jurisprudencia española con la inglesa, enfatiza la necesidad del análisis de los términos y alcance del consentimiento de las partes para someter sus controversias a arbitraje. Ello implica el retorno al punto de partida que es la autonomía de la voluntad de las partes, principio fundamental en el arbitraje marítimo. Pero dadas las particularidades que presenta el ámbito del transporte de mercancías bajo los conocimientos de embarque, resalta la necesidad de una normativa uniforme ya que las soluciones contempladas por los distintos Estados son muy diversas.

Sin embargo, lo que distingue el derecho marítimo de otras áreas es la especial tendencia a usos y prácticas que terminan regulando este ámbito. Lo mismo sucede en el ámbito arbitral del tráfico marítimo, ya que debido a las peculiaridades que presenta, se han ido generando usos y costumbres que regulan las cláusulas arbitrales en este sector o bien, matizan y plantean enfoques sobre aspectos que más controversias plantean en la realidad práctica.

Así lo respalda GOÑI ETCHEVERS al afirmar que: *“Cuando la actividad arbitradoras tiende a ser masiva, tiende también a ser creadora de costumbre, de norma interpretadora del derecho”*⁹⁹. Pero, cabe enfatizar que, estos usos y costumbres no proporcionan la certeza y seguridad jurídica para las partes que operan en el ámbito de las transacciones marítimas internacionales.

⁹⁹ GOÑI ETCHEVERS, J.L. *Temas de Derecho Marítimo*. Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2016, pág. 72.

V. ANÁLISIS DEL CASO “EVER GIVEN”

Antes de proceder a un análisis pormenorizado del caso *Ever Given* desde una perspectiva arbitral, resulta pertinente explicar el incidente ocurrido y las consecuencias, así como las responsabilidades que ha conllevado y las posibles soluciones y alternativas que plantea el arbitraje en este supuesto.

Como bien se ha señalado anteriormente, el transporte marítimo de mercancías ha sido el eje principal en el sector del comercio internacional, puesto que la gran mayoría de mercancías se transportan por mar. Esto implica un avance continuo en la fabricación y desarrollo de buques que, cada vez, ostentan una gran capacidad para trasladar el cargamento. Esto supone una ventaja frente a otros métodos de transporte, debido a que un buque es más grande y es capaz de trasladar grandes cantidades de mercancías, sin embargo, plantea problemas a la hora de su circulación ya que no todas las rutas son adaptables a dichos buques y muchas de ellas resultan ser estrechas como es el caso del Canal de Suez¹⁰⁰.

*Ever Given*¹⁰¹ es un superbuque portacontenedores con una extensión bastante grande que pertenece a *Shohei Kisen Kaisha*¹⁰², y que fue operado por la compañía naviera taiwanesa de gran relevancia en el sector marítimo de mercancías cuyo nombre es *Ever Green Marine Corporation*¹⁰³ (*Evergreen*, en adelante). Dicho buque comenzó su trayectoria desde el Puerto de Tanjung Pelepas (Malasia) el 13 de marzo de 2021, iniciando así su viaje con destino al Puerto de Rotterdam (Países Bajos) a finales del mismo mes. En esa misma trayectoria, cuando el buque accedió por el Puerto de Taofik (Suez), tuvo lugar un incidente en el Canal Suez como consecuencia de la estrechez del

¹⁰⁰ El canal de Suez es un conducto ubicado en el Noroeste de Egipto que enlaza el mar Mediterráneo y el mar Rojo, con una extensión acuífera que alcanza los 193 km. Con una anchura aproximada de 300 metros y profundidad de 24 metros. Administra este estrecho la Autoridad del canal de Suez debido a que es la encargada del funcionamiento, explotación gestión del canal, así como la redacción de las normas en vigor sobre la navegación en tal estrecho.

¹⁰¹ Este buque fue construido en 2018, se trata de un portacontenedores moderno con una capacidad de carga de 20.124 contenedores, con una longitud de 400 metros y valorado en una cantidad aproximada de 100.000.000 de dólares.

¹⁰² *Shohei Kisen Kaisha* es una empresa de arrendamiento de buques fundada en 1962 cuya actividad principal es el fletamento de buques y que lo lleva a cabo mediante la construcción de buques y su posterior arrendamiento a largo plazo a diversas compañías navieras. Su filial es *Imabari Shipbuilding*, una empresa japonesa que se encargó de la construcción del buque *Ever Given*.

¹⁰³ Para un estudio detenido de la historia de la compañía naviera *Ever Green Marine Corporation*, veáse el perfil corporativo de la empresa en https://www.evergreen-marine.com/tbi1/jsp/TBI1_CorporateProfile.jsp, última consulta: 10/12/2021.

canal¹⁰⁴ en comparación con el tamaño del buque, los problemas técnicos que experimentaba el buque en ese momento, así como las condiciones meteorológicas del lugar.

Cabe señalar que el tamaño y el complejo funcionamiento de los buques, a diferencia de otros medios de transporte, impide al accionar el freno de este vehículo, se detenga por completo al instante y, esto se debe a que los buques se trasladan sobre cantidades de agua en las que “*no existe una adherencia sólida sobre superficie en la que se pueda maniobrar inmediatamente*”¹⁰⁵. A esto hay que añadir que la superficie del canal es tan estrecha que limitaba el trayecto del buque.

La problemática no incide en el bloqueo del buque en el Canal, sino en el después y ello se debe a las consecuencias que derivó tal bloqueo puesto que supuso una obstrucción temporal del tráfico marítimo, lo que afectó al comercio internacional. Así pues, casi 400 buques¹⁰⁶ no pudieron atravesar dicho canal, esperando un total de 6 días hasta que se logró su desencallamiento. Tuvieron lugar varios intentos fallidos de reflotar el *Ever Given* y no se consiguió hasta la intervención de las autoridades egipcias que, tras elaborar planes de desencallamiento, consiguieron reflotar el buque y restaurar el tráfico marítimo.

Una vez finalizado dicho incidente, el jefe de la Autoridad del Canal de Suez (*Suez Canal Authority*, en inglés), D. Osama Rabie, declaró el embargo del buque *Ever Given* hasta la finalización de las investigaciones que consideraban oportunas para la estimación de cuantos daños y perjuicios causados por dicho portacontenedor y sus respectivas indemnizaciones, que la misma Autoridad negoció con la compañía taiwanesa.

Se trata de un suceso bastante peculiar puesto que, así como ha señalado PORTALES, J. en la II Ciclo de Conferencia Online del Clúster Marítimo Español (CME, en adelante), este incidente “*reúne todas las instituciones y naturalezas de disputas del derecho marítimo*”. La causa de esto es que, en este escenario se plantean diversos problemas tales como la responsabilidad del propietario, de los fletadores y sus

¹⁰⁴ Para un análisis más exhaustivo sobre la trayectoria del buque, véase el artículo de “Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given” en: <https://doi.org/10.3390/su131910559>, última consulta : 10/12/2021.

¹⁰⁵ DOMINGUEZ URANGA, A., “El día que el Ever Given bloqueó el transporte marítimo: Responsabilidad por los daños, perjuicios y retrasos generados” en *Icade, Revista de la Facultad de Derecho*, 2021, pág.3.

¹⁰⁶ DOMINGUEZ URANGA, “El día que el Ever Given...”, *Op. cit.*, pág. 4.

respectivos aseguradores frente a la Autoridad portuaria y frente a terceros que no han podido completar su travesía para la entrega de sus mercancías lo que les originó pérdidas.

Antes de adentrarse en la solución de esta problemática, resulta interesante explicar el funcionamiento de esta compañía. Al igual que en otras compañías navieras, predomina el contrato de fletamento por tiempo (*Time Charter*, en inglés) que al suscribirlo, las compañías navieras adquieren automáticamente “*el estatus de un fletamento por tiempo, concedido por el armador para ordenar la navegación necesaria para el funcionamiento de un buque, al tiempo que confían al armador el de preservar y gestionar los activos físicos (por ejemplo, el casco y la maquinaria del buque) y los activos humanos (por ejemplo, el personal), operando así una gran flota con poco capital*”¹⁰⁷.

El contrato de fletamento por tiempo es una modalidad de contrato que se utiliza principalmente en la actividad de la explotación de buques, así pues, este contrato se sistematiza en base a una colaboración entre el fletante y el fletador, en el que el primero pone a disposición del segundo un buque armado y en condiciones de navegar para que éste último lo transporte por un periodo determinado de navegación, a cambio de un flete. Los elementos subjetivos que interesan para el respectivo análisis son: el fletador o armador que en este supuesto sería la compañía taiwanesa Evergreen, sujeto jurídicamente responsable puesto que, al abonar el flete, adquiere el derecho exclusivo de uso de la flota y de su activo, además de ostentar el conocimiento de embarque, documento de transporte que el mismo fletador puede delegar el derecho de su utilización y por su parte, el propietario no operativo del buque, que en este caso es la empresa *Shoei Kisen Kaisha* y su filial, cuyo negocio se basa en el arrendamiento del buque por un tiempo determinado, basándose en “*la propiedad y gestión de buques y no en su explotación directa*”¹⁰⁸.

Por otra parte, el elemento real de relevancia es el buque y su respectiva carga. Es preciso señalar que la carga que transportaba el buque no solo consistía en la carga que recibió la operadora taiwanesa Evergreen en calidad de transportista marítimo a través del conocimiento de embarque, sino que también constaba carga embarcada por otras

¹⁰⁷CHA, J., LEE, J., LEE, C. & KIM, Y. “Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given”, en *Sustainability*, núm.13, 10559, 2021, pág. 9.
<https://doi.org/10.3390/su131910559>, última consulta: 10/12/2021.

¹⁰⁸CHA, LEE, J., LEE, C. & KIM, Y. “Legal Disputes under Time Charter...”, *Op. cit.*, pág. 15.
<https://doi.org/10.3390/su131910559>, última consulta: 15/12/2021.

navieras como la *CMA CGM* y *COSCO Container Lines*¹⁰⁹ en calidad de distintos transportistas marítimos según el conocimiento de embarque.

El varamiento del *Ever Given* se presenta como un supuesto que versa sobre “*la diligencia debida y la navegabilidad de un armador en el marco de un contrato de fletamento por tiempo determinado*”¹¹⁰, diligencia que se regula en convenios internacionales como las Reglas de la Haya-Visby, texto que reitera la responsabilidad del armador de garantizar la navegabilidad del buque con respecto al equipamiento de este.

Todo lo anterior, nos sitúa en un marco con multitudes reclamaciones legales referentes a las eventuales acciones indemnizatorias, las responsabilidades de los propietarios o armadores y en su caso, las exoneraciones, las reclamaciones por avería gruesa contra los aseguradores de la carga etc. Se trata, por lo tanto, de una multitud de reclamaciones que parte de ellas, se han dirimido a la vía legal para su resolución. Sin embargo, dirimir dichas disputas a la vía jurisdiccional plantea diversos problemas que ya se han mencionado a lo largo de este trabajo y entre las que destacan, la tardanza de estos procedimientos, la problemática de la ley aplicable¹¹¹ que dependerá de la relación contractual existente o en su defecto de la obligación extracontractual (que se regirá conforme a la normativa de derecho internacional privado), y por último, la inviabilidad de la conclusión de una solución amistosa que pueda permitir a todas las partes implicadas (ya sean las principales o los terceros ajenos) de iniciar o continuar con sus relaciones comerciales en un futuro.

La alternativa que plantea este análisis es el arbitraje y en concreto, en la sede londinense. Como ya se ha indicado a lo largo del trabajo, la asociación de arbitraje marítimo de Londres (*LMAA*), conoce una gran cantidad de arbitrajes a nivel

¹⁰⁹ Estas compañías navieras participan con la operadora taiwanesa Evergreen en una alianza marítima, denominada *Ocean Alliance*, con la finalidad de obtener una mayor cobertura de los servicios en unas determinadas rutas. Para un estudio profundo sobre dicha alianza, véase “CMA CGM, COSCO Container Lines, Evergreen Line y Orient Overseas Container Line crean “OCEAN Alliance” en <https://www.cma-cgm.com/local/espana/news/102/cma-cgm-cosco-container-lines-evergreen-line-y-orient-overseas-container-line-crean-ocean-alliance->, última consulta: 15/12/2021.

¹¹⁰ CHA, LEE, LEE, & KIM, “Legal Disputes under Time Charter...”, *Op. cit.*, pág. 10. <https://doi.org/10.3390/su131910559>, última consulta: 15/12/2021.

¹¹¹ COVA ARRIA, L. “El bloque del Canal de Suez, debido al encallamiento del *Ever Given*, un super mega buque porta-contenedores. Sus consecuencias jurídicas y efectos en la economía mundial” en *Academia de Ciencias Políticas y Sociales*, 2021. <https://www.acienpol.org.ve/wp-content/uploads/2021/04/El-bloqueo-del-Canal-de-Suez-debido-al-encallamiento-del-Ever-Given-un-mega-buque-porta-contenedores.-Sus-consecuencias-juri%CC%81dicas-y-efectos-en-la-economi%CC%81a-mundial..pdf>, última consulta: 16/12/2021.

internacional, dado su flexibilidad, su procedimiento *Ad Hoc*, un mayor control sobre el procedimiento de resolución y la experiencia que presentan los árbitros en este tipo de incidentes. En lo que respecta a este caso, es inevitable que muchas de las disputas que han surgido se sometan a la *LMAA*, debido a que esta asociación plantea una alternativa a la vía jurisdiccional que podría encajar en varios conflictos que plantea la varada del *Ever Given*.

En efecto, no todas las disputas encajan en el arbitraje. Es por ello que, analizaremos las diferentes reclamaciones partiendo de una división que CLIVE, A., árbitro y ex presidente de la *LMAA*, indica en la Conferencia sobre el Arbitraje Marítimo, la *LMAA* y el caso de *Ever Given*¹¹²:

En primer lugar, se encuentran las reclamaciones de la Autoridad Portuaria de Egipto, las reclamaciones de buques retrasados y de los propietarios de carga a bordo de buques retrasados. Se tratan de conflictos que no parten de una relación contractual, lo que plantea un marco más complejo para esta alternativa de solución de conflictos debido a que no se someterán a arbitraje si no es por acuerdo entre las partes implicadas. Esto es poco probable, no obstante, en el caso de la Autoridad Portuaria de Egipto, tras varios procedimientos judiciales en las que éste reclamaba sumas elevadas de dinero a los propietarios y aseguradoras como indemnización por el bloqueo sucedido, éstos solicitaron al Tribunal Económico de Primera Instancia, la posposición de la audiencia con la finalidad de llegar a un acuerdo amistoso. Es cierto que no han llevado dicho asunto a arbitraje, pero sí que han planteado una alternativa a la solución de conflictos que ha finalizado con un acuerdo formal¹¹³ entre estas partes.

En segundo lugar, están las reclamaciones por salvamento marítimo. Cualquier operación de rescate de buques puede dar a lugar a reclamaciones y el rescate del buque *Ever Given*, también originó numerosas reclamaciones de salvamento. El salvamento marino del buque se hizo bajo la *Lloyd's Open Form* (en adelante, *LOF*). Se trata de un formulario abierto o bien, un contrato de formulario estándar para el salvamento marítimo

¹¹² “*Maritime arbitration, the LMAA and the Suez Canal /Ever Given case study*” es una conferencia, emitida el 16 de junio de 2021 y en la que participaron dos ex presidentes de la *LMAA*, que ejercen actualmente de árbitros. Analizan las diferentes disputas surgidas y la viabilidad del arbitraje en cada caso. <https://www.youtube.com/watch?v=de3kho4iqZc>, última consulta: 15/12/2021.

¹¹³ Para un estudio detallado del acuerdo llevado a cabo entre el Comité de negociaciones de la Autoridad Portuaria de Egipto y los propietarios y sus aseguradores, véase “*EVER GIVEN departs Great Bitter Lake*” en: <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given---media-statement/>, última consulta: 15/12/2021.

que determina el monto de remuneración que se otorgará a los salvadores por sus servicios¹¹⁴.

Este formulario viene acompañado de las cláusulas de arbitraje de salvamento de Lloyd's¹¹⁵, por lo que dirimir dicha disputa al arbitraje de salvamento de Lloyd's en Londres es muy viable debido a las ventajas que presenta el arbitraje y sobre todo debido a la complejidad que presentan los casos de salvamento¹¹⁶. Sin embargo, cabe indicar que, teniendo el arbitraje de Lloyd's, existe la posibilidad de no acudir al arbitraje de la LMAA, pero es muy habitual que en el seno de la sucursal del salvamento de Lloyd's, los árbitros encargados de determinar la cuantía de pérdidas comerciales sean los árbitros de la asociación de arbitraje marítima londinense.

En tercer lugar, está la avería gruesa (*General Average*) que se configura como aquel gasto producido por el propietario del buque con la finalidad de evitar daños y de conservar el buque y sus mercancías tras un accidente. Al declararse avería gruesa, todos los propietarios de la carga tienen una obligación legal de abonar proporcionalmente el coste de los daños o gastos que se hayan generado. Ahora bien, a pesar de que el propietario del buque *Ever Given*, pueda declarar un *General Average*, debido al importe que se ha abonado por el rescate del buque, lo cierto es que la cuestión real seguiría siendo determinar qué daños se pueden incluir. Este tipo de conflictos han sido frecuentes en el arbitraje londinense por lo que, la LMAA podría ser el posible conocedor del arbitraje de la avería gruesa del varamiento del *Ever Given*.

Por último, están las reclamaciones de los propietarios de la carga a bordo del *Ever Given*. Este tipo de reclamaciones son de gran importancia puesto que parten de una relación contractual entre las partes. Las reclamaciones legales de los propietarios de la carga girarán en torno al retraso de las mercancías, perjuicios que no cubren los contratos de fletamento. Esta responsabilidad cambiará en función de la jurisdicción del Tribunal y

¹¹⁴ WRIGHT, E. "The Ever Given: a lens for Lloyd's Open Form Salvage" en *Cambridge University Law Society*, 2021. <https://www.culs.org.uk/per-incuriam/the-ever-given-a-lens-for-lloyds-open-form-salvage>, última consulta: 15/12/2021.

¹¹⁵ Para un estudio detallado de este tipo de cláusulas de arbitraje, véase "Lloyd's Salvage Arbitration Clauses" en <https://assets.lloyds.com/assets/pdf-lloyds-open-form-lof-lsac-2020/1/pdf-lloyds-open-form-lof-lsac-2020.pdf>, última consulta: 15/12/2021.

¹¹⁶ Así lo afirma ALBA FÉRNANDEZ, al señalar que "el salvamento es un servicio en el que el recurso al arbitraje tiene desde hace tiempo, y por causa de su especial complejidad, una muy honda raigambre. Este es uno de los campos donde son frecuentes las cláusulas de arbitraje en Londres para ciertos contratos" en "Las normas sobre arbitraje...", *Op. cit.*, pág.95.

de las disposiciones estipuladas en los conocimientos entre la operadora taiwanesa *Evergreen* y el resto de los cargadores.

Por lo tanto, estas reclamaciones se presentarán en su mayoría por el propietario de la carga o sus aseguradores en virtud de los contratos de transporte que suelen figurar en los conocimientos de embarque. La peculiaridad de estos documentos de transporte, como se ha señalado en el apartado anterior se refleja en que éstos, pueden ser emitidos por varias personas y, en este caso, puede ser *Evergreen* o cualquier otro operador al que éste primero le haya cedido el derecho de utilización. Ello implica que, dependiendo del transportista que figure en el conocimiento de embarque, los propietarios de la carga pueden reclamar una indemnización por retraso en las mercancías o incluso el reembolso de la cantidad abonada como avería gruesa a un transportista u otro.

Cada conocimiento de embarque contiene unas disposiciones de resolución de disputas y, normalmente suelen prever el arbitraje ya sea por referencia o inserto en el mismo documento. Con respecto al arbitraje, la cantidad de personas que ostentan el conocimiento de embarque supone un problema a la hora de dirimir las controversias a arbitraje debido a que existen muchas partes implicadas que probablemente no hayan acordado la sumisión a arbitraje. Esto como se ha señalado en el apartado anterior, dificulta aún más el recurso a esta alternativa de solución de controversias. En el caso del conocimiento de embarque de *Evergreen*, éste prevé la resolución jurisdiccional en Londres.

Sin embargo, dada la cantidad de partes implicadas que pueden ostentar o emitir un conocimiento de embarque implica una posibilidad de una gran variedad de estos documentos de transporte. Esto incide en que, si el buque *Ever Given*, cargaba alrededor de 20.000 contenedores y, si se dirime la resolución de la disputa al arbitraje, podríamos encontrarnos con una gran cantidad de arbitrajes. Sin embargo, como señala D. Aston Clive, en la Conferencia sobre el Arbitraje Marítimo, la *LMAA* y el caso de *Ever Given*: “*Aunque la ley de arbitraje inglesa no prevé la consolidación de acciones, en la práctica pueden ser consolidadas por el asegurador, el abogado etc.*” añadiendo que: “*...suele ser un gran número de conocimientos de embarque cubiertos en una sola referencia y aunque no exista una consolidación formal, hay una consolidación de facto, por lo que se someterán menos casos relativos a las cargas a arbitraje pero serán significantes*”.

Dicho lo anterior, resulta interesante que el arbitraje especialmente en *LMAA*, pueda suponer una solución para la gran mayoría de disputas legales que presenta el caso, haciendo que este método garantice una seguridad jurídica para todas las partes implicadas, inclusive los terceros ajenos a este contrato de fletamento. A su vez, dirimir estas controversias al arbitraje londinense implica desentenderse de la ley aplicable a los casos que se presenten y es que, al suceder el incidente en el Canal de Suez, los juzgados y tribunales competentes para resolver las cuestiones derivadas de las responsabilidades podrían ser los tribunales de Egipto. Esto podría complicar más la situación ya que, estaríamos ante un Estado que, al igual que otros, no son expertos técnicos en estos supuestos marítimos.

En cambio, la posibilidad de remitir estas reclamaciones a la vía arbitral londinense plantea la siguiente cuestión: ¿Puede afectar el Brexit al sometimiento de las controversias al arbitraje en el seno de la *LMAA*? El impacto del Brexit no supondría un impedimento para la resolución de las reclamaciones mencionadas en un futuro ya que, los laudos que se dicten o se vayan a dictar, se rigen por la Convención de Nueva York que, no guarda relación alguna con el Brexit y que se asegura de que los laudos que se vayan a dictar sean ejecutables en cualquier país.

Además, es muy poco recomendable que los conocimientos de embarque que ostente un acuerdo a la sumisión de la jurisdicción inglesa, como es el de la compañía taiwanesa Evergreen, acudan a los tribunales ingleses en vez de arbitraje debido a que las resoluciones judiciales que dictarán, se verán afectadas por el Brexit puesto que solo serán ejecutables en países que acuerden tratados bilaterales o multilaterales con Reino Unido.

Todo lo anterior confirma la viabilidad del arbitraje londinense como solución a las controversias que se plantean como consecuencia de las diversas reclamaciones que se dan o se darán por la varada del buque *Ever Given* en el Canal de Suez. Ello no solo se debe a las ventajas que presenta la *LMAA*, sino a la compatibilidad que presentan las disputas legales con un procedimiento arbitral puesto que la sumisión de esas reclamaciones al arbitraje en Londres agilizará la resolución de los conflictos y se llevarán a cabo de forma amistosa lo que implica que, tanto los operadores, propietarios como los cargadores, podrán continuar con sus relaciones comerciales en una industria tan importante como es la marítima. Asimismo, los posibles futuros laudos podrían aclarar o definir cuestiones en materia de arbitraje que, actualmente siguen planteando

incertidumbres a nivel internacional y, que muchas de ellas son referentes al conocimiento de embarque.

VI. CONSIDERACIONES FINALES

A la vista del análisis efectuado a lo largo de este estudio, resulta pertinente remarcar la complejidad que reviste el Derecho Internacional Marítimo y, en particular, el arbitraje marítimo como mecanismo de resolución de controversias:

1. El desarrollo progresivo que ha experimentado el arbitraje en las controversias derivadas de las relaciones contractuales sobre el transporte marítimo de mercancías, se remite a los caracteres que presenta dicho mecanismo ya que permite a las partes implicadas una continua cooperación y un protagonismo fundamental en el proceso arbitral. Sin embargo, la independencia de la institución arbitral del orden jurisdiccional no implica la exclusión total de la intervención judicial ya que el recurso a los jueces estatales supone un refuerzo de la vía arbitral.

2. El sector marítimo es un ámbito que reviste una gran complejidad y las relaciones contractuales transfronterizas llevadas a cabo en este sector son complicadas. Con lo cual, los usos y costumbres del derecho marítimo no aportan unas soluciones jurídicas de carácter vinculante. Esto implica la exigencia de una regulación específica que regule y delimite el fundamento legal de este método. Esta regulación uniforme debe ser de aplicación general y aportar unas soluciones de carácter vinculante, lo que impedirá la existencia de escenarios de incertidumbre e inseguridad jurídica.

3. La especialización y tecnicismo de los árbitros de la *LMAA* ha convertido a esta asociación en el centro de arbitraje marítimo por excelencia. La *LMAA* no regula el desarrollo del arbitraje, pero ofrece unas normas procedimentales potestativas a las partes para someter sus controversias a este centro. Sin embargo, su carácter facultativo no fomenta a la armonización de las reglas arbitrales en el ámbito del derecho marítimo. A esto hay que añadir que, al tratarse de una asociación líder a nivel mundial, conlleva unos altos costes para las partes que quieran acudir al arbitraje de la *LMAA* y, aunque apuesta por un arbitraje Ad Hoc, lo cierto es que tiende a una cierta formalización del arbitraje.

4. Dirimir las controversias a arbitraje en centros como la *LMAA* proviene de una suscripción de acuerdo arbitral entre las partes implicadas. Este acuerdo refleja la autonomía de voluntad, un principio que goza de una vinculación estrecha al arbitraje. A pesar de ser un principio fundamental en el arbitraje marítimo, no siempre es fácil de identificar y es por ello que, las diversas leyes estatales exigen formalidades para su verificación y por ende, la validez y eficacia de tales acuerdos.

Sin embargo, leyes estatales como la Ley de Arbitraje Española y la *Arbitration Act* 1996 no abordan todas las cuestiones que se plantean en la realidad práctica marítima actual, por lo que, deviene necesario que en el seno español se actualice la Ley de arbitraje introduciendo aspectos de gran relevancia en el sector del arbitraje marítimo lo que fomentará la aparición progresiva de una cultura arbitral marítima y ello conllevará a una mayor especialización en este ámbito. Por su parte, resulta notorio que un Estado como Reino Unido en el que se suceden la gran mayoría de controversias marítimas, su legislación (Ley aplicable) sea muy anticuada respecto a las reglas actualizadas que ofrece la *LMAA*. La *Arbitration Act* debe aportar soluciones afianzadas y seguras para la cantidad de conflictos contractuales marítimos que gestiona y solo se podrá lograr con la reforma de esta misma normativa.

5. El estudio comparativo de la normativa y jurisprudencia inglesa y de la normativa y jurisprudencia española, confirma la existencia de similitudes relativas a los requisitos de forma y validez de las cláusulas arbitrales. Pero, la compleja realidad arbitral marítima va más allá de las normativas nacionales de ambos países puesto que las prácticas comerciales han concluido que la inserción de las cláusulas en los contratos marítimos conlleva automáticamente a una serie de cuestiones tales como los requisitos sustanciales del acuerdo arbitral, el consentimiento de las partes y sobre todo la oponibilidad de dichos acuerdos frente a terceros.

6. En relación a las particularidades que presentan las cláusulas en el tráfico marítimo, se ha comprobado la importancia de la forma de inserción de las cláusulas: si se incluye en el contrato de fletamento o en un documento separado como puede ser el conocimiento de embarque y, sobre todo, si se ha introducido de forma expresa o por referencia. Son cuestiones que siguen siendo objeto de estudio y análisis y que, a pesar

de las inconcreciones que pueden presentar normativas nacionales como por ejemplo la Ley de Navegación Marítima Española, regulación que ha alterado la incorporación por referencia de las cláusulas arbitrales, hecho que no ayuda a impulsar el escaso arbitraje marítimo español, lo cierto es que, lo que distingue este sector de otros, es la tendencia a usos y prácticas que matizan y concluyen sobre cuestiones tan controvertidas como las ya mencionadas.

7. A este respecto, la inserción de cláusulas arbitrales por referencia en conocimientos de embarque es una práctica muy usual en el tráfico marítimo y su eficacia y oponibilidad frente a terceros se reduce al análisis de los términos de dicho documento y sobre todo al alcance del consentimiento de las partes para la sumisión de sus disputas al arbitraje, cuestiones que resaltan la necesidad de una interpretación flexible de las cláusulas arbitrales y, en concreto de la necesidad de una regulación específica y uniforme, que permita a todos los operadores alcanzar una seguridad jurídica.

8. En definitiva y pese a la precisión que aún requiere el arbitraje marítimo internacional, éste sigue siendo el método adecuado para supuestos como es el caso *Ever Given*. Del análisis efectuado, resulta interesante la compatibilidad del arbitraje londinense a las reclamaciones que ha presentado la varada del buque *Ever Given* y es que, aunque no todas las reclamaciones encajan en la vía arbitral, se ha observado que las responsabilidades tanto contractuales como extracontractuales en las que se han visto implicadas todas las partes que forman este supuesto, parten de problemas que son habituales en el sector marítimo. Ello deriva en que, su sumisión al arbitraje puede resultar efectiva y, a su vez, presentar soluciones a la gran mayoría de conflictos que presenta este caso, reduciendo así la incertidumbre y la inseguridad jurídica que pueden dar a lugar si se someten al orden jurisdiccional.

VII. BIBLIOGRAFÍA

ALBA FERNÁNDEZ, M., “Las normas sobre arbitraje en la nueva Ley de Navegación Marítima” en la *Revista del Club Español del Arbitraje*, 2015, págs. 87-112.

ALCÁNTARA GONZÁLEZ, J.M., “El arbitraje marítimo en España Hoy”, en *Anave.es*, 2015, págs. 16-19.

ÁLVAREZ RUBIO, J.J., *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria Gasteiz, 2000.

ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “Jurisdicción y arbitraje en el nuevo convenio UNCITRAL”, en Emparanza Sobejano, A. (dir.), *Las Reglas de Rotterdam. La regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*, Marcial Pons, 2010, págs. 313-333.

AMBROSE, C., MAXWELL, K., & COLLETT, M. *London Maritime Arbitration (Fourth Edition)*. Informa Law from Routledge, New York, 2018.

BAATZ Y., *Maritime Law*. Informa Law from Routledge, Nueva York, 2020.

BARBADILLO, J. *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. Dykinson, Madrid, 2016.

BORN, G.B. *International Arbitration: Law and Practice*, Wolters Kluwer Law & Business, Alphen aan den Rijn, 2012.

BRUCE, L.B. “The Spontaneous Evolution of Commercial Law. ” en *Southern Economic Journal*, núm. 3, 1989, págs.644-661.

CHA, J., LEE, J., LEE, C. & KIM, Y. “Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given”, en *Sustainability*, núm.13, 10559, 2021, págs. 1-25, <https://doi.org/10.3390/su131910559>.

COVA ARRIA, L. “El bloque del Canal de Suez, debido al encallamiento del Ever Given, un super mega buque porta-contenedores. Sus consecuencias jurídicas y efectos en la economía mundial” en *Academia de Ciencias Políticas y Sociales*, 2021. Págs.1-14. <https://www.acienpol.org/ve/wp-content/uploads/2021/04/El-bloqueo-del-Canal-de-Suez-debido-al-encallamiento-del-Ever-Given-un-mega-buque-porta-contenedores.-Sus-consecuencias-juri%CC%81dicas-y-efectos-en-la-economi%CC%81a-mundial..pdf>.

D´ARCY L., MURRAY C., & CLEAVE B., *Schmitthoff's: Export Trade: The Law and Practice of International Trade*, Sweet & Maxwell, 2000.

DOMÍNGUEZ URANGA, A. “El día que el Ever Given bloqueó el transporte marítimo: Responsabilidad por los daños, perjuicios y retrasos generados” en *Icade, Revista de la Facultad de Derecho*, 2021, págs. 1-9.

ESPINOSA CALABUIG, R., “El Contrato Internacional de Transporte Marítimo de Mecancías: Cuestiones de Ley aplicable” en Esplugues Mota, C. (Dir.), *Derecho del Comercio Internacional, Tirant lo Blanch*, Valencia, 2017, págs. 342-344.

ESPINOSA CALABUIG, R. “Las cláusulas arbitrales marítimas a la luz de los usos del tráfico comercial internacional” en *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 13, 2007, págs. 1-21.

ESPLUGUES MOTA, C. *Arbitraje Marítimo Internacional*. Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2007.

ESPLUGUES MOTA, C. “Validity and Effects of the Incorporation by Reference of Arbitration Agreements in International Maritime Arbitration: Current Situation and Future Trends” en *Diritto del Commercio Internazionale in Honour of Prof. Sergio M. Carbone*, 2012, págs. 1-32.

FERNÁNDEZ ROZAS, J.C., *Alternativas e incertidumbres de las cláusulas de solución de controversias en la contratación marítima internacional*. “Cuadernos de derecho Transnacional” núm. 2, 2018, págs. 333-375.

FERNÁNDEZ ROZAS, J.C. *Contornos de la sumisión al arbitraje en la contratación marítima internacional*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2019.

FERNÁNDEZ ROZAS, J.C. *El arbitraje y la buena administración de la justicia*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2019.

GASKELL, N., ASARIOTIS, R. & BAATZ, Y., *Bills of Lading: Law and Contracts*. Informa Law from Routledge, London, 2000.

GOMEZ JENE, M., “Las cláusulas de Jurisdicción y arbitraje en la nueva Ley de Navegación Marítima” en *Cuadernos de Derecho Trasnacional*, núm 2, 2014, págs.112-129.

GOÑI ETCHEVERS, J.L. *Temas de Derecho Marítimo*. Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2016.

GREGORI, M. “Maritime Arbitration among Past, Present and Future”, en *New Challenge in Maritime Law*, 2015, págs. 329-349.

HARRIS, B., SUMMERSKILL, M., COCKERILL, S., “London Maritime Arbitration” en *Arbitration International*, 1993., vol. 9, núm.3, pág. 275-302.

HUTCHEON A, & PAYNE N., “Do arbitration agreements in bills of lading bind their Holders ?” en *Watson Farley & Williams*, 2018. <https://www.wfw.com/articles/do-arbitration-agreements-in-bills-of-lading-bind-their-holders/>.

LAPIEDRA ALCAMÍ, R. “El arbitraje marítimo internacional en las Reglas de Rotterdam” en *Revista Boliviana de Derecho*, núm.22, julio 2016, pág. 144-173.

MERKIN R., *Privaty of Contract : The Impact of the Contractas (Right of Third Parties) Act 1999*. Informa By Law from Routledge, New York, 2013.

PALAZÓN GARRIDO, M.L., “El principio de separabilidad o autonomía del acuerdo arbitral”, en *Arbitraje comercial internacional (un estudio de Derecho comparado)*, Civitas Thomson Reuters, 2020, págs..221-269.

SCHWOB LANDON R., “The case against maritime class arbitration: A brief Policy Argument” en *Pepperdine Dispute Resolution Law Journal*, núm 3, 2011, pág. 421-439.

SUMMERSKILL, M. “The London Maritime Arbitrators Association” en *Arbitration*, 1985.

VILLANI A., “Arbitration Clauses Incorporated by Reference : An Overview of the Pragmatic Approach Developed by European Courts” en *Kluwer Arbitration Blog*, 2015. <http://arbitrationblog.kluwerarbitration.com/2015/03/03/arbitration-clauses-incorporated-by-reference-an-overview-of-the-pragmatic-approach-developed-by-european-courts/>.

WRIGHT, E. “The Ever Given: a lens for Lloyd’s Open Form Salvage” en *Cambridge University Law Society*, 2021. <https://www.culs.org.uk/per-incuriam/the-ever-given-a-lens-for-lloyds-open-form-salvage>.

ZURIMENDI ISLA, A. “Cláusulas de sumisión a jurisdicción extranjera o arbitraje en la Ley de Navegación Marítima” En *Almacén de Derecho*, 2020. <https://almacenederecho.org/clausulas-de-sumision-a-jurisdicion-extranjera-o-arbitraje-en-la-ley-de-navegacion-maritima>.

ZURIMENDI ISLA, A. “Las cláusulas de Jurisdicción y Arbitraje incluidas en el conocimiento de embarque tras la Ley de Navegación Marítima” en *Revista de Derecho del Transporte*, núm.18, 2016, págs.89-110.

VIII. JURISPRUDENCIA

Audiencias Provinciales

- SAP de Barcelona (Sección nº15) núm. 503/2007 de 13/11/2007, RJ: 2008/77240.
- SAP de Barcelona (Sección nº15) núm. 1469/2018 de 18/03/2019, RJ: AAP B 849/2019.
- SAP de Valencia (Sección nº9) núm. 22/2020 de 27/01/2020, RJ: 2020\91749.

Tribunal Supremo

- STS (Sala de lo Civil, Sección única) núm. 433/2003 de 09/05/2003, RJ: 2003\3893.

Resoluciones Extranjeras

- Reino Unido, English Commercial Court. (2010). Judgement, Case of Habas Sinai Ve Tibbi Gazlar Isthisal Endustri AS v Sometal SAL, 18-01-2010.
https://www.onlinedmc.co.uk/index.php/Habas_Sinai_v_Sometal
- Reino Unido, High Court of Justice. (2016). Judgement, Case of Barrier Limited Ve Redhall Marine Limited, 17-02-2016.
<https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/QB/2016/381.html>
- Reino Unido, High Court of Justice (2018). Judgement, Case of Master Shipping Inc v Arab Bank (Switzerland) Limited, 25-07-2018.
<https://www.casemine.com/judgement/uk/5b5b0b832c94e01f9ebe66bd>