



**Universidad  
Europea** VALENCIA

**Máster universitario de gestión del negocio  
marítimo y del Derecho marítimo**

**Trabajo Fin de Máster**

**“MEDIOS ALTERNATIVOS DE SOLUCIÓN DE  
CONTROVERSIAS (MASC) EN EL DERECHO  
MARÍTIMO. EVOLUCIÓN, APLICACIÓN Y MEJORAS  
EN ESPAÑA.”**

**Presentado por:**

**D. ALEJANDRO SANTAMARÍA ORTEGA.  
D. DANIEL HIDALGO DURÁ.**

**Dirigido por:**

**D.<sup>a</sup> ROBYN GUTIERREZ CHEESMAN.**

**JULIO 2023.**

## **DEDICATORIA**

### **DEDICATORIA ALEJANDRO SANTAMARÍA ORTEGA.**

ME GUSTARÍA COMENZAR AGRADECIENDO A MIS PADRES POR BRINDARME LA OPORTUNIDAD DE PODER ESTUDIAR AQUELLO QUE DESEO Y POR SU INCALCULABLE APOYO A LO LARGO DE ESTOS AÑOS. SEGUIDO DE MIS HERMANOS LOS CUALES SIEMPRE HAN ESTADO AHÍ PARA DARME SU MEJOR SONRISA Y ÁNIMOS.

TAMBIÉN ME GUSTARÍA AGRADECER A TODOS LOS AMIGOS Y SERES QUERIDOS QUE ME AYUDARON A LLEGAR HASTA DONDE ESTOY HOY

POR ÚLTIMO, A MI AMIGO Y COMPAÑERO DANIEL, EL CUAL SIN ÉL NO HABRÍA SIDO POSIBLE ESTE TRABAJO.

### **DEDICATORIA DANIEL HIDALGO DURÁ.**

DEDICADA ESPECIALMENTE A MI FAMILIA RAMÓN, MARÍA TERESA Y JOSÉ RAMÓN, CON TOTAL AGRADECIMIENTO POR SER MI APOYO Y POR SER LOS ARTÍFICES DE ESTAR AQUÍ CUMPLIENDO ESTA META, GRACIAS POR TANTO.

ASÍ MISMO, DEDICADA A ERNESTO, VALERY Y DIEGO, QUIENES DESDE MI LLEGADA A VALENCIA HAN SIDO PILAR FUNDAMENTAL PARA HABER CULMINADO ESTE CAMINO.

Y A TODOS AQUELLOS QUIENES ALGUNA VEZ FUERON PARTE IMPORTANTE DE ESTE PROYECTO.

## **AGRADECIMIENTOS**

Un sincero y profundo agradecimiento a Jorge Sánchez Tarazaga Marcelino, Director de este Máster, por su empeño en hacer de este periodo lectivo el más productivo y por todos aquellos consejos que compartió con nosotros a lo largo de estos meses.

A la tutora de este trabajo, Robyn Gutierrez Cheesman, nuestro mayor agradecimiento por su dirección, su atención, sus consejos y su incansable voluntad de conducirnos a buen puerto en este trabajo.

A todos los profesores que compartieron su sabiduría y su experiencia dejando algo de ellos en nosotros para siempre.

Y a todos los compañeros de clase quienes con su compañerismo hicieron de este master una gran experiencia.

## **RESUMEN**

El comercio marítimo se encuentra posicionado como uno de los motores más importantes de la economía mundial, de ahí el reto que enfrenta el Derecho Marítimo para lograr proveer de leyes que prevean y a su vez resuelvan los conflictos que surgen dentro de tan importante área del comercio.

A su vez, el Derecho ha desarrollado medios alternativos para la solución de controversias con el propósito de solucionar los conflictos de una manera más ágil, eficaz y económica, dando paso a que las partes, mediante la autonomía de la voluntad, se sometan a estos mecanismos.

Dentro del Derecho Marítimo, el Medio de solución de Controversias más utilizado es el arbitraje, siendo lugares como Londres, Nueva York, París y Singapur los más atractivos por diversas razones, tales como el prestigio y la costumbre.

Este Trabajo Final de Master tiene como objetivo, además del desarrollo del Derecho Marítimo y de los Medios Alternativos de Solución de Controversias, el análisis de la actualidad del arbitraje en España e impulsar a este como sede de arbitrajes internacionales y marítimos internacionales, creando estrategias para que además de poder ser sede de los arbitrajes, que sea su derecho aplicable al fondo de la controversia.

### **PALABRAS CLAVE.**

**ARBITRAJE, COMERCIO MARÍTIMO, DERECHO MARÍTIMO, ESPAÑA, MEDIOS ALTERNATIVOS DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.**

## **ABSTRACT.**

Maritime trade is placed as one of the main engines of world economy, so Maritime Law faces a challenge to provide laws that foresee and solve conflicts that can emerge in such an important area.

Besides this, Law has developed alternative ways to solve conflicts on an easy, fast and efficient way, allowing the entities involved, thru will autonomy, to obey this mechanisms.

In Maritime law, the most used mean to solve controversies is arbitration, being places as London, New York, Paris or Singapour the most attractive places to do so for several reasons such as Prestige and tradition.

This Final Master's Degree paper has as a main goal besides the development of Maritime law and alternative means of solving controversies, the analysis of the current state of arbitration in Spain and to promote this great country as a place of international arbitrations including maritime international arbitrations by developing strategies that allows the country not only to be a place for arbitration, but also that its laws can be applied on the controversy.

## ÍNDICE DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

Sigla	Español
A.D.R.	ALTERNATIVE DISPUTE RESOLUTION.
ART.	ARTÍCULO.
ASBA.	ASSOCIATION OF SHIP BROKERS AND AGENTS OF NEW YORK.
AWES.	ASSOCIATION OF EUROPEAN SHIPBUILDERS AND SHIPREPAIRERS.
BIMCO.	BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL.
BOE.	BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO.
CNUDMI.	COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL.
ICC.	INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE.
INCOTERMS.	INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS.
INTERTANKO.	INTERNATIONAL ASSOCIATION OF DRY CARGO SHIPOWNERS.
L.A.	LEY DE ARBITRAJE.
LN.M.	LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.
LMACM.	LEY DE MEDIACIÓN EN ASUNTOS CIVILES Y MERCANTILES.
LOPJ	LEY ORGANICA DEL PODER JUDICIAL.
M.A.S.C.	MEDIOS ALTERNATIVOS DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.
O.N.U.	ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS.
O.M.I.	ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL.
R.A.C.	RESOLUCIÓN ALTERNATIVA DE SOLUCIONES.
R.A.E.	REAL ACADEMIA ESPAÑOLA.
S.A.C.	SOLUCIÓN ALTERNATIVA DE CONTROVERSIAS.
T.C.	TRIBUNAL CONSTITUCIONAL.

UCP.	UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY AND LETTERS OF CREDITS.
UNCITRAL.	UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW.
UNCLOS.	UNITED NATIONS CONVENTION OF THE LAW OF THE SEA.
UNIDROIT.	INSTITUT INTERNACIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVÉ. INSTITUTO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO PRIVADO.

## **Contenido**

<b>I. INTRODUCCIÓN.</b> ....	9
<b>CAPITULO II: DEL DERECHO MARÍTIMO.</b> .....	12
<b>2.1 Concepto.</b> .....	12
<b>2.2 De los sujetos del Derecho marítimo.</b> .....	18
<b>2.3 De los tipos de contratos.</b> .....	24
<b>2.4 De los conflictos en el Derecho Marítimo.</b> .....	30
<b>CAPITULO III: DE LOS MEDIOS ALTERNOS DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.</b> .....	41
<b>3.1 Definición de los MASC.</b> .....	43
<b>CAPITULO IV: ACTUALIDAD DEL ARBITRAJE EN ESPAÑA Y PROPUESTA PARA SU DESARROLLO.</b> .....	66
<b>CONCLUSIONES.</b> .....	78
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	82

## I. INTRODUCCIÓN.

Es de sobra sabida la importancia del sector marítimo en la vida diaria, empezando por el Comercio Marítimo pues este se ha consolidado como uno de los principales desarrolladores de la economía a nivel mundial, tan es así que según la Organización Marítima Internacional (OMI), actualmente alrededor del 90% del comercio mundial se produce a través del transporte marítimo internacional. Actualmente, se estima que existen más de 50,000 buques mercantes dedicados al comercio internacional los cuales transportan todo tipo de carga, ya sea transporte de mercancías en contenedor, graneles, automóviles, combustibles como también buques dedicados al transporte de personas. Además de concentrarse en el comercio internacional, dentro del sector marítimo también se encuentran actividades como la pesca, actividad náutica y de ocio, así como el uso de embarcaciones de recreo.

Para poner un poco en contexto, la Unión Europea estima que el sector marítimo en Europa representa 5,4 millones de puestos de trabajo y genera un valor añadido bruto de casi 500,000 millones de euros anuales. En el año 2016, la mitad de los bienes transportados dentro de la Unión Europea lo hacían por vía marítima, mientras que el 53% de las importaciones entraba por mar y el 48% de las exportaciones a países terceros se hacían por barco. (Información de “sector marítimo, informe sectorial, ayuntamiento de Barcelona, mayo 2018.)

Dada la importancia del sector marítimo, a lo largo de la historia se ha tenido que desarrollar dentro del derecho mercantil una rama específica conocida como lo es el Derecho Marítimo pues es preciso poder regular las relaciones jurídicas que surgen dentro de este sector, así como proteger los medios de transportes, a los sujetos actuantes dentro del comercio internacional, las mercancías y todo tipo de bienes y personas que se encuentren dentro de este sector.

Esta rama del derecho tiene por objeto regular todo lo que suceda o pueda llegar a suceder dentro de la navegación marítima, así como las relaciones jurídicas que surjan como consecuencia de la actividad comercial ya sea dentro de su naturaleza contractual como la extra contractual como podrían ser los accidentes dentro de la navegación, pues esta rama del derecho se encuentra sometida a muchos riesgos por la naturaleza misma de la actividad realizada.

Una vez comprendida la importancia del sector marítimo y su regulación mediante el derecho marítimo, y atendiendo a que ni los humanos ni las naciones sabemos vivir mucho tiempo sin

que surja algún motivo de conflicto, es necesario establecer que como en todas las ramas del derecho, existen los riesgos jurídicos inherentes a la actividad, sin embargo, en el derecho marítimo se puede volver aún más complicada la aplicación de las leyes por el hecho de que, debido a su naturaleza internacional, una operación pueda conllevar un sinnúmero de situaciones contractuales y extra contractuales que vuelven difícil la decisión de a qué ley, a qué jurisdicción y a qué tipo de conflicto hay que someterse para poder solucionar la disputa pues de esta área pueden surgir situaciones que conlleven la aplicación de diferentes ramas del derecho como podrían ser derecho mercantil, derecho civil, derecho laboral, derecho administrativo, derecho internacional en sus vertientes públicas y privadas e inclusive el derecho penal. A modo de ejemplo, un conflicto en el que se vea implicado un buque puede originar una disputa entre varias jurisdicciones e incluso, sistemas de Derecho.

De ahí se desprende la importancia de tener claro qué tipos de conflictos podemos encontrar dentro del derecho marítimo, por lo cual en el presente trabajo de investigación nos esforzaremos en abarcar, a la medida de lo posible, los conflictos más habituales como consecuencia de las relaciones jurídicas.

Si bien es cierto que en el Derecho Marítimo se han desarrollado desde hace ya tiempo los Medios Alternativos de Solución de Controversias, actualmente existen muchos conflictos que se siguen resolviendo a través de la jurisdicción ordinaria, con las dificultades procesales que suele conllevar un litigio, por eso es que los autores del presente trabajo nos enfocaremos en desarrollar los tipos de conflictos más comunes, como se suelen resolver a través de los órganos jurisdiccionales y cuál sería, en nuestra visión, la forma idónea de resolverlos a través de los citados MASC.

Los “MASC” son los Medios Alternativos de Solución de Controversias que fueron creados a través de la ciencia del Derecho con el objetivo de simplificar y acelerar la solución de los diferentes conflictos. Una de las características más importantes de los MASC es que son las partes del conflicto las que se someten a estos medios por voluntad propia y como iremos desarrollando a lo largo del trabajo, en la mayoría de los MASC son ellos los que, a través de un tercero que no tiene interés en el conflicto, encuentran la solución más adecuada a su disputa.

Dentro de los MASC podemos encontrar las figuras de la negociación, la mediación, la transacción y el arbitraje los cuales serán descritos con claridad en el cuerpo del presente

trabajo, pero es preciso adelantar que cada uno de ellos tiene diferentes características y formas de llevarse a cabo, sin embargo, una de las condiciones de los MASC sine qua non es la autonomía de la voluntad.

Enfocados dentro del derecho marítimo y apelando a la innegable internacionalidad que envuelve esta rama del derecho, estos procedimientos se enfocan también en simplificar y darle celeridad a las disputas pues como ya hemos visto, gracias a la naturaleza del comercio marítimo no suele ser la mejor opción someterse a disputas en el fuero común debido a la tardanza que suelen presentar las resoluciones de los conflictos en ésta como el someterse a ciertas jurisdicciones, por eso la importancia de contar con medios alternativos que permitan la celeridad en la resolución de los conflictos y así agilizar el tránsito de la mercancía por vía marítima y en general poder desarrollar el comercio y las relaciones marítimas salvaguardando los derechos de unos y otros. Por estos motivos, desarrollaremos la importancia de la ponderación entre llevar un asunto a través de la jurisdicción ordinaria o someterse a los MASC.

## CAPITULO II: DEL DERECHO MARÍTIMO.

Para desarrollar correctamente el presente trabajo de investigación y ser capaces de desenvolver un tema en específico como lo son los Medios Alternativos de Solución de Controversias en el Derecho marítimo, debemos iniciar por definir, según la doctrina y la ley, qué entendemos por Derecho Marítimo o Derecho del Mar.

### 2.1 Concepto.

Según la doctrina desarrollada en el propio curso, citando al profesor Pulido Begines, se podría definir el Derecho Marítimo como la *“rama del Ordenamiento jurídico que tiene por objeto la regulación de las relaciones jurídicas que surgen, directa o indirectamente, del uso humano del medio marino”*<sup>1</sup>.

Así mismo, Enriquez Rosas define el Derecho Marítimo como *“un conjunto de principios, instituciones y normas jurídicas que regulan a los sujetos, objetos, hechos, actos y relaciones derivadas de las actividades humanas de utilización del mar, reconocidas por los tratados internacionales vigentes de derecho del mar; conjunto éste que de acuerdo a cada derecho interno se extiende -para ampliarse o reducirse- a las aguas de jurisdicción estatal”*<sup>2</sup>.

Al margen de la definición de derecho marítimo, encontramos el derecho del mar cuya definición según el Diccionario panhispánico del español jurídico es: *“Rama del derecho internacional público que regula la determinación y el régimen jurídico de los espacios marinos y de su uso, en particular la explotación de sus recursos y la preservación del medio”*<sup>3</sup>, siguiendo con el intento de definir el derecho del mar, nos encontramos con que Ignacio Arroyo define que: *“Las normas contenidas en el derecho del mar tienen la característica de ser*

---

<sup>1</sup> GARCIA PITA Y LASTRES, José Luis et al. Estudios de Derecho Marítimo. 2012. Navarra. Thompson Reuters (Legal).

<sup>2</sup> ENRIQUEZ ROSAS, José David. Anuario Mexicano de Derecho Internacional, vol XV. 2015. OP.CIT. Pág 9-10 y 828.

<sup>3</sup> DICCIONARIO PANAHISPANICO DEL ESPAÑOL JURIDICO. 1ª.ed., [En versión 1.1 en línea]. [Fecha de consulta 21 de abril 2023]. Disponible en: <https://dpej.rae.es/lema/derecho-del-mar>

*supranacionales o dicho de otra manera, estas normas forman parte integral del derecho internacional público*”<sup>4</sup>. Atendiendo lo anterior, podemos entender entonces que se sugiere que existe una diferencia entre el derecho marítimo y el derecho del mar según su naturaleza pues en la definición proporcionada en líneas anteriores del derecho marítimo se establece que es una rama del derecho privado y en la definición antes mencionada del derecho del mar nos indica que proviene del derecho internacional público.

Por otro lado, en la Ley de Navegación Marítima (LNM en lo sucesivo), la cual tiene como objeto la regulación de situaciones y relaciones que se puedan producir a través de la navegación marítima, se entiende que el Derecho Marítimo se extiende a las actividades que se realizan no solo en las aguas del mar, sino *“también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero solo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existen puertos de interés general”*<sup>5</sup>.

En consecuencia, a criterio de los autores del presente trabajo, podríamos definir en primer plano que cuando hablamos de derecho marítimo se encuentra incluida la rama de aplicación del derecho del mar pues se entiende al derecho marítimo como el conjunto de normas, doctrinas y principios que pueden abarcar ámbitos nacionales como internacionales que regulan las actividades humanas en el mar, ya sean comerciales, de recreación o de seguridad con el objetivo de salvaguardar los intereses públicos y privados de los sujetos que intervienen en esta área, infiriendo además, que el derecho marítimo no se va a centrar solo en regular las relaciones entre los sujetos intervinientes o sobre los buques, sino además lo hará sobre la mayoría del negocio marítimo, como pueden ser los puertos, las zonas de navegación, las empresas navieras, las relaciones contractuales, el transporte de mercancías y de pasajeros, los seguros marítimos, los accidentes de la navegación, las relaciones laborales, las responsabilidades de los actuantes, la protección y preservación del mundo marino y demás supuestos que puedan surgir a través del negocio marítimo.

---

<sup>4</sup> ARROYO, Ignacio. Compendio de Derecho Marítimo. Madrid. Editoriales Tecnos. 22 edición. 2002. Pág. 26

<sup>5</sup> ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

Se considera que este derecho es una rama bastante compleja al tener relación directa con diferentes ramas de la ciencia del derecho como lo son el derecho internacional en sus vertientes pública y privada, derecho mercantil, derecho civil, derecho laboral, derecho administrativo, derecho penal, derecho fiscal y como no podía ser de otra manera, el derecho procesal pues es de vital importancia su conocimiento a la hora de dirimir las controversias en la vía jurisdiccional.

Según el Diccionario Jurídico Espasa, el Derecho marítimo lo podemos dividir en:

- ⊙ Derecho Administrativo Marítimo. Regula la organización de la administración marítima interna, el dominio público marítimo, construcción y abanderamiento de buques, protección, vigilancia y seguridad de la navegación, régimen sanitario de los buques, despacho a la mar, así como el régimen del personal marítimo<sup>6</sup>.
  
- ⊙ Derecho Internacional Marítimo. Estudia el mar territorial, plataforma submarina, zona económica exclusiva, alta mar, fondos marinos, todo lo relacionado con la utilización del mar<sup>7</sup>.
  
- ⊙ Derecho Penal Marítimo. El cual comprende el estudio de los delitos marítimos y en consecuencia, el derecho sancionador administrativo y disciplinario marítimo<sup>8</sup>.
  
- ⊙ Derecho Procesal Marítimo. En este encontramos las normas de derecho procesal tanto en materia civil, como en materia administrativa y materia penal<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> AVEDAÑO-VAL, José Gabriel. (2020) La naturaleza jurídica del Derecho marítimo. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2020]. Disponible en: <https://www.legaltoday.com/practica-juridica/derecho-mercantil/mercantil/la-naturaleza-juridica-del-derecho-maritimo-2020-05-29/>

<sup>7</sup> IDEM

<sup>8</sup> IDEM

<sup>9</sup> IDEM

- ◉ Derecho Laboral Marítimo. Donde se estudian las relaciones laborales derivadas del contrato de embarco, las normas favorables a la gente del mar, la seguridad social de los trabajadores del mar, entre otras<sup>10</sup>.
  
- ◉ Derecho Fiscal Marítimo. Regula el régimen aduanero marítimo y previene el contrabando por medio del mar<sup>11</sup>.

Una vez definido el concepto de derecho marítimo, es capital definir cuáles son las fuentes del derecho marítimo para el correcto desarrollo del presente trabajo pues muchas veces de ello dependerán los tipos de contratos utilizados y las jurisdicciones a las que deberán someterse los conflictos.

- ◉ Convenios y Reglamentos Internacionales. Dentro del Derecho Marítimo, España es uno de los Estados que mayor número de Convenios ha ratificado. Encontramos entre ellos:
  - Estatuto Jurídico de la Mar. Firmado en 1982 en Montego Bar, Jamaica. Define y divide las diferentes zonas de navegación.
  - Convenios sobre Navegación Marítima, Seguridad y tráfico. Se encuentran entre ellos el Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes de 1972, desarrollado por la OMI y el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. “*Safety of life at sea*” el cual establece normas mínimas relativas a la construcción, equipo y utilización de buques.
  - Convenios sobre el Medio Ambiente. En este sentido encontramos el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques “MARPOL”, el cual tiene como objetivo la prevención de la contaminación del mar por los vertidos de los buques.
  - Convenios sobre Gente del Mar. Se cuentan con grandes avances en materia de seguridad laboral para la gente del mar a través del Convenio sobre el Trabajo Marítimo redactado por la Organización Internacional del Trabajo, así como el Convenio sobre Normas, Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar desarrollado por la OMI.

---

<sup>10</sup> IDEM

<sup>11</sup> IDEM

- ▶ Convenios sobre Transportes de Mercancías. El más conocido es el llamado “Reglas de la Haya-Visby” firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.
  - ▶ Convenios sobre Transporte de Pasajeros. Encontramos el Convenio relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar.
  - ▶ Convenio sobre Buque y Créditos Marítimos. Se cuenta con el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval. Convenio complejo que en esencia se refiere a una serie de cartas tasadas que gravan al buque independientemente del cambio de propiedad, matrícula o pabellón hasta el plazo de un año.
- ◉ Normativa Europea. Reglamentos y directivas de la Unión Europea desarrollando temas relacionados con el Derecho Marítimo y con la navegación.
  - ◉ Normativa Española. Como fuentes del Derecho Marítimo dentro del sistema jurídico español encontramos la Ley 14/2014 de 24 de julio, de Navegación Marítima. Así como el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) y por último, la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
  - ◉ Formularios Internacionales. También llamados contratos tipo, son aquellos contratos estandarizados con un gran uso dentro de la práctica marítima y que cuentan con gran aceptación debido a su correcto funcionamiento. Estos contratos provienen de organizaciones privadas como la BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, ASBA o la AWES. La mayor ventaja que presentan estos contratos es que las partes contratantes conocen de antemano el funcionamiento del contrato, sus derechos y obligaciones y esto facilita la relación jurídica.

Así mismo, es pertinente delimitar las zonas de influencia del derecho del mar, por lo que encontramos algunas definiciones que deben conocerse para saber los diferentes espacios geográficos donde se lleva a cabo la navegación marítima como podrían ser:

- ◉ Líneas de Base. Es la herramienta que tienen los estados para aumentar su tranquilidad y seguridad jurídica en cuanto a los derechos que le asisten en los diferentes espacios marítimos<sup>12</sup>.
- ◉ Aguas Interiores. Son aquellas situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial<sup>13</sup>.
- ◉ Mar Territorial. Si bien no existe una definición exacta de mar territorial, en la Convención de Montego Bay se estableció que los estados ribereños tienen el derecho de contar con una anchura de hasta 12 millas náuticas contadas desde las líneas de base<sup>14</sup>.
- ◉ Zona Contigua. Se encuentra a continuación del mar territorial y en el art. 33 de la UNCLOS indica que su anchura no podrá exceder de las 24 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base<sup>15</sup>.
- ◉ Zona Económica Exclusiva. Espacio marino regulado y creado por la UNCLOS y tiene como límite interior el límite exterior del mar territorial, contando con una extensión máxima de 200 millas que se contarán a partir de las líneas de base del estado ribereño<sup>16</sup>.
- ◉ Plataforma Continental. “*Continental shelf*” en inglés, regulado por la UNCLOS y se refiere al lecho y el subsuelo marino de los Estados ribereños<sup>17</sup>.
- ◉ Alta Mar. Según la UNCLOS, se identifica en sentido negativo pues son las aguas que no forman parte de la Zona Económica Exclusiva, Mar Territorial o aguas interiores<sup>18</sup>.

---

<sup>12</sup> CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (1994). [En línea] [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

<sup>13</sup> IDEM

<sup>14</sup> IDEM

<sup>15</sup> IDEM

<sup>16</sup> IDEM

<sup>17</sup> IDEM

<sup>18</sup> IDEM

- ◉ La Zona. Nos referimos cuando hablamos del lecho marino y el subsuelo sobre los que ningún estado tiene soberanía<sup>19</sup>.
- ◉ Estrechos Internacionales. La UNCLOS indica que el agua situada en un estrecho internacional tiene consideración de Mar Territorial, así la citada convención en su artículo 38 indica que los buques y aeronaves que transiten por los estrechos internacionales gozan de un derecho de paso en transito que no será obstaculizado<sup>20</sup>.

## **2.2 De los sujetos del Derecho marítimo.**

Así como dentro del derecho marítimo encontramos un elevado número de definiciones conceptuales, leyes, tratados internacionales es de suma importancia conocer a los principales sujetos que intervienen dentro del mundo del negocio marítimo para así estar en posición de reconocerlos a efectos legales, registrales y de limitación de su responsabilidad y poder conocer así sus funciones.

A modo de identificarlos, tenemos las siguientes figuras:

- Propietario.
- Armador.
- Naviero.
- Capitán.
- Gestor Naval.
- Autoridad Portuaria.
- Capitanía.
- Consignatario.
- Corredor marítimo (shipbroker)
- Transitario

---

<sup>19</sup> IDEM

<sup>20</sup> IDEM

- Dotación.

- Propietario.

Persona física o jurídica que invierte en la compra o construcción de un buque, para ser explotado y así obtener un beneficio económico.

- Armador.

La LNM en su artículo 145 fracción I define al armador como: “quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad”<sup>21</sup>. Nos encontramos ante una de las figuras más importantes dentro del comercio marítimo pues en primer lugar, el armador es el encargado de equipar el buque, es decir, es el responsable de proporcionar los medios imprescindibles para el desarrollo de la actividad para la que está destinada dicho buque.

Entre esos “medios imprescindibles” podríamos encontrar la de contratar a un capitán titulado, tripulación cualificada, gestionar clientes, dar el debido mantenimiento a la embarcación, gestionar los certificados reglamentarios tanto en el país donde radique como en los países a los que su embarcación pretenda acudir, así como establecer los protocolos de seguridad en caso de una emergencia en alta mar. Así mismo, el armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque.

Importante destacar que la LNM indica que es obligación del armador, en caso de que el buque sea utilizado a la navegación con fines empresariales, inscribirse en el Registro Mercantil.

A día de hoy, podemos mencionar a A.P. Moller-Maersk, Mediterranean Shipping Company, Mitsui OSK Lines, CMA CGM, como los principales armadores del mundo con las mayores flotas portacontenedores.

---

<sup>21</sup> ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

Del mismo modo, en “bulkcarriers” podemos encontrar a Gerarbulk, Bourbon (sefat-Saget), Oldendorff Carriers, Navig8, Navios, DÁmico o Lauritzen. Bulkers como principales armadores.

- Naviero.

La LNM en la fracción II del artículo 145 define al naviero o empresa naviera como: “Persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales”<sup>22</sup>, en este caso, nos encontramos con que el naviero es el empresario marítimo y puede ser una persona física o jurídica y es titular de la empresa de navegación marítima que tiene por objeto la utilización habitual de la embarcación para fines comerciales.

- Capitán.

Nos encontramos quizá ante una de las figuras más importantes dentro del derecho marítimo por su especial relevancia, la LNM en su artículo 171 lo define como aquel que “ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública”<sup>23</sup>. El nombramiento y el cese del capitán corresponde al armador, el cual deberá cerciorarse de que el capitán se encuentre en posesión del título profesional que acredite la pericia necesaria para el correcto desarrollo de las funciones, su capacidad y las condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque.

De forma únicamente enunciativa pues no es objeto de estudio del presente trabajo, se debe mencionar que se distinguen dos supuestos de responsabilidad del capitán: La responsabilidad por exceso o abuso de las facultades de representación y la responsabilidad por actos ilícitos.

- Gestor Naval.

De acuerdo con la LNM, se trata de una persona que, mediante contrato llamado “contrato de gestión naval”, se compromete a cambio de una remuneración, a gestionar, por cuenta y nombre del armador, todos o alguno de los aspectos implicados en la explotación del buque. Dichos aspectos pueden hacer referencia a la gestión comercial, náutica, laboral o aseguradora del

---

<sup>22</sup> IDEM

<sup>23</sup> IDEM

buque. La referida ley indica que el gestor deberá cumplir con las obligaciones adquiridas con la diligencia de un ordenado empresario y un representante leal, protegiendo así los intereses del armador<sup>24</sup>.

Según el contrato elaborado por la BIMCO (Baltic and International Council) conocido en español como Consejo Marítimo Internacional y del Báltico en su contrato tipo y usual de gestión naval, el gestor naval desarrollará por cuenta del naviero las siguientes funciones<sup>25</sup>:

- Promoción de las actividades del buque / naviera.
- Contratación de combustibles y suministros.
- Entregar al capitán las instrucciones del viaje.
- Designación de agentes.
- Nombramiento de estibadores.
- Inspección de carga.

- Consignatario.

A causa de los elevados costes de la escala de un buque en el puerto debido a sus características y su naturaleza, muchas legislaciones prohíben la entrada de un buque a puerto que no haya designado previamente a un agente.

En la figura del consignatario encontramos, según la LNM, a la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto. Es decir, hacer frente al despacho de los buques, a las relaciones con la Autoridad Portuaria, seguridad, relación con la Aduana, consecución de suministros, entre otras actividades.

---

<sup>24</sup> IDEM

<sup>25</sup> ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE TARRAGONA. [En línea] [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.icatarragona.com/continguts/revista/1813/auxiliares-comerciales-del-naviero-apuntes-sobre-la-responsabilidad-del-gestor-naval-el-consignatario-de-buques-y-el-transitario-en-los-contratos-de-transporte-maritimo/>

Esta relación entre el consignatario y el armador o naviero se regularán por el régimen jurídico del contrato de comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional y recaerá la figura del contrato de agencia cuando se trate de consignaciones continuadas o estables.

Así mismo, la LNM en su artículo 321 faculta al consignatario a firmar por cuenta del armador o naviero los conocimientos de embarque de las mercancías cargadas en el buque, constanding el nombre y dirección de aquel. El consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte por las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por el retraso en su entrega pero si lo será frente al armador o naviero por los daños causados por su culpa propia<sup>26</sup>.

- Corredor Marítimo (shipbroker).

Lo encontramos regulado en el Código de Comercio en sus los artículos 112 al 115 e indica que entre las facultades del corredor marítimo se encuentran la de intervenir en los contratos de fletamento, de seguros marítimos y préstamos a la gruesa. Así como asistir a los capitanes y sobrecargos de buques extranjeros y servirles de intérpretes en las declaraciones, protestas y demás diligencias que necesitaren en los tribunales y oficinas públicas. Además de las anteriormente mencionadas, deberá traducir documentos que los expresados capitanes y sobrecargos extranjeros hubieren de presentar en las mismas oficinas, así como representar a los mismos en juicio cuando no comparezcan ellos, el naviero o el consignatario del buque.

Es habitual que este represente a una parte, ya sea el armador o el fletador e incluso a ambas figuras de manera paralela en los ámbitos propios del mandato conferido, será el que adopte la póliza a las necesidades de sus clientes y realice un seguimiento de la ejecución del contrato<sup>27</sup>.

Algunos de los *brokers* más relevantes a nivel mundial son Clarksons-Platou y Simpson, Spence § Young. En España encontramos de especial relevancia a los denominados Bergé Shipbrokers y Ership.

---

<sup>26</sup> ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

<sup>27</sup> ESPAÑA. Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1885-6627>

#### - Transitario.

Los transitarios o empresa transitaria constituyen una modalidad dentro de los intermediarios o colaboradores del transporte de mercancías, caracterizados principalmente por ser los organizadores de los transportes internacionales. Lo podemos definir como un empresario encargado de organizar los transportes internacionales de mercancías para lo cual generalmente celebra contratos de transporte, por cualquier medio, en nombre propio y por cuenta ajena<sup>28</sup>.

Las principales funciones de un transitario son:

- Asesorar costes de exportación.
- Reservar y contratar el espacio de carga necesario en el medio de transporte seleccionado.
- Dar asesoría sobre la legislación del país a donde va dirigida la mercancía.
- Gestionar los documentos de Transporte Internacional que serán necesarios para la importación y exportación.
- Gestionar con los agentes aduaneros en el extranjero la viabilidad de los bienes y documentos.
- Encontrar la ruta más adecuada para sus clientes.
- Asesorar sobre el modo de transporte más conveniente para realizar la entrega.
- Gestionar lo relacionado con el embalaje, estiba y carga de la mercancía.

#### - Dotación.

Para la LNM, la dotación comprende el conjunto de personas empleadas a bordo de un buque en cualquiera de sus departamentos o servicios, ya sea contratada directamente por el armador o por terceros. La dotación realiza los trabajos necesarios para la dirección maniobras y servicios del buque y se clasifican en: A) Capitán; B) Oficiales; C) Subalternos. Es importante resaltar que toda persona que ostente cualquiera de las categorías anteriormente mencionadas, deberá estar en posesión de las titulaciones profesionales o certificados de especialidad correspondientes para poder ejercer dicho nombramiento.

---

<sup>28</sup> TOBIO RIBAS, Ana María. La responsabilidad del transitario tras la Ley de Navegación Marítima: ¿una cuestión abierta.? Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal. 2019. N°24.,Pág 15. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7241220>

El contrato entre el naviero y cada uno de los miembros de la dotación del buque es conocido como “contrato de ajuste” y el objeto del mismo es integrar al personal contratado en el objetivo planteado para el viaje previsto.

El personal conocido como “personal de fonda” que comprende marineros, cocineros, pinches, camareros y más dedicados al servicio, no cuenta como dotación pues no son servidores del buque, sino su función es la de realizar un servicio en el mismo.

### **2.3 De los tipos de contratos.**

Una vez identificados los sujetos actuantes dentro del derecho marítimo es preciso, para continuar el presente trabajo de investigación, el identificar y desarrollar los contratos más comunes que se manejan en el ámbito de las relaciones marítimas.

En modo de identificación, contamos con:

- Contrato de fletamento o transporte marítimo.
- Contrato de arrendamiento de buque.
- Contrato de consignatario de buques o agentes internacionales.
- Compraventa de buques.
- Contrato de pasaje.
- Gestión naval.

-Contrato de fletamento o transporte marítimo<sup>29</sup>.

La LNM en su artículo 203 lo define como un contrato en el que “se obliga al porteador, a cambio de pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino”, y lo divide en 2 tipos de fletamento, los denominados por tiempo y por viaje.

Fletamento por tiempo: El porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando por el tiempo pactado, dentro de los límites acordados. El fletador por tiempo

---

<sup>29</sup> ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

asume la gestión comercial del buque y correrán por su cuenta los gastos de explotación, salvo que se haya pactado de forma diferente en el contrato.

Fletamento por viaje: El porteador se compromete a realizar uno o varios viajes determinados. Los gastos de gestión comercial del buque correrán a cuenta del porteador, salvo que se pacte en contrario en el contrato.

Dentro del fletamento también se puede referir al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase y dado el caso, las condiciones del contrato podrán figurar en el conocimiento de embarque u otro documento similar.

Conocimiento de embarque: Documento que constituye la celebración de un contrato de transporte de mercancías, donde consta el nombre, matrícula y Porte del buque, nombre del capitán, puertos de carga y descarga, nombre del cargador, consignatario, clase o tipo de conocimiento que pueden ser, nominativo, a la orden, al portador, tipo de flete y la descripción de las mercancías. Este contrato puede venir acompañado de otros complementarios que cumplan funciones específicas, como podrían ser: la declaración de embarque, orden de embarque, nota de reserva, recibo provisional de embarque, entre otros<sup>30</sup>.

-Contrato de arrendamiento de buque<sup>31</sup>.

Por el contrato de arrendamiento de buque, el arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entregar un buque determinado al arrendatario para que éste lo use temporalmente conforme a lo pactado o, en su defecto, según su naturaleza y características. (Art 188 LNM) Este contrato deberá constar por escrito y como característica, la función comercial del naviero recae en el arrendatario.

Se distinguen los tipos de arrendamiento por:

-Arrendamiento a casco desnudo. (*Barbear charter*)

-Arrendamiento de buque pertrechado. (*Charter with demise*)

---

<sup>30</sup> DICCIONARIO PANAHISPANICO DEL ESPAÑOL JURIDICO. 1ª.ed., [En versión 1.1 en línea]. [Fecha de consulta 21 de abril 2023]. Disponible en: <https://dpej.rae.es/lema/derecho-del-mar>

<sup>31</sup> ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

-Arrendamiento de buque pertrechado con dotación. (*Charter with demise and crew*)

-Contrato de consignación de buques<sup>32</sup>.

Contrato por el cual una persona por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y gestión del buque en puerto. Los consignatarios, también llamados "*ship agents*" se reputan colaboradores terrestres del armador cuyas funciones y ámbito de trabajo estarán determinados principalmente por el contrato de consignación. Sus funciones serán relativas al despacho administrativo de buques, aprovisionamiento y pertrechos del buque, entre otras. Dichos consignatarios podrán representar a uno o varios buques, de una o varias empresas, en uno varios puertos, aunque también es posible que se cuente con un pacto de exclusividad.

-Contrato de pasaje<sup>33</sup>.

La LNM en su artículo 287 define el contrato de pasaje marítimo como aquel en el cual "el porteador se obliga, a cambio de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje.

-Contrato de gestión naval<sup>34</sup>.

Por diversos motivos como pueden ser los económicos, cada vez son más los armadores que recurren a los servicios de gestores (*ship managers*) para reducir costes en la operación de buques. Es muy común el trabajo de los gestores navales en los arrendamientos de buques "a casco desnudo".

En definición, el contrato de gestión naval es aquel en el que una persona se compromete, a cambio de una remuneración, a gestionar, por cuenta y nombre del armador, todos o algunos aspectos implicados en la explotación del buque. Dichos aspectos pueden hacer referencia a la gestión comercial, náutica, laboral o aseguradora del buque. (LNM art 314.)

Por último, habría que connotar que dentro de la internacionalidad del Derecho Marítimo, Actualmente existen muchas organizaciones y organismos internacionales dedicados a la

---

<sup>32</sup> IDEM

<sup>33</sup> IDEM

<sup>34</sup> IDEM

unificación del derecho mediante convenios internacionales como unificación contractual a través de formularios internacionales, unificando no solo el derecho utilizando la misma ley sino también los mismos contratos y así es como entramos al concepto de la lex mercatoria.

La lex mercatoria se puede definir como un conjunto de principios generales y de reglas de la costumbre que espontáneamente se refieren o son elaboradas en el marco del comercio internacional, sin relación con un determinado sistema jurídico o derecho nacional, y dentro de su contenido se puede encontrar:<sup>35</sup>

- Usos y costumbres de comercio internacional.
- Contratos tipo diseñados por organismos en materia de comercio internacional.
- Condiciones generales de venta.
- Principios reconocidos como la autonomía de la voluntad, la buena fe, la colaboración y la equidad.
- Decisiones arbitrales.

Dentro de los elementos relevantes que conforman la lex mercatoria se encuentran:

A) Principios UNIDROIT sobre contratos comerciales internacionales<sup>36</sup>.

Los cuales son redactados por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, la cual es una organización independiente cuyo propósito es estudiar las necesidades y los métodos para modernizar y armonizar el derecho comercial entre estados y ha tenido un

---

<sup>35</sup> LA LEX MERCATORIA EN EL LIBRE COMERCIO: UN DERECHO PRIVADO TRANSNACIONAL. (Ponencia presentada en el IV CONGRESO INTERNACIONAL DE DERECHO COMERCIAL celebrado en la ciudad de Cali - Colombia los días 27 y 28 de septiembre del 2012) Por Néstor Raúl Londoño S[1]. Universidad Pontificia Bolivariana Disponible en: [https://www.researchgate.net/publication/236024736\\_LA\\_LEX\\_MERCATORIA\\_EN\\_EL\\_LIBRE\\_COMERCIO\\_UN\\_DERECHO\\_PRIVADO](https://www.researchgate.net/publication/236024736_LA_LEX_MERCATORIA_EN_EL_LIBRE_COMERCIO_UN_DERECHO_PRIVADO)

<sup>36</sup> PRINCIPIOS UNIDROIT SOBRE LOS CONTRATOS INTERNACIONALES. Instituto internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), Roma. 2018[En línea]. [Fecha de consulta 22 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.unidroit.org/wp-content/uploads/2021/06/Unidroit-Principles-2016-Spanish-i.pdf>

gran reconocimiento por el esfuerzo que ha puesto en la unificación de criterios del derecho privado de los sistemas de Derecho Continental y del *Common Law*. UNIDROIT cuenta con 63 Estados miembros, siendo España uno de ellos desde el año 1940.

Dentro de sus funciones, la UNIDROIT establece reglas generales aplicables a los contratos mercantiles internacionales y actuarán como norma vinculante para las partes cuando así sea acordado por las mismas.

Su ámbito de aplicación será:

- I.- Cuando las partes hayan acordado que su contrato se rija por estos principios.
- II.- Cuando las partes hayan acordado que su contrato se rija por principios generales del derecho, la “*lex mercatoria*” o expresiones semejantes.
- III.- Cuando las partes no han escogido el derecho aplicable al contrato.
- IV.- Para interpretar o complementar instrumentos internacionales de derecho uniforme.
- V.- Para interpretar o complementar el derecho nacional.
- VI.- Para servir como modelo para los legisladores nacionales e internacionales.

B) Usos y prácticas comerciales.

Estas las podríamos identificar como cláusulas o expresiones contractuales cuya utilización y repetición por los operadores internacionales se ha convertido en práctica habitual. Los más conocidos por ser de gran utilidad y por su facilidad para encontrarlos dentro de los contratos internacionales son los INCOTERMS los cuales fueron creados por la Cámara de Comercio Internacional en el año 1936 y son revisados de forma regular para adaptarse al comercio, estas reglas comerciales, que no leyes, aplicables al comercio nacional e internacional, forman parte del contrato de compraventa y ayudan a determinar entre vendedor y comprador, cuestiones relativas a las obligaciones de traslado de la mercancía. Actualmente se encuentran en vigor los INCOTERMS 2020 desde el 01 de enero del año 2020<sup>37</sup>.

---

<sup>37</sup> INCOTERMS 2020 POR LA CAMARA INTERNACIONAL DE COMERCIO. Cámara de Comercio de España. [En línea] [Fecha de consulta 22 de abril de 2023] Disponible en: <https://www.camara.es/sites/default/files/distributiva/incoterms.pdf>

Por otro lado, se cuenta con las UCP-600, que son “reglas internacionales que regulan el nacimiento, cobro y extinción de los créditos documentados”, las cuales son utilizados ampliamente como medio de pago en operaciones internacionales y cuya vigencia solo se verifica en tanto el documento exprese haberse acogido a la versión vigente de las reglas de su texto<sup>38</sup>.

C) Contratos modelo. La comisión de la ICC sobre leyes y prácticas comerciales desarrolla contratos y cláusulas modelo que ofrecen a las partes un marco neutral para sus relaciones contractuales. Estas tienen por objeto proporcionar una base jurídica sólida sobre la cual las partes en los contratos internacionales pueden establecer rápidamente un acuerdo equitativo y aceptable para ambas partes.

D) Procedimientos de solución de controversias. Otro elemento importante dentro de la “Lex Mercatoria” es la denominada “jurisprudencia arbitral”, la cual será desarrollada en el capítulo correspondiente a este MASC, sin embargo, es prudente adelantar que son fallos arbitrales que se han tomado de forma más o menos uniforme aplicando alguna de las otras fuentes de la Lex Mercatoria.

Así es como podríamos definir a esta compleja rama del derecho privado como lo es el Derecho marítimo, el cual, como hemos desarrollado en este primer capítulo, se podría calificar como un derecho tradicional, transversal, con una pluralidad muy grande de sujetos, así como de negocios, con una importante influencia del derecho anglosajón y en el cual los grandes actores buscan un camino para la armonización y la uniformidad de esta rama tan importante del Derecho.

---

<sup>38</sup> PIZARRO AMIGO, Marcela. BARROILHET ACEVEDO, Claudio. COSTUMBRES y PRÁCTICAS UNIFORMES PARA LOS CRÉDITOS DOCUMENTARIOS” UCP 600. Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso XXX (Valparaíso, Chile, 2008). Pág 156. [En línea] [Fecha de consulta 22 de abril] Disponible en: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcglclefindmkaj/https://scielo.conicyt.cl/pdf/rdpucv/n30/art03.pdf](https://scielo.conicyt.cl/pdf/rdpucv/n30/art03.pdf)

## 2.4 De los conflictos en el Derecho Marítimo.

Llegados a este punto, ya sabemos que el transporte marítimo es el encargado de mover gran parte del comercio internacional y de la economía mundial pues conecta países, economías y empresas y al ser una actividad tan extensa y con tantos sujetos actuantes es previsible que puedan suceder una gran cantidad de conflictos que deban llegar a resolverse por la vía jurisdiccional los cuales podrían ser:

- Accidentes marítimos. Se les denomina a los acontecimientos directamente relacionados con la explotación de un buque como lo serían las colisiones, encallamiento, hundimientos los cuales dan lugar las reclamaciones por daños y perjuicios, así mismo, dentro de los accidentes marítimos se engloban las lesiones personales, pérdidas de vida a bordo y daños al ambiente marino. En estos casos, las disputas versan sobre la delimitación de la responsabilidad de las partes involucradas y la cuantificación de los daños.
- Incumplimiento de contrato. Como concepto, el Diccionario panhispánico del español jurídico lo define como la “vulneración de lo estipulado en un contrato por una o ambas partes. En Derecho Civil, el incumplimiento de contrato por alguna de las partes da lugar a la facultad de resolver el contrato por la otra sin perjuicio de las indemnizaciones a las que pueda haber lugar”<sup>39</sup>. Dentro del Derecho Marítimo es posible que surjan disputas cuando los citados contratos de fletamento, de compraventa de mercancías, de seguros marítimos entre otros, si una de las partes no cumple con las obligaciones contraídas y al haber conflictos relacionados con la entrega de carga, retrasos en la entrega de la mercancía, daños a la carga o falta de pago ante los cuales se debe iniciar una reclamación para el cumplimiento de las obligaciones pendientes o, en su defecto, la correspondiente indemnización por daños y perjuicios ocasionados.
- Seguros marítimos. Sin duda los seguros marítimos son una de las áreas donde surgen más conflictos dentro del derecho marítimo y por lo cual se hace de suma importancia contar con la definición exacta la cual, según Ignacio Arroyo Martínez indica que “el seguro marítimo

---

<sup>39</sup> DICCIONARIO PANAHISPANICO DEL ESPAÑOL JURIDICO. 1ª.ed., [En versión 1.1 en línea]. [Fecha de consulta 5 de mayo 2023]. Disponible en: <https://dpej.rae.es/lema/incumplimiento-de-contrato>

podemos definirlo como el contrato por el que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado a cambio de una prima y dentro de los límites convenidos, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados con ocasión de la navegación marítima”<sup>40</sup>. Regulado en España por la LNM en su capítulo VII abarcando desde los artículos 406 al 467 y existen tipos de seguro que podrían ser: seguro de casco, el cual protege el caso de la embarcación y su estructura en caso de daños o accidentes, el seguro de transporte el cual cubre la pérdida o daño de las mercancías y el seguro de responsabilidad civil el cual prevé una indemnización por algún accidente durante el transporte o en manipulación portuaria que pueda extenderse a terceros. Es por las amplias áreas que cubren los seguros que es uno de los supuestos de mayor litigiosidad dentro del mundo del derecho marítimo.<sup>41</sup>

- Responsabilidad marítima. Suelen ser común dentro de un conflicto que sea complicado la delimitación de la responsabilidad la cual, dentro del negocio marítimo puede ser la responsabilidad de los armadores, los fletadores, los operadores de las terminales portuarias, de los agentes marítimos y de los demás actores dentro del negocio marítimo que tienen acción dentro del comercio internacional y es común que existan reclamaciones sobre incumplimientos en las tareas encomendadas, negligencia, daños a terceros, contaminación del medio ambiente marino, entre otras responsabilidades en las que pueden incurrir.
- Cumplimiento de leyes y reglamentos. Es de sabida importancia lo que representa el actuar bajo el amparo de las leyes y reglamentos correctos dentro del derecho en general y con la misma importancia en el Derecho Marítimo pues en esta rama convergen una amplia gama de leyes, normas y reglamentos tanto nacionales como internacionales y en el supuesto de un incumplimiento de estas, se da lugar a litigios y sanciones. Estas leyes, normas y reglamentos pueden tener aspectos como el cumplimiento de las normas laborales, el trabajo con materiales peligrosos, procesos aduanales, protección del medio ambiente y todo lo relacionado con la seguridad marítima.

---

<sup>40</sup> ARROYO MARTINEZ, Ignacio. Compendio de Derecho Marítimo. Madrid. Editorial Tecnos. 22 Edición. Pág 356.

<sup>41</sup> ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 3 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

- Conflictos jurisdiccionales. Para entender qué es un conflicto jurisdiccional, debemos tener claro el concepto de jurisdicción el cual la RAE define como “poder que tienen los jueces y tribunales para juzgar y efectuar lo juzgado”<sup>42</sup>. Así mismo es adecuado mencionar que la jurisdicción es una función del Estado que se lleva a cabo por jueces y magistrados y su actividad es la de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado, de modo irrevocable, por medio del proceso en el cual se aplica el derecho sustantivo que sea aplicable a la situación concreta imponiendo una resolución al conflicto.

A tal efecto, la Constitución Española en su artículo 117, fracción III indica que “El ejercicio de la potestad jurisdiccional en todo tipo de procesos, juzgando y haciendo ejecutar lo juzgado, corresponde exclusivamente a los juzgados y tribunales determinados por las leyes, según las normas de competencia procedimiento de las mismas que establezcan”<sup>43</sup>. En España existen 5 bloques de jurisdicciones las cuales son: jurisdicción Civil que es dónde se encuentra ubicado el Derecho Marítimo, jurisdicción Penal, jurisdicción Contencioso - Administrativa y jurisdicción Social y jurisdicción Militar.

Entonces, al hablar de un conflicto jurisdiccional dentro del Derecho Internacional Privado nos referimos al conflicto que se produce cuando dos o más jueces o tribunales de diferentes Estados entienden que tienen jurisdicción para resolver un mismo conflicto. Cuando nos encontramos ante un conflicto jurisdiccional, existen reglas y procedimientos legales para determinar qué tribunal tiene la autoridad para resolver el conflicto y en el contexto del derecho internacional, se cuenta con tratados internacionales que abordan la jurisdicción en casos en que exista debate sobre cual Estado es el indicado para conocer el asunto donde se toman en cuenta diferentes principios como el de territorialidad, nacionalidad, entre otros.

Por otro lado, es de valor mencionar la importancia que tiene en el Derecho en general como en el Derecho Marítimo conocer la competencia de los juzgados y esta es la facultad para conocer de un proceso determinado o conjunto de procesos en los que un tribunal puede ejercer

---

<sup>42</sup> REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Diccionario de la lengua española, 23.ª ed., [versión 23.6 en línea]. [Fecha de consulta 10 de junio de 2023]. Disponible en: <<https://dle.rae.es>>.

<sup>43</sup> ESPAÑA. Constitución española (BOE núm.311, de 29 de diciembre de 1978). [En línea]. [Fecha de consulta 5 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1978-31229>

su función jurisdiccional de acuerdo con la ley. Los criterios para determinar la competencia son tres: la competencia objetiva, la competencia funcional y la competencia territorial.

La competencia objetiva determina cual es el órgano competente para conocer del proceso de primera instancia con exclusión de los demás.

La competencia funcional determina cual será el órgano que ha de conocer de los distintos periodos en que se divide un proceso: conocimiento del caso, los recursos que se pueda interponer y dado el caso, la ejecución de sentencia.

La competencia territorial definirá cuál de los diferentes juzgados o tribunales de un mismo tipo será competente territorialmente para conocer de un asunto determinado.

En España, para conocer de los conflictos sobre el Derecho Marítimo la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ en lo subsecuente) en su artículo 86 bis en su fracción I menciona que “Los juzgados de lo mercantil conocerán de cuantas cuestiones sean de la jurisdicción civil en materia de propiedad intelectual e industrial; competencia desleal y publicidad; sociedades mercantiles, sociedades cooperativas, agrupaciones de interés económico; transporte terrestre, nacional o internacional; Derecho Marítimo y Derecho aéreo”<sup>44</sup>.

Actualmente la mayoría de las cuestiones que se plantean en materia de Derecho Marítimo en los juzgados de lo mercantil son cuestiones de competencia, embargos de buque y responsabilidad de los intervinientes en el transporte.

En cuestión de competencia, los conflictos suelen versar sobre la validez de las cláusulas de sumisión a jurisdicciones extranjeras o en su defecto, a arbitrajes en el extranjero las cuales por regla general son admitidas siempre y cuando hayan sido negociadas de manera que las partes hayan otorgado su voluntad a tal sometimiento, en relación a lo anterior, la LNM es clara al manifestar en su artículo 468 que “sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización de buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando

---

<sup>44</sup> ESPAÑA.Ley Orgánica del Poder Judicial de 1 de julio, 6/1985, artículo 86 bis fracción I. [En línea] [Fecha de consulta 6 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12666>

no hayan sido negociadas individual y separadamente<sup>45</sup>, así como menciona que la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere la fracción I del artículo 468 no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos que se exigen.

De otro modo, se indica también que el control de la nulidad de las cláusulas de jurisdicción o cláusulas arbitrales no negociadas serán solo cuando se refiera a jurisdicciones o arbitrajes extranjeros pues cuando la remisión en las cláusulas de jurisdicción o cláusulas arbitrales se realiza a tribunales u órganos españoles no estarán sujetas a dicho control mencionado por el artículo 468 de la LNM. Así mismo, cuando se trate de supuestos intra europeos, es aplicable el Reglamento Bruselas I (Reglamento UE N° 1215/2012 del Parlamento Europeo y del consejo de 12 de diciembre del año 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil) para la determinación de la validez de dichas cláusulas.

Las reglas imperativas para la determinación del tribunal competente se encuentran en el artículo 469 de la LNM, que indica que siempre y cuando las partes no hayan introducido de manera correcta una cláusula de jurisdicción exclusiva o una cláusula arbitral, los criterios para para la atribución de competencia será <sup>46</sup>:

o Contratos de utilización de buque. Serán competentes, a elección del demandante, los tribunales del:

- A. Domicilio del demandado.
- B. Lugar de celebración del contrato.
- C. Puerto de carga o descarga.

o Contratos auxiliares de la navegación. Serán competentes, a elección del demandante, los tribunales del:

- A. Domicilio del demandado.
- B. Lugar de celebración del contrato.

---

<sup>45</sup> ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 3 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

<sup>46</sup> IDEM

### C. Lugar de prestación de los servicios.

o Avería gruesa. Tanto la efectuada privadamente como la realizada por un notario con arreglo al correspondiente expediente de certificación pública, será competente el tribunal:

A. El tribunal del lugar de finalización del transporte.

B. El tribunal del lugar de arribada del buque, si este último fuese distinto.

Siguiendo con los conflictos que pueden ventilarse en los juzgados de lo mercantil en España con relación al Derecho Marítimo, se habla del embargo preventivo de buque el cual es una medida cautelar de inmovilización o restricción de salida de un puerto a un buque, impuesta por la resolución de un tribunal en garantía o aseguramiento de cobro de un crédito marítimo y otros créditos contra el deudor al que pertenezca el buque cuya traba se solicita.

España es Estado parte del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999 (CEPB/99) aunque dicho convenio internacional no regula, contempla, ni resuelve todas las cuestiones procesales que conlleva el embargar un buque preventivamente, es el propio convenio el que remite a la Ley del Estado en que sea necesario adoptar la medida para todo lo relativo al procedimiento o al levantamiento del embargo. Así lo indica su artículo 2.4 que habla sobre la potestad para embargar y menciona “Con sujeción a lo dispuesto en el presente Convenio, el procedimiento relativo al embargo de un buque o al levantamiento de ese embargo, se regirá por la ley del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo”<sup>47</sup>.

En España, son aplicables las normas contenidas en el capítulo II del Título IX de la LNM que comprende de los artículos 470 a 479, dentro de los cuales el artículo 470 indica que "La medida cautelar de embargo preventivo de buques, tanto nacionales como extranjeros, se regulará por el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de

---

<sup>47</sup> GINEBRA. Convenio Internacional sobre embargo preventivo de buques. [En línea] [Fecha de consulta 6 de mayo de 2023]. Disponible en: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcglclefindmkaj/https://www.boe.es/boe/dias/2011/05/02/pdfs/BOE-A-2011-7751.pdf](https://www.boe.es/boe/dias/2011/05/02/pdfs/BOE-A-2011-7751.pdf)

marzo de 1999, por lo dispuesto en esta ley, y supletoriamente, por lo establecido en la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil”<sup>48</sup>.

Dentro de la Ley 1/2000 de Enjuiciamiento Civil son relevantes al embargo preventivo de buque las normas que, con carácter general, regulan las medidas cautelares, que comprende del artículo 721 al 747.

La LNM declara que serán competentes para decretar el embargo preventivo de buque:

- A. El tribunal que tenga competencia objetiva para conocer de la pretensión principal.
- B. El tribunal del puerto o lugar en el que se encuentre el buque o en aquel en el que se espera que el buque arribe.

Y si una vez ordenado el embargo, fuere otro tribunal español el competente para conocer del fondo del asunto, se mantendrá la medida acordada, siempre que la demanda sobre el fondo del asunto se interponga dentro del plazo que fije el juez en función de las circunstancias concretas del caso<sup>49</sup>.

La medida de embargo es aplicable tanto a los buques como a las embarcaciones y resulta forzosamente su inmovilización en el puerto en el que se encuentre o en el que sea el puerto de destino. Son embargables los buques y embarcaciones respecto de los que se alegue un crédito marítimo, en los términos y con el alcance referido en el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques. Así mismo, indica el referido artículo 470 de la LNM que “En ningún caso podrá solicitarse el embargo preventivo para asegurar la ejecución de una sentencia ya recaída o de un laudo arbitral ya dictado”<sup>50</sup>.

Por crédito marítimo, según el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, se entiende al crédito que tenga una o varias de las siguientes causas <sup>51</sup>:

---

<sup>48</sup> ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 3 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

<sup>49</sup> IDEM

<sup>50</sup> IDEM

<sup>51</sup> GINEBRA. Convenio Internacional sobre embargo preventivo de buques. [En línea] [Fecha de consulta 6 de mayo de 2023]. Disponible en: chrome-

- A. Pérdidas o daños causados por la explotación del buque.
- B. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque.
- C. Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente.
- D. Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño; y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este apartado.
- E. Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación.
- F. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo.
- G. Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el que formalizado en pollina de fletamento o de otro modo.
- H. Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque.
- I. La avería gruesa.
- J. El remolque.
- K. El practicaaje.
- L. Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento.

- M. La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque.
- N. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables.
- O. Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de seguridad social pagaderas en su nombre.
- P. Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios.
- Q. Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque.
- R. Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque.
- S. Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque.
- T. Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación.
- U. Una hipoteca, “mortgage” o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque.
- V. Toda controversia resultante de un contrato de compraventa.

Otro aspecto a tener en cuenta y aunque su procedimiento sea de índole administrativa, los autores creemos pertinente exponer el concepto de “protesta de mar” el cual, en España, se encuentra regulada por la LNM y ésta lo define como una “Acta levantada por el capitán de un buque cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad, en la que recoge los hechos ocurridos tal como estén anotados en el diario de navegación, añadiendo los comentarios que estime oportunos”<sup>52</sup>. Y manifiesta la LNM que el capitán la conservará junto con el Diario de Navegación, añadiendo los comentarios que estime oportunos y que de ella se deberá de entregar, de manera obligatoria, una copia compulsada a todos los interesados.

Así mismo, la LNM prevé que deberá realizarse un expediente de certificación pública de las “protestas de mar por incidencias del viaje” y al respecto indica en su artículo 504 “En los casos en que la legislación aplicable exija que el capitán al llegar al puerto de destino haga constar algunas incidencias del viaje, deberá hacerlo ante la Capitanía Marítima, de acuerdo con lo

---

<sup>52</sup> ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 3 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

dispuesto en la ley, y si se tratara de un país extranjero, ante el cónsul español”<sup>53</sup>. Esta “protesta de mar por incidencia del viaje” podrá ser utilizada para acreditar todo tipo de incidencias cuando el capitán lo considere necesario.

Para ello, indica la LNM, el capitán deberá en un plazo no mayor a 24 horas a contar desde la llegada al puerto de destino, deberá entregar una copia de la parte correspondiente del Diario de Navegación y del acta en que hubiera hecho constar las incidencias producidas, así como, en su caso, la copia de la diligencia de protesta de incidencias instruida en un puerto de arribada previo al de destino. Así mismo, deberá entregar una copia del acta de protesta a todos los interesados, que sean conocidos, en los hechos acaecidos y, en su caso, entregará inexcusablemente copia compulsada<sup>54</sup>.

Acto seguido, un notario deberá, por iniciativa de los interesados, proceder al examen del buque y de las mercancías transportadas, así como ordenar la tasación de los daños causados. Para realizar dichas diligencias, el notario levantará declaración de los firmantes del acta, los interesados y consignatarios si residieren o contaran con representación en el lugar. La valoración de los daños, se realizará por un perito nombrado de común acuerdo por el capitán y los interesados o consignatarios y, en defecto de acuerdo, por el notario.

Ahora que hemos visto que la intervención notarial está prevista en la LNM, es importante señalar que existen opiniones de notarios que coinciden en que la actuación notarial no estaba prevista en el primer proyecto de la LNM y acto seguido, se añadió “con cierta precipitación y escasa reflexión”, pues indican que el legislador “parece haberse limitado a cambiar en el anterior proyecto la palabra ~juez~ por la de ~notario~ sin adaptar con mayor cuidado y profundidad los procedimientos a la distinta naturaleza de la función ejercida por un juez y por un notario”. Cabe resaltar que la función judicial es un poder del Estado, que actúa conforme a las normas de procedimiento como ordena el artículo 117.2 de la Constitución Española a

---

<sup>53</sup> IDEM

<sup>54</sup> IDEM

diferencia de la función notarial que tiene una manera propia de actuar, con sujeción a lo establecido en la Ley y Reglamento Notarial.<sup>55</sup>

Los expedientes donde intervienen los notarios regulados por la LNM son cinco

- La protesta de mar por incidencias de viaje.
- La liquidación de avería gruesa.
- El depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo.
- Extravío, sustracción y destrucción del conocimiento de embarque.
- Enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados.

La opinión de una parte del sector notarial se encuentra dirigida a que si se quiere que la actuación notarial en el Derecho Marítimo sea exitosa en los expedientes cuya tramitación se ha atribuido en la LNM al sector, se debe hacer esfuerzo de integración de las “carencias e inexactitudes” de la LNM y como solución se propone que el Reglamento Notarial regule estas actuaciones con mayor detalle para lograr una acción más certera de los notarios en los expedientes de jurisdicción voluntaria o en los de Derecho Marítimo, indistintamente de la situación que se plantee.

---

<sup>55</sup> VICENTE ALMAZÁN, Miguel. Intervención notarial en expedientes de derecho marítimo. Madrid. Revista 6. N° 109 Mayo-Junio [En línea]. [Fecha de consulta 7 de junio de 2023]. Disponible en: [Intervención notarial en expedientes de derecho marítimo \(elnotario.es\)](https://www.elnotario.es/Intervencion-notarial-en-expedientes-de-derecho-maritimo)

### **CAPITULO III: DE LOS MEDIOS ALTERNOS DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.**

Como se ha mencionado a lo largo de este trabajo, el conflicto es inherente a la relación humana, debido a eso y ante el siempre creciente número de conflictos que se buscan resolver mediante la vía convencional y el innegable atasco de los tribunales, se crearon unos Medios Alternativos de Solución de Controversias, los cuales nacen con el claro objetivo de que las personas tengan a su alcance medios distintos a los tradicionales para dirimir sus conflictos sin tener que someterse a un tribunal, a la decisión de un juez y lograr una participación activa de la sociedad en la resolución de sus controversias poniendo a su disposición la posibilidad de que las partes acomoden sus exigencias a las posibilidades efectivas de cumplimiento y un procedimiento elegido libremente por ellas, fuera de la rigidez que conlleva el proceso tradicional y así mismo, permitir que los tribunales desahoguen, en la medida de lo posible, su carga de trabajo.

Los Medios Alternativos de Solución de Controversias (MASC), pueden ser también llamados Solución Alternativa de Controversias (SAC), Resolución Alternativa de Controversias (RAC) o simplemente justicia alternativa, estas son traducciones o adaptaciones al término *ADR Alternative Dispute Resolution*, utilizado mayormente en los Estados Unidos de Norteamérica donde tienen su origen estos Medios Alternativos desde el año 1970 y en dónde en el año 1991 se institucionalizan cuando el Congreso de los Estados Unidos de América impuso, que bajo circunstancias apropiadas, las cortes federales debían sugerir la implementación y uso de los procedimientos de resolución de conflictos. Para el desarrollo de estos dentro del presente trabajo, los autores utilizaremos el acrónimo MASC.

Los MASC se pueden definir, como se indica en el Manual Práctico de los MASC del Ilustre Colegio de Abogados de Valencia, como “cualquier tipo de actividad negocial, al que las partes de un conflicto acuden con buena fe con el objeto de encontrar una solución extrajudicial al

mismo, ya sea por si mismas o con la intervención de un tercero neutral”<sup>56</sup> y cuenta con características tales como las soluciones auto compositivas, la autonomía de la voluntad de las partes, la adecuación de las soluciones legales a las necesidades de la realidad social y la búsqueda de la descongestión de los tribunales y la intención de una verdadera tutela efectiva.

En ese sentido, se puede considerar a los MASC como instrumentos para la generación de métodos, medios y modalidades de resolución de conflictos, contiendas o disputas en los cuales, si se aplican de forma sistemática, los ciudadanos pueden percibir las posibilidades que cada tipo de MASC puede ofrecer mecanismos diferentes para encontrar soluciones a sus diferencias al posibilitarles formas de comunicarse, enmendar las relaciones, gestionar el conflicto y, como claro objetivo, resolverlo. Entre los referidos MASC podemos encontrar la negociación, la conciliación, la mediación y el arbitraje.

Así mismo, dentro de los MASC existen dos formas de clasificación en las que se encuentran los MASC autocompositivos y heterocompositivos, en los primeros se encuentran la negociación, la conciliación y la mediación y se caracterizan porque son las partes las responsables de encontrar el punto de acuerdo mutuamente satisfactorio otorgando un mayor control de la situación y asegurando una participación activa en la búsqueda de soluciones, en estos tipos de MASC los terceros neutrales como lo son el conciliador y el mediador tienen un papel limitado. Por otro lado, los MASC heterocompositivos, donde se encuentra el arbitraje, son aquellos en los cuales un tercero neutral toma las decisiones que considere adecuadas para la correcta resolución del conflicto y las partes se encuentran sometidas a dicha autoridad y al juicio imparcial del tercero.

Por otro lado, es importante mencionar que los MASC se han consolidado como una herramienta para lo que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) llama la “cultura de la Paz” la cual busca fomentar actitudes, valores y comportamientos que promuevan la paz, la tolerancia, la igualdad y la justicia social en todos los niveles de la sociedad. Esta cultura de la Paz se promueve como la herramienta necesaria para la prevención y la resolución de conflictos, así como para asegurar y hacer valer los Derechos Humanos.

---

<sup>56</sup> ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE VALENCIA. Información de Manual Práctico de los MASC. Valencia. Pag 5 [En línea]. [Fecha de consulta 10 de junio de 2023]. Disponible en: [MANUAL-PRACTICO-DE-LOS-MASC.pdf \(icav.es\)](#)

Dentro de los elementos claves de la Cultura de la Paz promovida por la ONU, se encuentra la solución pacífica de los conflictos, la cual busca promover la resolución de los conflictos a través del dialogo, la mediación, la negociación y se fomenta el rechazo de la violencia como medio para resolver las disputas.

### **3.1 Definición de los MASC.**

#### **A.- Negociación.**

La definición de la negociación podríamos ofrecerla como el acto y el resultado de dialogar acerca de algo con el objetivo de alcanzar un acuerdo beneficioso o apropiado para todas las partes. Una negociación podría suponer una interacción que apunta a producir algún tipo de beneficio, buscar una resolución de algún conflicto o la satisfacción de intereses y la obtención de ventajas<sup>57</sup>.

La negociación suele ser el primer MASC utilizado no solo porque la negociación resulta un hábito dentro de las relaciones personales y en los negocios cotidianos, sino porque dentro del mundo jurídico es común que las partes, o al menos alguna de ellas, quieran resolver el conflicto sin tener que llegar a someterse a la vía jurisdiccional o al arbitraje, llegando así a un convenio que pone fin al conflicto. Este MASC se puede llevar a cabo de forma informal o siguiendo un enfoque estructurado, como podría ser la negociación basada en intereses, llamada también “estrategia win-win” y la cual se basa en desarrollar acuerdos que sean beneficiosos para ambas partes basados en los intereses de los contendientes.

En la negociación solo han de intervenir las partes, sin embargo, es posible acordar la intervención de un tercero al que se le solicite una opinión experta sobre un tema para así

---

<sup>57</sup> PEREZ PORTO, J., GARDEY, A. (19 de noviembre de 2019). *Negociación - Qué es, definición y concepto*. [En línea]. Última actualización el 23 de noviembre de 2020. Recuperado el 30 de junio de 2023. Disponible en: <https://definicion.de/negociacion/>

orientar la negociación, sin ser esta opinión vinculante. Así mismo, es posible que las negociaciones las realicen los abogados o apoderados de las partes intervinieras en el conflicto.

Es de importancia destacar que aún habiendo iniciado el proceso jurisdiccional o el arbitraje, es posible llegar a un acuerdo extrajudicial mediante la negociación para resolver de forma más fácil, rápida y económica el litigio.

Este MASC ofrece ventajas tales como la autonomía, flexibilidad, voluntariedad, preservación de la relación, ahorro de costos, confidencialidad, eficiencia y resultados creativos y personalizados.

## B.- Conciliación.

La etimología nos indica que la conciliación es un término derivado del latín conciliatio y su concepto es el acto y la consecuencia de conciliar: acordar, compatibilizar, convenir.

En el Derecho, se denomina conciliación al proceso por el cual dos o más partes recurren a un tercero neutral para que promueva el dialogo y ayude a las partes a encontrar solución a sus controversias. El conciliador tiene la facultad de sugerir opciones de solución, pero las partes retienen en sí el poder de decisión del acuerdo final.<sup>58</sup>

Las principales características de la conciliación son<sup>59</sup>:

- Voluntariedad. Se trata de un proceso voluntario en el cual las partes deciden participar libremente. No es posible obligar a las partes a conciliar y el acuerdo que se alcanzare debe ajustarse totalmente a la voluntad.
- Confidencialidad. La confidencialidad es un principio fundamental de la conciliación puesto que todo lo que se ventile dentro de este MASC es estrictamente confidencial y no puede ser

---

<sup>58</sup> ROMERO GÁVEZ, Salvador. Conciliación: Procedimiento y técnicas de conciliación. Negociaciones Directa y Asistida. Tratado de Gestión de Conflictos. Lima. ASPODES, 2003. Capítulo V. [EN línea]. [Fecha consulta 10 de junio 2023]. Disponible en: PROCESO DE CONCILIACION Antonio Romero.doc (cejamericas.org)

<sup>59</sup> IDEM

divulgado sin el consentimiento expreso de las partes lo cual fomenta el ambiente de apertura y sinceridad necesario para alcanzar acuerdos beneficiosos para ambas partes.

- Imparcialidad. El conciliador o facilitador es un tercero con el deber de ser imparcial y neutral, su papel es facilitar la comunicación y el dialogo pudiendo proponer soluciones de manera imparcial.
- Flexibilidad. La conciliación es un proceso flexible y adaptable a las necesidades y circunstancias de las partes. No existen reglas rígidas ni procedimientos estrictos, lo que permite que se pueda crear un ambiente de distensión donde las partes se encuentren cómodas para resolver el fondo del conflicto.
- Tiempo y costos. Este MASC se distingue por ser un proceso ostensiblemente más rápido que un litigio y al ahorrar tiempo, se reducen los costos de la resolución del conflicto.

Y aunque no es precisamente una característica, la conciliación está enfocada en preservar las relaciones a futuro, pues a diferencia del litigio, no hay un vencedor y un vencido, sino que se busca que ambas partes construyan su propia solución a su conflicto y se genere una buena relación a futuro.

Como hemos mencionado, el objetivo principal de este MASC es el de encontrar una solución pacífica y satisfactoria para las partes dentro de la disputa, evitando con ello la necesidad de recurrir a los tribunales y en el caso de que la disputa ya haya dado comienzo en los tribunales, también se puede dar por finalizada mediante un acuerdo de conciliación. A tal efecto, se describen los tipos de conciliación que se pueden llevar a cabo.

- Conciliación judicial. Esta conciliación se realiza dentro del proceso judicial y puede existir dentro de los procesos establecidos por ley. Esta se puede dar antes de iniciar el proceso o durante el mismo y su finalidad es poner fin al proceso mediante un acuerdo alzando por las partes antes de que lo haga el órgano jurisdiccional.
- Conciliación extrajudicial. Esta se refiere a la que se realiza fuera del proceso judicial y se podría definir como en la que un tercero ajeno al procedimiento judicial actual con la finalidad

de que las partes alcancen un acuerdo y encuentren solución a su conflicto y suele ser previa a la vía jurisdiccional, siendo, en algunas materias, un requisito necesario para poder avanzar dentro de la misma.

Este MASC puede ser utilizado en diferentes tipos de conflictos que van desde conflictos contractuales, comerciales, laborales, familiares, y en cualquiera que la ley permita la solución de la controversia mediante los medios alternativos.

### C.- Mediación.

Según el diccionario panhispánico del español jurídico, en su forma general, la mediación es un procedimiento extrajudicial de resolución de conflictos en el que interviene un mediador para tratar de aproximar los puntos de vista en conflicto de modo que les permita alcanzar un acuerdo<sup>60</sup>.

De este modo, tenemos que la mediación es un sistema voluntario de gestión de controversias en el cual las partes que intervienen en un conflicto buscan la ayuda de un tercero neutral llamado mediador o facilitador para que este, de manera imparcial, actúe como canal de comunicación, cree un espacio de dialogo y así las partes puedan expresar su versión del conflicto, fijar los puntos de este, expresar sus opiniones y puntos de vista y dejar claros sus intereses y necesidades, creando así un ambiente propicio para que las posturas se acerquen y se pueda llegar a un acuerdo.

En el mediador recae la responsabilidad de lograr que las partes puedan comunicarse de forma constructiva y que estén dispuestos a colaborar entre ellas para encontrar una solución a su conflicto. Dicho mediador puede utilizar medidas persuasivas, integradoras y llegado el caso, hasta disuasorias con el fin de acercar a las partes, utilizando también técnicas tomadas generalmente del campo de la psicología, la diplomacia o de las ciencias de la comunicación para evitar las situaciones de bloqueo y así evitar retroceder en el estado del acuerdo de las voluntades.

---

<sup>60</sup> DICCIONARIO PANAHISPANICO DEL ESPAÑOL JURIDICO. 1ª.ed., [En versión 1.1 en línea]. [Fecha de consulta 25 de mayo 2023]. Disponible en: Definición de mediación - Diccionario panhispánico del español jurídico - RAE

Los elementos básicos que se encuentran en la mediación son<sup>61</sup>:

- Es una negociación asistida, en la mediación las partes con la ayuda del mediador actúan por sí mismas, manifestando sus puntos de vista y proponiendo soluciones.
- Es un acto absolutamente voluntario, las partes deciden participar o no en el proceso de mediación, pudiendo inclusive ponerle fin en cualquier momento, sin estar obligadas a llegar a un acuerdo.
- Es un proceso que tiene al acuerdo.
- Se basa en el principio de beneficio mutuo.
- La mediación se realiza dentro de un esquema previamente pautado y claramente explicada por el mediador.
- Es absolutamente confidencial, es decir, el mediador y las partes no pueden revelar lo sucedido dentro del proceso.
- No está sujeta a reglas procesales, el procedimiento es absolutamente informal y flexible.
- Los propios interesados deciden, con la ayuda del mediador, el acuerdo que desean alcanzar.

Existen diferentes tipos y materias de mediación como lo son:

- Mediaciones civiles y mercantiles.
- Familiares.
- Penales.
- Laborales.
- Sanitarias.
- Escolares.
- Internacionales.

---

<sup>61</sup> FRANCO, Oscar. LA CONCILIACIÓN Y LA MEDIACIÓN. METODOS EFICACES DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS. [En línea]. [Fecha de consulta 25 de mayo de 2023] Disponible en: La Conciliación y la Mediación, están muy ligados en cuanto a su naturaleza y su metodología, pero se diferencian básicamente (adrr.com)

- Contextos emergentes: tales como mediaciones en un ámbito contencioso - administrativo, ámbito deportivo, vecinal, fiscal - tributario, entre otras.

El proceso de mediación está compuesto por distintas fases las cuales el Ilustre Colegio de Abogados de Valencia describe así<sup>62</sup>:

- ◉ Premediación. Solicitud de mediación. Información general sobre la mediación y su procedimiento.
- ◉ Etapa inicial. Firma de Acta constitutiva de la mediación. Reunión con las partes con el objetivo de recoger información para definir y encuadrar el conflicto.
- ◉ Etapa intermedia. Identificación de temas, generación de alternativas y negociación.
- ◉ Etapa final. Redacción de acuerdos. Firma del acta final. El acuerdo alzado en este proceso tendrá fuerza vinculante entre las partes y puede convertirse en título ejecutivo de conformidad con el artículo 25 de la ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles, protocolizándolo notoriamente, o bien, homologándolo judicialmente.

El contenido del acuerdo de mediación puede variar según la naturaleza y complejidad del conflicto, así como las negociaciones y acuerdos a los que hayan llegado las partes, sin embargo, generalmente incluye los siguientes elementos:

- Identificación de las partes.
- Descripción del conflicto.
- Términos y condiciones.
- Cláusulas de cumplimiento y consecuencias.
- Tratado de confidencialidad.
- Firmas de las partes y del mediador o mediadores, según sea el caso.

---

<sup>62</sup> ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE VALENCIA. Información de Manual Práctico de los MASC. Valencia. Pag 10 [En línea]. [Fecha de consulta 10 de junio de 2023]. Disponible en: [MANUAL-PRACTICO-DE-LOS-MASC.pdf \(icav.es\)](#)

En España, en materia de mediación, rige la Directiva 2008/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, sobre ciertos aspectos de la mediación en asuntos civiles y mercantiles. Dicha directiva se limita a establecer ciertas normas básicas para fomentar la mediación en los litigios transfronterizos. Así mismo, como Ley interna en España contamos con la Ley 5/2012, de 06 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles en la cual no solo se lleva a cabo la transposición de aquellas normas mínimas europeas, sino que, conforma un régimen más amplio aplicable a las mediaciones que se lleven a cabo en el territorio español y en la que al menos una de las partes tenga su domicilio en España.

En la LMACM se estructuran cinco títulos<sup>63</sup>:

- I. Disposiciones generales. Se regula el ámbito material y espacial de la norma, su aplicación en conflictos transfronterizos, los efectos de la mediación sobre los plazos de prescripción y caducidad, así como las instituciones de mediación.
- II. Principios informadores de la mediación. Define el principio de voluntariedad y libre disposición, el de imparcialidad, el de neutralidad y el de confidencialidad. A estos principios se le añaden las reglas o directrices que guían la actuación de las partes en la mediación como lo son la buena fe y el respeto mutuo, así como su deber de colaboración y apoyo al mediador.
- III. Estatuto del mediador. Determina los requisitos que deben cumplir los mediadores y los principios de su actuación. Para garantizar su imparcialidad se explicitan las circunstancias que el mediador debe comunicar a las partes, siguiendo en esto el modelo del Código de conducta europeo para mediadores.
- IV. Procedimiento de mediación. Habla sobre que la mediación es un procedimiento sencillo y flexible que permite que sean los sujetos implicados en la mediación los que determinen libremente sus fases fundamentales. La norma se limita a establecer los requisitos

---

<sup>63</sup> ESPAÑA. Ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles. [internet]. Boletín Oficial del Estado, Sábado 7 de julio de 2012, núm.162.[consulta: 23 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/2012/07/07/pdfs/BOE-A-2012-9112.pdf>

indispensables para dar validez al acuerdo que las partes alcancen, siempre bajo la premisa de que no es obligatorio alcanzar un acuerdo, pues, algunas veces, no es extraño que la mediación persiga simplemente mejorar las relaciones, sin intención de alcanzar un acuerdo de contenido concreto.

V. Ejecución de los acuerdos. La ejecución de los acuerdos se sujeta a las previsiones que ya existen en el Derecho español y no se establecen diferencias con el régimen de ejecución de los acuerdos de mediación transfronterizos cuyo cumplimiento haya de producirse en otro Estado; para ello se requiere su elevación a escritura pública como condición necesaria para su consideración como título ejecutivo.

Como ejemplo de un centro de mediación, tomaremos el Centro Español de Mediación creado por la Cámara de Comercio de España, con sede en Madrid, con el objetivo de promover la cultura de la mediación entre los operadores económicos como respuesta a la creciente demanda empresarial en el ámbito de la mediación civil y mercantil.

Dicho Centro Español de mediación cuenta con un reglamento donde se visualizan las cuestiones generales relativas al centro y a la mediación como el ámbito de aplicación, las reglas de interpretación, los diferentes tipos de comunicaciones, los plazos a los que se sujeta el proceso, el lugar y el idioma al que se someterán las partes. Del mismo modo hablan sobre el mediador, la mediación en general, el desarrollo de la mediación y el acuerdo final<sup>64</sup>.

D.- Arbitraje.

El arbitraje es el MASC que nace de una relación jurídica contractual por el cual se busca encontrar una solución a un conflicto entre dos o más personas, empresas o estados, quienes someten sus controversias a una jurisdicción alternativa en lugar de la jurisdicción ordinaria.

Para Mercedes Romero el arbitraje se define como “un procedimiento extrajudicial para resolver conflictos mediante el sometimiento de las partes, de mutuo acuerdo, a la decisión de uno o

---

<sup>64</sup> ESPAÑA. REGLAMENTO Y ESTATUTOS DEL CENTRO ESPAÑOL DE MEDIACION. [En línea]. [Fecha de consulta 26 de mayo de 2023] Disponible en: CEM-ReglamentoyEstatutos-ESP-ING-digital.pdf (cemediacion.es)

varios árbitros. El arbitraje, nace, por tanto, como una genuina manifestación de la autonomía de la voluntad de las partes”<sup>65</sup>.

El arbitraje según el Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) es “un procedimiento formal que conduce a una decisión vinculante por parte de un tribunal arbitral neutral, susceptible de ejecución de conformidad con las normas de arbitraje nacionales y tratados internacionales como el convenio de Nueva York de 1958.”<sup>66</sup>

Dentro del arbitraje podemos encontrar características tales como que tiene un origen contractual ya que para poder someterse a este MASC es necesario que las partes lo hayan expresado como voluntad en el clausulado del contrato, sin embargo, aun no existiendo dicha cláusula, se podría llevar la controversia al arbitraje. Así mismo otra de sus características es que existen un periodo de defensa, un periodo de prueba y un periodo de resolución y también resalta como característica el hecho de que cada arbitraje supone la creación de un tribunal arbitral ya que no existen tribunales arbitrales permanentes como los tribunales ordinarios, aunque como se estudiará más adelante en el presente trabajo, en el Derecho Marítimo existen asociaciones o tribunales arbitrales que prestan servicio permanentemente y que su trabajo está orientado exclusivamente a resolver conflictos de esta materia.

Las características del arbitraje las podríamos definir de esta manera:<sup>67</sup>

- Confidencialidad. Sin duda, una de las características que hacen tan atractivo al arbitraje es la de la confidencialidad pues no existe un organismo que contenga los documentos, los procedimientos y los argumentos que se llevaron a cabo durante el proceso, por lo que las empresas se sienten cómodas ya que es posible proteger su información privada y el material confidencial.

---

<sup>65</sup> ROMERO, Mercedes. Arbitraje y jurisdicción: Principios Básicos y Jurisprudencia. Thomson Reuters ARANZADI. 1ª Edición. Pag 17.

<sup>66</sup> REGLAMENTO DE ARBITRAJE Y REGLAMENTO DE MEDIACIÓN DE CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL. [En línea] [Fecha de consulta 15 de junio de 2023] Disponible en: [ICC-2021-arbitration-rules-Spanish-version.pdf \(iccspain.org\)](https://www.iccspain.org/icc-2021-arbitration-rules-spanish-version.pdf)

<sup>67</sup> IDEM

- **Especialización.** A diferencia de la jurisdicción ordinaria, los árbitros suelen ser expertos en las áreas específicas en las que verse el arbitraje lo que permite que el proceso llevado a cabo se realice con un conocimiento especializado y con experiencia previa en los temas que se discuten y deciden.
- **Neutralidad de los árbitros.** Es deber del árbitro o tribunal arbitral el demostrarse neutral e imparcial ante las partes involucradas en el conflicto.
- **Decisiones vinculantes.** A la decisión del árbitro o tribunal arbitral se le llama laudo, este laudo cuenta con la fuerza vinculante de una sentencia judicial y puede ser reconocido y ejecutado por los juzgados competentes. Este laudo, salvo acuerdo en contrario, debe ser motivado y estos pueden recurrirse pero únicamente por cuestiones de derecho y no de hechos.
- **Voluntariedad.** Las partes acuerdan, mediante una cláusula arbitral integrada en los contratos o mediante un acuerdo posterior al surgimiento del conflicto, someterse en caso de disputa al arbitraje.
- **Flexibilidad.** Aunque es el más rígido de los MASC, el arbitraje ofrece la flexibilidad en cuanto a procedimientos y leyes aplicables. Dentro de la composición del tribunal arbitral, las partes cuentan con la capacidad de adaptar y diseñar el proceso que se va a llevar a cabo dentro del mismo, adecuando ambas partes de acuerdo con sus preferencias y necesidades con la condición de que se respeten los principales fundamentos del arbitraje y las leyes aplicables.

Existen diferentes tipos de arbitraje que varían en función de la situación como pueden ser <sup>68</sup>:

#### **A. Según su administración.**

---

<sup>68</sup> SAN CRISTOBAL REALES, Susana. Anuario Jurídico y Económico Escorialense. 2013. Sistemas Alternativos de Resolución de conflictos: negociación, conciliación, mediación arbitraje, en el ámbito civil y mercantil. [Fecha de consulta 15 de junio de 2023]

- Arbitraje ad hoc. Son las propias partes quienes regulan el arbitraje, estableciendo ellas mismas las normas del procedimiento de los árbitros.
- Arbitraje institucional. Las partes se dirigen a una institución especializada, que será quien administrará el arbitraje según lo establecido en su reglamento.

**B. Según su forma de acceso.**

- Arbitraje voluntario. Se produce como consecuencia de la voluntad de las partes.
- Arbitraje forzoso. La sujeción del caso al arbitraje se encuentra dictaminado por disposición legal.

**C. Según su modalidad.**

- Arbitraje de derecho. Los árbitros juzgan el supuesto adecuando el laudo al Derecho sustantivo.
- Arbitraje de equidad. Los árbitros pueden obrar según su leal saber y entender.

**D. Según su ámbito territorial.**

- Arbitraje internacional. Aquel que se regula por normas de derecho internacional y produce efectos jurídicos dentro de los territorios partes, regulado por convenios internacionales tales como la Convención de Nueva York y la convención de Panamá.
- Arbitraje interno. Aquel arbitraje que está regulado por el ordenamiento jurídico interno de un país y por lo tanto, sus efectos solo se reducen a dicho ámbito.

**E. Según su rama del derecho.**

- Arbitraje de Derecho Público. Aquel arbitraje donde intervienen intereses públicos y el Estado interviene en forma de parte.
- Arbitraje de Derecho Privado. Aquel arbitraje en el que el proceso se refiere a normas de derecho civil o mercantil puramente.

España cuenta con diversos convenios internacionales ratificados en materia de arbitraje como lo son<sup>69</sup>:

- Convenio Europeo sobre Arbitraje Comercial Internacional.
  - Convenio sobre cláusulas de arbitraje.
  - Convenio entre España y Francia sobre conocimiento y ejecución de decisiones judiciales y arbitrales y actas auténticas.
  - Convenio entre España e Italia sobre asistencia judicial y reconocimiento y ejecución de sentencias en materia civil y mercantil.
  - Convención sobre reconocimientos y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras.
  - Convenio sobre arreglo de diferencias relativas a inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados.
  - Tratado entre España y la Confederación Suiza para la ejecución de las sentencias o fallos dictado en los respectivos países.
  - Convenio entre el Reino de España y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos sobre reconocimiento y ejecución de sentencias judiciales y laudos arbitrales en materia civil y mercantil.
  - Convenio entre el Reino de España y la República Oriental del Uruguay sobre cooperación Jurídica.
  - Tratado entre el Reino de España y la República Popular China, sobre asistencia judicial en materia civil y mercantil.
- Ley Modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI)<sup>70</sup>.

---

<sup>69</sup> CONEJERO ROOS, Cristian. HIERRO HERNANDEZ-MORA, Antonio. MACCHIA, Valeria. SOTO COAGUILA, Carlos. "El Arbitraje Comercial Internacional en Iberoamérica". LA LEY grupo Wolters Kluwer. Madrid, 2009, Primera Edición., V1, pag. 379-380

<sup>70</sup> COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL. Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional, 1985, con enmiendas adoptadas en 2006. [En línea] [Fecha de consulta 12 de junio de 2023]. Disponible en: Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional, 1985, con enmiendas adoptadas en 2006 | Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

También conocida como Ley Modelo “UNCITRAL” en referencia a sus siglas en inglés *United Nations Commission on International Trade Law*, creadas en el año 1985, es la comisión que representa el principal órgano jurídico de la ONU en el ámbito del derecho mercantil internacional y su Ley Modelo está formulada para ayudar a los Estados a reformar y modernizar sus leyes sobre el procedimiento arbitral a fin de que tengan en cuenta los rasgos particulares y las necesidades del arbitraje comercial internacional.

Regula todas las etapas del procedimiento arbitral, desde el acuerdo de arbitraje, pasando por la composición y competencia del tribunal arbitral y el alcance de la intervención del tribunal, hasta el reconocimiento y la ejecución del laudo arbitral<sup>71</sup>.

Refleja un consenso mundial sobre los aspectos más importantes de la práctica del arbitraje internacional aceptados por Estados de todas las regiones y los diferentes ordenamientos jurídicos o sistemas económicos del mundo<sup>72</sup>.

Gracias al consenso internacional que otorga la Ley Modelo CNUDMI, la mayoría de los estados del mundo que se ven involucrados en relaciones comerciales se han basado en esta ley modelo como referencia para la modernización de sus propias leyes de arbitraje. La legislación vigente en España en materia de arbitraje está constituida por la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje y sus subsecuentes modificaciones (BOE núm. 309 de 26 de diciembre de 2003, BOE núm. 121 de 21 de mayo de 2011; y BOE núm. 239, de 6 de octubre de 2015), la cual resultó un avance muy importante en la regulación de esta institución, estableciendo un nuevo marco para el arbitraje interno e internacional.

La L.A. Consta de nueve títulos que exponen lo siguiente.<sup>73</sup>

I. Disposiciones generales. Contiene las disposiciones generales sobre el arbitraje, estableciendo que sus normas se aplican a los arbitrajes cuyo lugar se encuentre dentro del territorio español, sean de carácter interno o internacional. A tal efecto se considera arbitraje

---

<sup>71</sup> IDEM

<sup>72</sup> IDEM

<sup>73</sup> ESPAÑA. Ley de arbitraje 60/2003 de 23 de diciembre. [En línea]. [Fecha consulta 15 de junio de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23646>

internacional todo aquel en el que, en el momento de celebración del convenio arbitral, las partes tengan sus domicilios en Estados diferentes, así como aquellos en los que la relación jurídica de que provenga la controversia afecte a intereses del comercio internacional. Así mismo, la Ley es aplicable a las actuaciones que requieran intervención de los órganos jurisdiccionales españoles, incluso cuando el lugar del arbitraje se encuentre fuera de España.<sup>74</sup>

II. Del convenio arbitral y sus efectos. Regula el convenio arbitral y sus efectos, estableciendo que el mismo podrá adoptar la forma de cláusula incorporada a un contrato o bien la de un acuerdo independiente. Pero en cualquiera de los casos, deberá expresar la voluntad de las partes de someter a arbitraje todas o alguna de las controversias que hayan surgido o puedan surgir respecto de una determinada relación jurídica, sea contractual o no contractual. Del mismo modo, la ley advierte que, si el convenio arbitral está contenido en un contrato de adhesión, su validez e interpretación se regirán por lo dispuesto en las normas aplicables a este tipo de contrato. En cuanto a los efectos, el convenio arbitral obliga a las partes a cumplir lo estipulado e impide a los tribunales conocer de las controversias sometidas a arbitraje, siempre que la parte a quien le interese lo invoque mediante acción declinatoria.

75

III. De los árbitros. En este apartado se regula el número de árbitros, cuya cantidad será determinada por las partes siempre que sea impar y a falta de acuerdo, se designará un solo árbitro. También se habla de la capacidad necesaria para ser árbitro. Así mismo, habla sobre el arbitraje institucional por el cual se admite que las partes encomienden la administración del arbitraje y la designación de árbitros a corporaciones de Derecho Público o a entidades públicas, así como a asociaciones y entidades sin ánimo de lucro cuyos estatutos prevean funciones arbitrales. Describe los motivos de abstención y recusación de árbitros, el procedimiento que se debe llevar a cabo para la recusación, el nombramiento de los árbitros sustitutos y la responsabilidad de los árbitros y de las instituciones arbitrales.<sup>76</sup>

---

<sup>74</sup> IDEM

<sup>75</sup> IDEM

<sup>76</sup> IDEM

- IV. De la competencia de los árbitros. Habla sobre la potestad de los árbitros para decidir sobre su competencia y de la potestad de los árbitros para adoptar medidas cautelares en caso de ser necesario.<sup>77</sup>
- V. De la sustanciación de las actuaciones arbitrales. Regula el procedimiento arbitral, el cual es gobernado regido por los principios de igualdad, audiencia y contradicción. Se establece la libertad de las partes para decidir el procedimiento, el lugar del arbitraje, el inicio, el idioma del mismo, y la oportunidad de convenir sobre normas supletorias en caso de desacuerdo.<sup>78</sup>
- VI. Del pronunciamiento del laudo y de la terminación de las actuaciones. Regula el pronunciamiento del laudo aduciendo a las normas aplicables al fondo de la controversia, en principio y salvo que las partes hayan, de manera expresa, autorizado decidir la controversia en equidna (Arbitraje de equidad), los árbitros deben decidir la controversia con base en las normas jurídicas aplicables. Dichas normas serán las del Derecho Español o en su defecto, las elegidas por las partes cuando estemos ante un arbitraje internacional.<sup>79</sup>
- VII. De la anulación y de la revisión del laudo. Se ocupa de acción de anulación del laudo arbitral, se exponen los motivos, el procedimiento y como se eleva a categoría de cosa juzgada.<sup>80</sup>
- VIII. De la ejecución forzosa del laudo. Habla sobre la ejecución forzosa del laudo arbitral, lo cual se regirá por lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Civil y lo dispuesto en este título. Así como se desarrolla la suspensión, el sobreseimiento y la reanudación de la ejecución en caso de ejercicio de la acción de anulación del laudo.<sup>81</sup>
- IX. Del exequátur de laudos extranjeros. Este último título regula el “exequátur” de laudos extranjeros, entendiendo por tales los pronunciados fuera del territorio español y

---

<sup>77</sup> IDEM

<sup>78</sup> IDEM

<sup>79</sup> IDEM

<sup>80</sup> IDEM

<sup>81</sup> IDEM

remitiéndose para ello al Convenio sobre reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras, hecho en Nueva York, el 10 de junio de 1958, sin perjuicio de lo dispuesto en otros convenios internacionales más favorables a su concesión, y se sustanciará según el procedimiento establecido en el ordenamiento procesal civil para el de sentencias dictadas por tribunales extranjeros.<sup>82</sup>

- ▶ Arbitraje comercial. En España, como se ha mencionado anteriormente, el arbitraje comercial está regulado por la Ley de Arbitraje 60/2003 y nos indica, precisamente en su artículo 9, que se materializa a través del acuerdo de arbitraje en el cual es imprescindible la voluntad de las partes para someter las controversias que se puedan generar a raíz de ese acuerdo a la jurisdicción arbitral. Así mismo, en su artículo 3 la Ley de arbitraje nos indica que el arbitraje comercial también puede ser internacional cuando el momento de la celebración del convenio arbitral, las partes contrayentes de las obligaciones tengan sus domicilios en Estados diferentes o en su defecto, que el lugar designado para el arbitraje este situado fuera del Estado donde las partes tengan sus domicilios.<sup>83</sup>
  
- ▶ Arbitraje marítimo. En consecuencia, el arbitraje marítimo es una de las formas que puede adoptar el arbitraje comercial en el cual se resuelve una controversia regulada por las normas, nacionales o internacionales, de derecho marítimo. Este arbitraje tiene su eje en el buque como epicentro de los contratos marítimos y en general del negocio marítimo. Por ende, el arbitraje marítimo internacional es aquel en el que se añaden elementos característicos como la diversidad de nacionalidades en un contrato de compraventa internacional, un contrato de transporte marítimo de mercancías, entre otros. Contando como característica una flexibilidad y amplitud organizativa en atención a la naturaleza del conflicto y la situación de las partes.<sup>84</sup>

Existen importantes instituciones a nivel internacional de arbitraje internacional como lo son<sup>85</sup>:

---

<sup>82</sup> IDEM

<sup>83</sup> IDEM

<sup>84</sup> IDEM

<sup>85</sup> ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS. Instituciones internacionales de arbitraje comercial. [En línea]. [Fecha de consulta el 15 de junio de 2023]. Disponible en: [https://www.oas.org/es/sla/ddi/arbitraje\\_comercial\\_enlaces\\_instituciones\\_arbitrales.asp](https://www.oas.org/es/sla/ddi/arbitraje_comercial_enlaces_instituciones_arbitrales.asp)

- Asociación Americana de Arbitraje (AAA). Organización de carácter privado no lucrativa que proporciona guías y reglas para las partes que desean someterse al arbitraje como medio para la solución de su controversia.
- Corte de Arbitraje Internacional de Londres (LCIA por sus siglas en inglés). Una de las instituciones arbitrales más destacadas internacionalmente, con un promedio de 303 casos por año.
- Corte Permanente de Arbitraje. Constituida por tratado en 1899, es una organización intergubernamental que proporciona servicios para la resolución de conflictos a la comunidad internacional.
- Comisión Interamericana de Arbitraje (CIAC). Creada en 1934 como respuesta a la necesidad de crear un sistema interamericano de arbitraje y conciliación, para solucionar de manera especializada las controversias comerciales ocurridas en la comunidad empresarial internacional.
- Cámara de Arbitraje Internacional de París. Creada en 1926, es actualmente uno de los centros de arbitraje franceses en activo más antiguo.

Así mismo, en España existen centros institucionales de arbitraje como son:

- Centro Internacional de Arbitraje de Madrid (CIAM).
- Corte Civil y Mercantil de Arbitraje. (CIMA).
- Corte de Arbitraje del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid.
- Corte Española de Arbitraje.
- Tribunal Arbitral de Barcelona (TAB).
- Tribunal Arbitral de Valencia.

En relación con el Derecho Marítimo, los tribunales arbitrales que se posicionan líderes para resolver las controversias internacionales se encuentran en lugares como Londres, Nueva York, Singapur y Hong Kong<sup>86</sup>.

---

<sup>86</sup> RUIZ RISUEÑO, Francisco. FERNANDEZ ROZAS, José Carlos. España. El arbitraje y la buena administración de justicia. Libro conmemorativo del 30 aniversario de la corte civil y mercantil de arbitraje. 2019. Pag 582

- En Londres donde en el año 2016 tuvieron lugar 1,750 arbitrajes marítimos, se encuentra “*The London Maritime Arbitrators Association*” (LMAA).<sup>87</sup>
  - En Nueva York existe una gran tradición de arbitraje marítimo desde el siglo XIX y al amparo de la *Federal Arbitration Act* se encuentra la *Society of Maritime Arbitrators*.<sup>88</sup>
  - En Singapur la *Singapore Chamber of Maritime Arbitration* es una organización local que promueve el arbitraje con su propio panel de árbitros y reglas. Se estima que han logrado mantener niveles de más de 200 casos nuevos de arbitraje por año.<sup>89</sup>
- Juntas Arbitrales del Transporte<sup>90</sup>.

En España se han creado en todas las comunidades autónomas unas juntas arbitrales de transporte cuyo objeto principal es resolver las reclamaciones de carácter mercantil en temas de cumplimiento de contratos de transporte terrestre y actividades auxiliares y complementarias del transporte.

Estas juntas trabajan de dos maneras.

- Si la controversia no excede de 15.000 euros y las partes intervinientes en el contrato no hayan expresado su voluntad de no someterse a las juntas arbitrales de transporte, éstas serán las únicas competentes para resolver estas reclamaciones.
- Si la controversia excede de 15.000 euros, para que las juntas arbitrales puedan ser competentes, es necesario que las partes intervinientes mediante su expresa voluntad, sometan a las juntas arbitrales del transporte el conocimiento de la controversia de que se trate.

---

<sup>87</sup> IDEM

<sup>88</sup> IDEM

<sup>89</sup> IDEM

<sup>90</sup> MINISTERIO DE TRANSPORTES, AGENDA DE MOVILIDAD URBANA. Juntas Arbitrales. [En línea] [Fecha de consulta 16 de junio de 2023]. Disponible en: Juntas arbitrales | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (mitma.gob.es)

Estas juntas arbitrales del transporte resuelven las reclamaciones e interfieren en los conflictos de contenido económico, en relación con transportes terrestres donde se incluyen los internos, los internacionales y los intermodales.

- Urbanos. Comprende autobús, taxi, tranvía, funicular, entre otros.
- Interurbanos. Autocar, taxi, ferrocarril, entre otros.
- De mercancías. Carga completa o fraccionada.
- De viajeros. Líneas regulares, discrecionales, turístico, alquiler de vehículos, entre otros.

Pueden acceder a estas juntas arbitrales cualquier usuario del transporte, el transportista, cargador o intermediario que sea parte de un contrato de transporte. El procedimiento se intenta que sea de la forma más simple posible para hacer más ágil el procedimiento. Según la información de las Juntas Arbitrales del transporte, sus características serían:

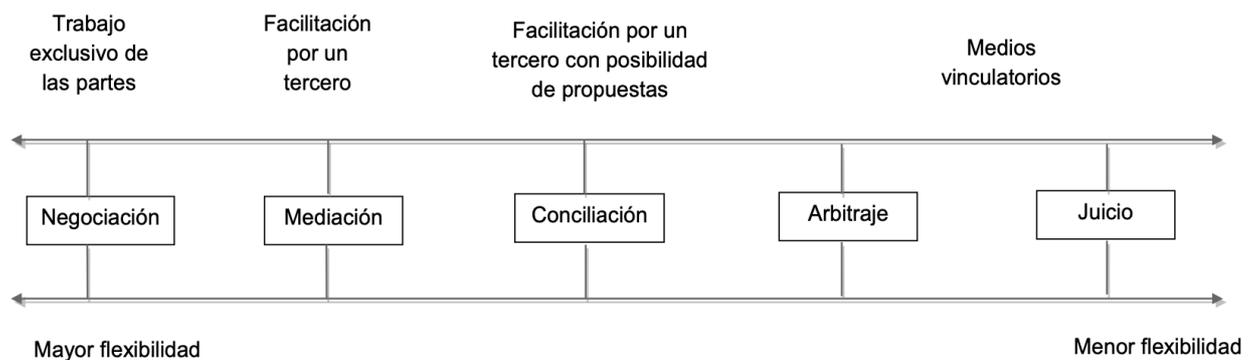
- Que un escrito de reclamación y único trámite de vista, rápido y sin formalismos para resolver las reclamaciones que se planteen.
- La intervención de las juntas es gratuita.
- La reclamación se presenta, a elección del reclamante, en la junta arbitral del lugar de origen o destino del transporte o en el lugar de la celebración del contrato, salvo que en el contrato se hubiera pactado de forma expresa la sumisión a una junta concreta.
- Si el reclamante no pudiese comparecer ante la junta arbitral, con un escrito puede otorgar su representación a otra persona.
- El laudo o acuerdo produce efecto de cosa juzgada.

El soporte legal de las juntas está constituido por:

- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, publicada en el BOE el 31 de julio 1987.

- Reglamento de la ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, publicado en el BOE del 08 de octubre del año 1987.
- Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la cual se establecen las normas para la realización de las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías, publicada en el BOE del 31 de diciembre del año 2010.
- Normas de las distintas Comunidades Autónomas que se han constituido en materia de Juntas Arbitrales del Transporte.

Como hemos podido observar a lo largo de este capítulo y tras el desarrollo de los diferentes MASC y conociendo sus principios y características, se puede afirmar que los MASC tienen diferentes tipos de rigidez, empezando por la negociación la cual podemos entender que es un MASC de “uso corriente” pues es difícil imaginar una situación en la cual una cláusula de algún contrato o si quiera algún aspecto del amplio mundo del negocio marítimo no haya sido negociada. Así mismo, conforme se avanza en los medios alternativos, se puede observar que existe menos flexibilidad pues dentro de la mediación y la conciliación ya



Fuente: Manzur, C. A. (2003). *Breviarios Jurídicos*.

existe un tercero cuyas actividades fueron descritas en párrafos anteriores, y así transcurre la “línea de los MASC” hasta que nos encontramos con el más rígido que es el arbitraje, donde las partes se someten a la decisión de un tercero con la obligación de la imparcialidad. A juicio de los autores del presente trabajo, resulta de suma importancia presentar el gráfico denominado

“Características de los mecanismos alternativos de solución de conflictos” del autor Azar Manzur para ejemplificar al lector la rigidez de los procesos dentro de los MASC.<sup>91</sup>

---

<sup>91</sup> AZAR MANZUR, Cecilia. Breviarios jurídicos, mediación y conciliación en México: Dos vías alternativas de solución de conflictos a considerar. México DF. Porrúa. 2003.

Tabla 1

<b>Año</b>	<b>Nº Anual de demandas de contratos de transporte de mercancías</b>	<b>Nº anual de demandas de contratos de transporte de viajeros</b>	<b>Nº anual de demandas de contratos de actividades auxiliares y complementarias del transporte</b>	<b>Total demandas arbitraje planteadas</b>
1999	1.805	515	26	2.346
2000	2.001	806	312	3.119
2001	2.723	961	67	3.751
2002	2.467	1.240	116	3.805
2003	2.969	1.334	149	4.394
2004	2.604	1.418	360	4.382
2005	2.663	1.832	619	5.114
2006	3.066	2.128	827	6.019
2007	2.871	2.332	858	6.061
2008	4.662	2.925	656	8.243
2009	7.226	3.411	491	11.128
2010	6.448	3.348	489	10.285
2011	5.948	3.200	502	9.650
2012	6.122	2.398	565	9.075
2013	5.888	2.300	650	8.838
2014	4.605	2.593	930	8.128
2015	3.944	2.886	716	7.546
2016	3.819	2.484	587	6.890
2017	3.502	2.898	743	7.143
2018	3.859	2.881	1.081	7.821
2019	4.091	2.528	927	7.546
2020	3.664	1.507	581	5.752
2021	3.223	1.173	526	4.922

En la pasada tabla estadística, se ofrecen datos desde el año 1999 hasta el año 2021, en la cual se presentan los datos del número de demandas de contratos de transportes de mercancías, el número anual de demandas de contratos en transporte de viajeros, el número anual de demandas de contratos de actividades auxiliares.y complementarias del transporte y el número de datos de demandas de arbitraje planteadas.

Tabla 2

Año	Laudos dictados	Otras formas de terminación	Total demandas resueltas
1999	1.231	874	2.105
2000	1.460	1.345	2.805
2001	2.018	1.489	3.507
2002	2.101	1.250	3.350
2003	2.261	1.764	4.025
2004	2.215	1.795	4.010
2005	2.777	2.015	4.792
2006	3.200	2.103	5.303
2007	2.755	2.567	5.322
2008	3.478	2.562	6.040
2009	4.545	2.346	6.891
2010	5.165	2.473	7.638
2011	5.037	2.898	7.935
2012	5.235	3.352	8.587
2013	5.209	3.381	8.590
2014	3.900	3.430	7.330
2015	3.148	3.754	6.902
2016	2.635	2.138	4.773
2017	2.940	1.952	4.892
2018	2.946	2.269	5.215
2019	3.408	1.817	5.225
2020	2.400	1.645	4.045
2021	3.317	1.720	5.037

En la tabla anterior se ofrece la estadística sobre el total de asuntos resueltos vía laudo arbitral dictado, vía distintas formas de terminación y el total de las demandas resueltas.

## **CAPITULO IV: ACTUALIDAD DEL ARBITRAJE EN ESPAÑA Y PROPUESTA PARA SU DESARROLLO.**

Una vez que se ha desarrollado una rama del Derecho tan importante y a su vez compleja como la que supone el Derecho Marítimo, su importancia dentro del comercio internacional, sus sujetos actuantes, sus posibles conflictos y los medios alternativos para la resolución de dichos conflictos, los autores del presente trabajo estimamos pertinente analizar la actualidad del arbitraje comercial, así como la del arbitraje marítimo en España.

Como se ha mencionado anteriormente, en España existen diversas instituciones arbitrales cuya función es la de administrar y ejecutar los procesos arbitrales. Estas instituciones por si solas no cuentan con facultades para decidir sobre el fondo del conflicto, sino que esta función se le atribuye exclusivamente a los árbitros. Estas instituciones son:

- Centro Internacional de Arbitraje de Madrid (CIAM).<sup>92</sup>

Se trata del centro institucional de arbitraje más joven y moderno de España que ofrece un servicio independiente, transparente y eficiente de resolución de conflictos internacionales. Cuenta con la capacidad de celebrar procesos en español, portugués, inglés y francés.

Este Centro Internacional de Arbitraje de Madrid se constituyó el día 25 de julio del año 2019 e inició su actividad el 01 de enero del año 2020. El CIAM es el resultado de la fusión de la Corte de Arbitraje de Madrid (CAM), Corte Española de Arbitraje (CEA) y Corte Civil y Mercantil de Arbitraje (CIMA). Así mismo, se encuentra asociado con la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de Madrid, la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicio y Navegación de España y la Asociación Civil y Mercantil de Arbitraje y Corte de Arbitraje del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid (ICAM).

---

<sup>92</sup> CENTRO INTERNACIONAL DE ARBITRAJE DE MADRID. España. [En línea]. [Fecha de consulta 25 de junio de 2023]. Disponible en: <https://madridarb.com/>

El ámbito de actuación del CIAM se establece en que el centro administra únicamente arbitrajes que tengan carácter internacional y administran las disputas que surgen de designaciones directas, es decir, cláusulas arbitrales que designen al CIAM como institución para administrar la controversia. Así mismo, otra forma de que el asunto llegue al CIAM es por reenvío lo cual se da cuando existan convenios arbitrales que designen a cualquiera de las entidades impulsoras (CAEM, CEA, CIMA o ICAM) como institución administradora.

El CIAM cuenta con un reglamento de arbitraje que contiene doce títulos que se mencionan a continuación con el fin de ejemplificar un reglamento de una Corte Arbitral Internacional.

- I. Cuestiones generales. Desarrolla el ámbito de aplicación de dicho reglamento, las reglas de interpretación sobre algunos términos a usar dentro del proceso, las características que deberán contener las comunicaciones en el proceso y los plazos señalados.
- II. Comienzo del arbitraje. Explica el método para el inicio del arbitraje como lo es la solicitud del mismo, la respuesta a dicha solicitud, la reconvencción en caso de existir, revisa la *prima facie* de la existencia de convenio arbitral, así como señala la provisión de fondos que deberán ser necesarios teniendo en cuenta las pretensiones reclamadas en el arbitraje.
- III. Nombramiento de los árbitros. Desarrolla el método para la elección de árbitros, el número de los mismos y su nombramiento, así como la sustitución y remoción de árbitros y sus consecuencias.
- IV. Pluralidad de partes, pluralidad de contratos y acumulación. Explica el nombramiento de árbitros en caso de existir pluralidad de partes, la intervención de terceros como parte en el arbitraje y los puntos a seguir en caso de existir pluralidad de contratos y la forma en que el centro resolverá la acumulación de expedientes.
- V. Aspectos generales del procedimiento arbitral. Desarrolla los puntos sobre el lugar del arbitraje, el idioma en que ha de desarrollarse, la representación de las partes, la financiación del arbitraje, el poder y facultades de los árbitros, las reglas del procedimiento, las normas jurídicas que han de utilizarse en el procedimiento, la renuncia tácita a la impugnación en caso de una infracción de alguna norma de dicho reglamento en caso de no ser denunciada en un plazo de treinta días a partir de la infracción.

- VI. Instrucción del procedimiento. Detalla el procedimiento comenzando por el Acta preliminar, la demanda, la contestación a la demanda, la reconvencción, la proposición de pruebas, las audiencias, los testigos pertinentes, los peritos nombrados por los árbitros, las conclusiones, preve la rebeldía, la adopción de medidas cautelares en el supuesto de ser necesario, y el cierre de la instrucción del procedimiento.
- VII. Terminación del procedimiento y emisión del laudo. Expone el plazo para dictar el laudo, que en condiciones normales, será de tres meses siguientes a la presentación de los escritores de conclusiones, detalla la forma, el contenido y la forma de comunicación del laudo, describe otras formas de terminación del arbitraje, las costas, los honorarios de los árbitros, la confidencialidad y publicación del laudo.
- VIII. Impugnación opcional del laudo. Describe el proceso para impugnar el laudo ante el mismo Centro.
- IX. Procedimiento abreviado. Desarrolla el procedimiento el cual será de aplicación cuando el asunto sea igual o inferior a 1.000.000 (un millón) de euros y siempre que las partes en el convenio arbitral no hayan pactado expresamente su no aplicación.
- X. Árbitro de emergencia. Explica el proceso para nombrar un árbitro de emergencia y describe sus facultades, así como su posible recusación y sus costes.
- XI. Arbitraje societario. Hace referencia al proceso a desarrollar cuando el objeto del arbitraje sea un conflicto surgido en el seno de una sociedad o de una corporación, fundación o asociación que contenga en sus estatutos o normas reguladoras un convenio arbitral.
- XII. Disposiciones transitorias.

Es destacable que en el mencionado Centro Internacional de Arbitraje de Madrid no existe una lista de árbitros adscritos al Centro, sino que los nombramientos se rigen por sus Reglas de Designación y Confirmación de Árbitros la cual se anexa al presente trabajo como herramienta para conocer el proceso de selección de la corte arbitral.

En los años 2020 y 2021, según el reporte de resultados del CIAM, el cual se anexa al presente trabajo, se administraron diez casos de arbitrajes, de los cuales dos versaron sobre Derecho Marítimo.

En el año 2022, según el reporte de resultados del CIAM, el cual se anexa al presente trabajo, se administraron nueve casos, de los cuales únicamente uno versó sobre transporte.

- Corte Española de Arbitraje (CEA) <sup>93</sup>.

La Corte Española de Arbitraje fue fundada en 1981 y se encuentra encuadrada en la Cámara de Comercio de España y administra casos de arbitraje nacional e internacional, siendo estos últimos administrados por el CIAM a partir del 01 de enero del año 2020. Así mismo, la CEA ofrece el procedimiento ordinario de arbitraje, el procedimiento abreviado y el procedimiento ante árbitro de emergencia.

La CEA cuenta con una lista orientativa de 289 árbitros y en el año 2022 administró, según sus estadísticas anuales que son anexadas al presente trabajo, un total de sesenta casos donde destacan tres sobre transporte marítimo. Además de administrar casos sobre transporte marítimo, administró casos sobre seguros, suministro, compraventa, sector inmobiliario, arrendamientos y contratos de prestación de servicios.

- Tribunal Arbitral del Ilustre Colegio de Abogados de Valencia (TAV)<sup>94</sup>.

El Tribunal Arbitral del Ilustre Colegio de Abogados de Valencia fue fundado en el año 2008 como respuesta a la creciente demanda de Medios Alternativos de Solución de Controversias a la jurisdicción y desde su creación, se han suscrito acuerdos importantes con instituciones nacionales e internacionales entre las cuales destacan la Corte Europea de Arbitraje como la Federación de Colegios de Abogados de Europa y la Generalitat Valenciana.

---

<sup>93</sup> CORTE ESPAÑOLA DE ARBITRAJE. España. [En línea]. [Fecha de consulta 23 de junio de 2023]. Disponible en: La Corte Española de Arbitraje tramita 60 casos por valor de 125 millones de euros en 2022 | CORTE ESPAÑOLA DE ARBITRAJE (cearbitraje.com)

<sup>94</sup> TRIBUNAL ARBITRAL ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE VALENCIA. España. [En línea]. [Fecha de consulta 25 de junio de 2023]. Disponible en: <https://tav.icav.es/sobre-el-tav/>

En el TAV se pueden llevar a cabo arbitrajes nacionales e internacionales ya sean de derecho o en equidad. Y se tiene prevista la posibilidad de someter el laudo al recurso de apelación, siempre que las partes se encuentren expresamente de acuerdo. Así mismo, la tramitación de los arbitrajes en el TAV se desarrollará conforme a las normas establecidas en su Reglamento y, supletoriamente, por la ley 60/2003 de 23 de diciembre, de Arbitraje.

El TAV cuenta con árbitros especializados en arrendamientos, propiedad horizontal, derecho e la edificación, contratación civil y mercantil, sociedades, propiedad intelectual e industrial, Derecho de la competencia, familia y sucesiones, Derecho internacional privado y comunitario, seguros y responsabilidad civil, bancario, empresa familiar, derecho deportivo, enemigas renovables, derecho agrario y de aguas, derecho valenciano y destacando que cuenta con 03 árbitros especializados en Derecho Marítimo y transporte<sup>95</sup>.

- Corte de Arbitraje y Mediación de Valencia.

La Corte de Arbitraje y Mediación de Valencia se creó en el año 1989 por la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Valencia la cual, con el fin de garantizar su transparencia, independencia y autonomía, dotó a la a la Corte de autonomía e independencia, permitiendo así la transparencia.<sup>96</sup>

Cuenta con una amplia lista de árbitros y cuenta con arbitrajes en multitud de ramas del Derecho, específicamente cuenta con 4 árbitros especializado en Derecho Marítimo<sup>97</sup>.

---

<sup>95</sup> TAV. España. [En línea], [Fecha de consulta 25 de junio de 2023]. Disponible en: <https://tav.icav.es/censo-de-arbitros/>

<sup>96</sup> CORTE DE ARBITRAJE Y MEDIACIÓN DE VALENCIA. España. [En línea]. [Fecha de consulta 25 de junio de 2023]. Disponible en: Descripción general de la Corte | Quiénes somos - Corte de Arbitraje y Mediación de Valencia ([cortearbitrajeymediacionvalencia.com](http://cortearbitrajeymediacionvalencia.com))

<sup>97</sup> IDEM

- Tribunal Arbitral de Barcelona (TAB).

Fundado el 15 de febrero del año 1989 por parte del Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona, el Colegio de Notarios de Cataluña, la Cámara de Comercio de Barcelona y el Consejo de la Abogacía Catalana.

El TAB administra arbitrajes de numerosas áreas del Derecho y cuenta con 207 árbitros registrados, figurando únicamente 1 con especialidad en Derecho Marítimo y Portuario <sup>98</sup>.

Así mismo. El TAB en el año 2022, según su estadística la cual se anexa al presente documento, administró 97 expedientes entre los cuales no se reporta alguno relativo al Derecho Marítimo<sup>99</sup>.

Como hemos podido observar en el estudio de los diferentes tribunales arbitrales con mayor importancia en España, el arbitraje dentro de este país se encuentra en crecimiento gracias a la confianza que otorgan los tribunales a través de sus árbitros, sus procesos y sus decisiones imparciales.

Los autores del presente trabajo creemos que es el momento oportuno de apostar por España para que a través de, por ejemplo, la Corte Internacional de Arbitraje de Madrid y el Tribunal Arbitral del Ilustre Colegio de Abogados de Valencia se empiece a tomar en cuenta a España como un país apto para albergar los arbitrajes internacionales y en concreto, para ser sede de arbitrajes marítimos internacionales y en las siguientes líneas expondremos las ventajas con las que cuenta el Estado español para lograr este fin.

Uno de los mayores detractores que tenía el arbitraje en España era que podía existir la intromisión de los tribunales en asuntos arbitrales, es decir, gracias a algunas resoluciones del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que avalaban, para algunos casos, la intervención de los jueces en casos ya arbitrados y esto hacía que las empresas que se querían someter al arbitraje lo vieran como algo no posible pues se entendía como una pérdida de tiempo y dinero para que al final el laudo se convirtiera en nulo. Sin embargo, esto ha quedado atrás gracias a

---

<sup>98</sup> TRIBUNAL ARBITRAL DE BARCELONA. España. [En línea]. [Fecha de consulta 25 de junio de 2023]. Disponible en: <https://tab.es/es/listado-de-arbitros/>

<sup>99</sup> TAB. España [En línea]. [Fecha de consulta el 25 de junio de 2023]. Disponible en: [https://tab.es/wp-content/uploads/2023/03/estadistiques\\_2022-TAB.pdf](https://tab.es/wp-content/uploads/2023/03/estadistiques_2022-TAB.pdf)

tres sentencias del Tribunal Constitucional, concretamente las STC 46/2020, de 15 de junio de 2020 (recurso de amparo 3130-2017) en la cual entre otras cosas el TC considera que es riesgoso el convertir el concepto de “orden público” como puerta o pretexto para que el órgano judicial reexamine las cuestiones debatidas en el procedimiento arbitral, lo cual vulnera la autonomía de la voluntad de las partes, quienes han convenido someter su controversia al arbitraje, rechazando así someterse a las reglas procesales; TC 17/2021 de 15 de febrero de 2021 (recurso de amparo 3956-2018) y la STC 65/2021 de 15 de marzo de 2021.

Estas sentencias son clave para fijar con precisión los límites del control jurisdiccional pues señalan que cabe anular la decisión arbitral cuando se han incumplido las garantías procedimentales fundamentales o cuando el laudo carezca de motivación o esta sea arbitraria o ilógica, pero en ningún caso será lícita la anulación por el hecho de que las conclusiones alcanzadas sean consideradas erróneas o insuficientes.

En ese sentido, habiendo el Tribunal Constitucional reafirmado a España como un país “amigo” del arbitraje, es importante mencionar que una de las ventajas con la que se cuentan es que España tiene una amplia seguridad jurídica, que como el propio Tribunal Constitucional define en su sentencia STC 27/1981, de 20 de julio, es la “suma de certeza y legalidad, jerarquía y publicidad normativa, irretroactividad de lo no favorable, interdicción de la arbitrariedad pero que, si se agotara en la adición de estos principios, no hubiera precisado de ser formulada expresamente. La seguridad jurídica es la suma de estos principios, equilibrada de tal manera que permita promover, en el orden jurídico la justicia y la igualdad, en libertad.”<sup>100</sup>

Continuando con el material legal con el que España puede ser atractiva para el arbitraje internacional, cuenta con la ley de arbitraje 60/2003, que como se explicó en el capítulo inmediato anterior, fue realizada basándose en la Ley Modelo CNUDMI o UNCITRAL. Así mismo, el atractivo para el caso de los arbitrajes internacionales en Derecho Marítimo, cuenta con la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima publicada en el BOE núm. 180, de 25 de julio del año 2014, la cual sustituye el Libro III sobre el comercio marítimo del Código de Comercio de 1885. La LNM es una de las más modernas en la materia en Hispanoamérica.

---

<sup>100</sup> CONGRESO DE LOS DIPUTADOS. España. [En línea]. [Fecha de consulta 27 de junio de 2023]. Disponible en: [https://www.congreso.es/constitucion/ficheros/sentencias/stc\\_027\\_1981.pdf](https://www.congreso.es/constitucion/ficheros/sentencias/stc_027_1981.pdf)

La LNM cuenta con diez títulos los cuales son<sup>101</sup>:

I. De la ordenación administrativa de la navegación.

I. De los vehículos de la navegación.

II. De los sujetos de la navegación.

III. De los contratos de utilización del buque.

IV. De los contratos auxiliares de la navegación.

V. De los accidentes de la navegación.

VI. De la limitación de la responsabilidad.

VII. Del contrato de seguro marítimo.

VIII. Especialidades procesales.

IX. Certificación pública de determinados expedientes de Derecho Marítimo.

Otra de las ventajas que otorga esta LNM es la relevancia que se le otorgan a los convenios internacionales con relación al negocio marítimo, pues es la misma ley la que remite a dichos convenios como parte del derecho español aplicable. El arbitraje y las cláusulas se regulan en el Título IX, en el capítulo I, en los artículos 468 y 469 en los términos desarrollados en el tema de conflictos en el Derecho Marítimo del presente trabajo.

Otra de las certezas que puede ofrecer España como estado atractivo para el arbitraje internacional y aplicado a este caso, el arbitraje en Derecho Marítimo, es que forma parte de los Estados firmantes de la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las

---

<sup>101</sup> ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 27 de junio de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877&p=20200708&tn=2>

sentencias Arbitrales extranjeras, firmado en Nueva York en 1958 y entrando en vigor el 07 de junio de 1958, mejor conocida como “Convención de Nueva York”, que tiene como objetivo establecer normas legislativas comunes para el reconocimiento de los acuerdos o pactos de arbitraje y reconocimiento y la ejecución de las sentencias o laudos arbitrales extranjeros y no nacionales. La convención vela por que dichas sentencias sean reconocidas en la jurisdicción de los Estados y puedan ejecutarse en ellos, en general, de la misma manera que las sentencias o laudos arbitrales nacionales.<sup>102</sup>

En ese sentido, España en el plano jurídico se encuentra en una posición inmejorable para recibir y administrar de forma correcta los arbitrajes internacionales y en particular los de Derecho Marítimo pues cuenta con una capacidad legal, jurisprudencial y doctrinal óptima, además de contar con otras ventajas que no son meramente jurídicas que podrían ser atrayentes para que tanto las personas físicas como las jurídicas decidan someter sus controversias al arbitraje español, en el cual se pueden llevar a cabo arbitrajes en castellano, característica favorable para los países hispanohablantes pues se ha referido en reiteradas ocasiones que es difícil entender que teniendo una alta cantidad de arbitrajes entre estos países, los arbitrajes deban someterse a tribunales en los cuales el idioma oficial casi por costumbre sea el inglés, además de ofrecer como ventaja a estos países un derecho aplicable al fondo, el cual es más parecido al que se ejerce en su interior que el derecho anglosajón.

Además, España cuenta con profesionales de la abogacía especializados en Derecho Marítimo que gozan de una gran reputación por sus amplias capacidades, sin embargo, a juicio de los autores es importante promover la especialización en arbitraje marítimo para contar con una cantidad más amplia de profesionales en ese sector, pues como hemos visto en el desarrollo de los distintos tribunales, el número actual de árbitros especializados en Derecho Marítimo sigue siendo bajo.

Madrid en particular cuenta con aspectos importantes además de la situación favorable de la seguridad jurídica y el capital humano con el que cuenta, como lo son los aspectos económicos pues es una ciudad más barata que Londres, Ginebra, Zurich o París, cuenta con una gran

---

<sup>102</sup> COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL. [En línea]. [Fecha de consulta 27 de junio de 2023]. Disponible en: [https://uncitral.un.org/es/texts/arbitration/conventions/foreign\\_arbitral\\_awards](https://uncitral.un.org/es/texts/arbitration/conventions/foreign_arbitral_awards)

conexión en términos aéreos pues significa una de las principales conexiones entre Europa y América Latina, y se considera que los costes generales y los asociados al arbitraje no son especialmente caros a comparación de sitios como Londres o París.

Del mismo modo, Madrid cuenta con la importante ventaja de que su percepción ante el mundo del arbitraje internacional ha crecido en los últimos años gracias al Centro Internacional de Arbitraje de Madrid y las ventajas que ya hemos expuesto en líneas anteriores.

Sin lugar a dudas, la comunidad hispanohablante representa un importante sector que Madrid podría liderar, al igual que ha hecho Singapur con el mercado asiático, por lo que es importante estrechar los lazos con los múltiples centros de arbitraje con los que cuenta Latinoamérica para mostrarles la capacidad de albergar las disputas al nivel de las grandes potencias en arbitraje tanto en lo general, como en lo particular que sería el arbitraje marítimo.

En el caso de Valencia, se trata del puerto que se ha consolidado como el puerto del Mediterráneo mejor conectado y se encuentra en el lugar número 20 a nivel mundial en conectividad, según informa la misma autoridad portuaria, por lo que con esos datos y con la esperada ampliación de la terminal norte que está planeada como la terminal de contenedores más sostenible y moderna del mundo y el incremento en operaciones y movimientos que conllevaría, podría hacer que las empresas más grandes en el mundo marítimo puedan decidir qué tanto en sus contratos donde intervengan partes hispanohablantes como en sus contratos en general puedan negociar cláusulas de remisión al Tribunal arbitral del Ilustre Colegio de Abogados de Valencia, contando así con una gran ventaja para el ahorro de costes de representación pues teniendo en sus oficinas de Valencia abogados especializados en Derecho Marítimo y contando con un Tribunal arbitral con garantías suficientes para realizar la actividad arbitral con los mayores estándares de calidad, podrían optar a que los contratos marítimos que cuenten con actividad dentro del rango de operación en la cual el puerto de Valencia es líder, lleven insertada en la cláusula arbitral el sometimiento a los tribunales arbitrales de Valencia.

Para que todo esto sea posible, es necesario seguir en el crecimiento del arbitraje internacional y en el arbitraje marítimo internacional solucionando aspectos que en opinión de los autores frenan el desarrollo de España en la materia como podrían ser la poca difusión que se otorga a este MASC por parte del Estado e inclusive de los interesados, la poca iniciática y apoyo al arbitraje por parte de las empresas inmersas en el negocio marítimo en España y la poca

cooperación entre los mismos centros y tribunales arbitrales para impulsar a España como sede de arbitrajes marítimos.

Es necesario que España tome mayor conciencia sobre su actividad marítima, no solo en la importancia del negocio, la industria y los puertos españoles, sino en la administración de justicia y por ende, en el desarrollo de los tribunales arbitrales para poder posicionarse como una opción viable para los arbitrajes.

Estimamos oportuno que los Centros especializados en Derecho marítimo, así como la Asociación Española de Derecho Marítimo, trabajen en cooperación con empresas del sector marítimo como lo son las empresas transportistas, empresas de cargadores y de seguros para hacerles ver que es posible el desarrollo del arbitraje dentro de España, ofreciendo quizá algunos beneficios económicos para que en sus contratos acuerden el sometimiento al arbitraje en España y con ello lograr reforzar las estadísticas de arbitrajes administrados en derecho marítimo, generando mayor confianza a las empresas internacionales para someterse a los Tribunales y Centros Arbitrales de España y en su caso, someterse a sus leyes.

Así mismo, sería de gran importancia estrechar las relaciones y la comunicación con empresas navieras, de cargadores, exportadores e importadores de los países latinoamericanos para posicionarse como opción con las ventajas descritas anteriormente, así como haciéndoles ver las ventajas que conllevaría el someterse al Derecho Español para resolver la disputa, siendo este un derecho “amigable” con sus respectivas legislaciones.

Serviría también la creación y divulgación de modelos de contratos relacionados con el Derecho Marítimo en los cuales se inserte la cláusula de jurisdicción arbitral con sometimiento a los centros y tribunales arbitrales de España y con el derecho español como la legislación que servirá para resolver el fondo del asunto.

Estamos convencidos de que con la correcta divulgación y promoción de los centros y tribunales arbitrales, de la Ley de Arbitraje y de la Ley de Navegación Marítima, así como el estrechar los lazos con los países hispanohablantes para incentivar a España como el país óptimo para el desarrollo de los arbitrajes marítimos, creará la confianza necesaria para que organizaciones como la BIMCO comiencen a ver a España como un lugar donde poder

depositar la confianza para insertar dentro de sus cláusulas arbitrales centros y tribunales arbitrales españoles como sede para las disputas que estimen convenientes.

Sin duda alguna para lograr todos los objetivos marcados para el arbitraje marítimo en España será necesario la sinergia entre las autoridades, los centros y tribunales de arbitraje y los abogados especializados en Derecho Marítimo y en arbitraje en dicha materia para así dar el paso necesario y colocar a arbitraje español donde corresponde en función del esfuerzo que se ha hecho para mejorar y agilizar los procesos arbitrales.

## CONCLUSIONES.

Como primera conclusión es importante resaltar la importancia que tiene en la vida diaria el comercio marítimo, siendo este el ecosistema donde se desarrollan los diversos temas que hemos profundizado a lo largo de este trabajo, el comercio marítimo, como bien se dijo en líneas anteriores, es uno de los principales motores económicos con el que cuenta la sociedad, es por ello que es una necesidad y una responsabilidad que las reglas sean lo suficientemente claras para evitar los conflictos dentro de este sector.

Sin embargo, es de sobra conocido que los conflictos son inherentes al ser humano y a todas las actividades desarrolladas por este, por ese motivo se han creado leyes que regulen el comercio marítimo la cual denominamos “Derecho Marítimo” que de forma simplificada hemos estudiado que se trata de aquella rama del Derecho encargada de regular las relaciones jurídicas que acontecen con motivo del uso humano del ámbito marino, donde se prevén los diferentes tipos de contratos que se pueden celebrar dentro del negocio marítimo, algunos de estos con el buque como eje central, otros con el objeto de regular el transporte de las mercancías y los pasajeros, así como otros con el objetivo de regular las relaciones laborales dentro del mismo negocio. De igual forma, dentro del referido Derecho Marítimo se regulan los espacios de la navegación, los tipos de sujetos actuantes dentro del negocio marítimo y demás cuestiones relacionadas a la navegación y todo con el fin de armonizar y crear un espacio seguro para el desarrollo de operaciones comerciales con beneficios tanto para la sociedad como para los comerciantes.

Los autores del presente trabajo estamos convencidos de que la característica principal del Derecho Marítimo es que es un derecho “supranacional” lo que hace que la complejidad aumente pues es necesario que las leyes internas de los países se encuentren en constante modificación en el sentido que lo hagan los tratados y convenios internacionales de los cuales sus países son parte.

Es necesario recalcar la importancia de los tratados y convenios internacionales dentro del Derecho Marítimo pues uno de los mayores retos es la unificación de criterios para que el comercio marítimo cumpla con su función y que en caso de que exista una controversia, no haya una parte beneficiada por acogerse a alguna ley que le beneficie a su causa a costa de la

otra parte. No está de más mencionar en este punto que existen convenios internacionales de gran importancia en materias relacionadas con el transporte marítimo tanto de mercancías como de personas, sobre el trabajo marítimo, sobre contaminación marítima, sobre la vida en el mar, créditos marítimos, accidentes de la navegación y sobre muchas materias más sin olvidar el que podría ser el eje central del resultado de este trabajo, el Convenio sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las sentencias Arbitrales extranjeras o mejor conocido como el “Convenio de Nueva York”, convenio en el que España es Estado parte.

Derivado de esto, se puede concluir que en España se cuenta con una excelente regulación jurídica en torno al Derecho Marítimo dispuesta en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima donde se prevén todas las relaciones jurídicas que se puedan ocasionar por el negocio marítimo, tomando en cuenta los aspectos más importantes de este y previendo la resolución de los conflictos que puedan surgir con ocasión de dichas relaciones jurídicas.

Así mismo, es de gran importancia darle el mismo valor a prever los conflictos que a lograr resolverlos de una manera eficaz, sin tiempos de espera desorbitados derivado de la creciente y excesiva judicialización de todo tipo de conflictos y, del mismo modo, evitar que un conflicto se vuelva tan elevado en costes en función de lo complicado y tardado que pueda llegar a ser, es por eso que los Medios Alternativos de Solución de Controversias cada vez sean más atractivos tanto para los conflictos en general como para los conflictos del Derecho Marítimo ya que en este último los tiempos son muy importantes debido a que el comercio marítimo está en constante movimiento y se necesita de soluciones ágiles y que beneficien a todas las partes involucradas.

En ese sentido, los Medios Alternativos de Solución de Controversias como lo son la negociación, conciliación, mediación y arbitraje cuyas características han quedado plenamente descritas dentro del presente trabajo, ofrecen diferentes tipos de mecanismos para resolver los conflictos con mayor agilidad, menor coste tanto económico como humano y con la posibilidad, en algunos de ellos, de que las mismas partes sean los que encuentren la solución adecuada, con una característica que no ofrece la vía jurisdiccional, que es el buscar que no solo se resuelva el conflicto de la mejor manera y con ayuda de las mismas partes, sino que en numerosos casos se busca que la relación entre las partes mejore o por lo menos no se rompa y así puedan seguir avanzando juntos.

En el Derecho Marítimo cobra especial importancia el Arbitraje, el cual podemos concluir como el MASC de mayor rigidez debido a su estructura y método de empleo, además de que la solución la otorga un tercero experto en la materia a la que pertenezca el conflicto. Es por lo anterior mencionado que existen importantes Tribunales y centros Internacionales de Arbitraje en los que se desarrollan la mayoría de arbitrajes marítimos por su gran reputación en el sector y el alto prestigio de sus árbitros en el ámbito del negocio marítimo y es por eso que las cláusulas arbitrales de los contratos tipo de mayor uso siempre indican como sede del arbitraje y el derecho para resolver el fondo del asunto, a estos centros y tribunales arbitrales.

De esta característica de las cláusulas arbitrales en los contratos “tipo” nace el deseo de los autores del presente trabajo para promover a España como un Estado idóneo para albergar los arbitrajes marítimos nacionales e internacionales, destacando que existen centros y tribunales arbitrales de prestigio en este país capacitados y acondicionados para tan importante tarea.

En ese sentido, se concluye que España cuenta con una legislación tanto arbitral a través de la ley 60/2003, de 23 de diciembre, de arbitraje como la ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima por lo más “amigable” y atractiva para lograr atraer a las empresas del sector marítimo ya que estas leyes están creadas con base en los modelos proporcionados por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional para las diferentes materias abordadas.

Derivado de lo anterior, los autores hemos concluido que es de vital importancia que España tome en serio la necesidad de apostar por ser sede de arbitrajes internacionales y en especial marítimos pues cuenta con ventajas que lo posiciona como una sede atractiva como lo es el ser un país con un sistema jurídico firme y que goza de una seguridad jurídica importante.

Así mismo, debe aprovechar el ser el Estado que cuenta con más representación histórica y social de los países de Hispanoamérica aunado a la importancia que tiene ante sus competidores el poder realizar arbitrajes en castellano, atrayendo así a los países hispanohablantes para dirimir sus controversias ante un tribunal arbitral que hable su idioma y además, que el Derecho que pueda aplicarse en esa controversia internacional sea más afín a sus sistemas jurídicos.

Se concluye también que es clave que España comience pronto a posicionarse como un país atractivo para el arbitraje internacional para que al ganar aún mayor experiencia y prestigio

dentro del sector y ya que no está prohibida la negociación de un arbitraje en un país y con una ley aplicable distinta en los contratos tipo, las empresas comiencen a tomarla como seria opción debido a que como hemos descrito en su momento, ciudades como Madrid y Valencia ofrecen una gran variedad de ventajas tanto jurídicas, económicas y sociales que pueden hacer que el arbitraje internacional en general y el marítimo en lo particular se haga costumbre en el país.

Otra de las formas que se estiman pertinentes para seguir creando la cultura del arbitraje marítimo en España sería el hacer atractivo para las empresas tanto españolas como las que radiquen en España el negociar las cláusulas arbitrales para que se sometan a los tribunales arbitrales españoles, insistiendo el ahorro de costos económicos y de esfuerzo humano que conllevaría el resolver sus conflictos en el mismo país donde se trabaja, sin tener que acudir a otra jurisdicción, con un sistema jurídico diferente elevando esto los costes debido a la necesidad de contratar abogados en los países donde se llevan a cabo los arbitrajes para una correcta representación.

Es pertinente insistir en la importancia que tendría la creación de modelos de contratos afines al derecho marítimo en los que la cláusula arbitral remita a los tribunales arbitrales de España y el derecho aplicable al fondo del asunto sea el español para así poder promocionarlos y que, con la experiencia con la que se cuenta y los excelentes abogados y árbitros con los que cuenta España en la materia, las empresas opten por acudir a dichos tribunales.

Para esto es de vital importancia la promoción y la divulgación de dichas ventajas por parte de todos los sectores como lo son el gobierno, los centros y tribunales arbitrales, el sector de la abogacía e incluso por parte de los mismos jueces de lo mercantil que son los encargados de conocer los pleitos de derecho marítimo por la vía jurisdiccional, pues el hacer de España conocido internacionalmente por su buena salud jurídica, hará que se impulsen más y mejores desarrollos por parte de las empresas marítimas, haciendo así crecer el tráfico marítimo en España e impulsando a los puertos españoles y a las empresas del sector marítimo españolas y creando así un mayor repercusión económica en el país.

## BIBLIOGRAFIA

ARROYO MARTINEZ, Ignacio. Compendio de Derecho Marítimo. Madrid. Editorial Tecnos. 22 Edición. Pág 356.

ARROYO, Ignacio. Compendio de Derecho Marítimo. Madrid. Editoriales Tecnos. 22 edición. 2002. Pág. 26

AVEDAÑO-VAL, José Gabriel. (2020) La naturaleza jurídica del Derecho marítimo. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2020]. Disponible en: <https://www.legaltoday.com/practica-juridica/derecho-mercantil/mercantil/la-naturaleza-juridica-del-derecho-maritimo-2020-05-29/>

AZAR MANZUR, Cecilia. Breviarios jurídicos, mediación y conciliación en México: Dos vías alternativas de solución de conflictos a considerar. México DF. Porrúa. 2003.

CENTRO INTERNACIONAL DE ARBITRAJE DE MADRID. España. [En línea]. [Fecha de consulta 25 de junio de 2023]. Disponible en: <https://madridarb.com/>

COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL. [En línea]. [Fecha de consulta 27 de junio de 2023]. Disponible en: [https://uncitral.un.org/es/texts/arbitration/conventions/foreign\\_arbitral\\_awards](https://uncitral.un.org/es/texts/arbitration/conventions/foreign_arbitral_awards)

COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL. Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional, 1985, con enmiendas adoptadas en 2006. [En línea] [Fecha de consulta 12 de junio de 2023]. Disponible en: Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional, 1985, con enmiendas adoptadas en 2006 | Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

CONEJERO ROOS, Cristian. HIERRO HERNANDEZ-MORA, Antonio. MACCHIA, Valeria. SOTO COAGUILA, Carlos. ‘El Arbitraje Comercial Internacional en Iberoamérica’. LA LEY grupo Wolters Kluwer. Madrid, 2009, Primera Edición., V1, pag. 379-380

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS. España. [En línea]. [Fecha de consulta 27 de junio de 2023]. Disponible en:

[https://www.congreso.es/constitucion/ficheros/sentencias/stc\\_027\\_1981.pdf](https://www.congreso.es/constitucion/ficheros/sentencias/stc_027_1981.pdf)

CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (1994). [En línea] [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

CORTE DE ARBITRAJE Y MEDIACIÓN DE VALENCIA. España. [En línea]. [Fecha de consulta 25 de junio de 2023]. Disponible en: Descripción general de la Corte | Quiénes somos - Corte de Arbitraje y Mediación de Valencia ([cortearbitrajeymediacionvalencia.com](http://cortearbitrajeymediacionvalencia.com))

CORTE ESPAÑOLA DE ARBITRAJE. España. [En línea]. [Fecha de consulta 23 de junio de 2023]. Disponible en: La Corte Española de Arbitraje tramita 60 casos por valor de 125 millones de euros en 2022 | CORTE ESPAÑOLA DE ARBITRAJE ([cearbitraje.com](http://cearbitraje.com))

DICCIONARIO PANAHISPANICO DEL ESPAÑOL JURIDICO. 1ª.ed.,. [En versión 1.1 en línea]. [Fecha de consulta 21 de abril 2023]. Disponible en: <https://dpej.rae.es/lema/derecho-del-mar>

DICCIONARIO PANAHISPANICO DEL ESPAÑOL JURIDICO. 1ª.ed.,. [En versión 1.1 en línea]. [Fecha de consulta 21 de abril 2023]. Disponible en: <https://dpej.rae.es/lema/derecho-del-mar>

DICCIONARIO PANAHISPANICO DEL ESPAÑOL JURIDICO. 1ª.ed.,. [En versión 1.1 en línea]. [Fecha de consulta 5 de mayo 2023]. Disponible en: <https://dpej.rae.es/lema/incumplimiento-de-contrato>

DICCIONARIO PANAHISPANICO DEL ESPAÑOL JURIDICO. 1ª.ed.,. [En versión 1.1 en línea]. [Fecha de consulta 25 de mayo 2023]. Disponible en: Definición de mediación - Diccionario panhispánico del español jurídico – RAE

ENRIQUEZ ROSAS, José David. Anuario Mexicano de Derecho Internacional, vol XV. 2015. OP.CIT. Pág 9-10 y 828

ESPAÑA. Constitución española (BOE núm.311, de 29 de diciembre de 1978). [En línea]. [Fecha de consulta 5 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1978-31229>

ESPAÑA. Ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles. [internet]. Boletín Oficial del Estado, Sábado 7 de julio de 2012, núm.162.[consulta: 23 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/2012/07/07/pdfs/BOE-A-2012-9112.pdf>

ESPAÑA. Ley de arbitraje 60/2003 de 23 de diciembre. [En línea]. [Fecha consulta 15 de junio de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23646>

ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

ESPAÑA. Ley14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [En línea]. [Fecha de consulta 27 de junio de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877&p=20200708&tn=2>

ESPAÑA. Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1885-6627>

ESPAÑA. REGLAMENTO Y ESTATUTOS DEL CENTRO ESPAÑOL DE MEDIACION. [En línea]. [Fecha de consulta 26 de mayo de 2023] Disponible en: [CEM-ReglamentoyEstatutos-ESP-ING-digital.pdf](https://www.cemediacion.es/ReglamentoyEstatutos-ESP-ING-digital.pdf) (cemediacion.es)

ESPAÑA.Ley Orgánica del Poder Judicial de 1 de julio, 6/1985, artículo 86 bis fracción I. [En línea] [Fecha de consulta 6 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12666>

FRANCO, Oscar. LA CONCILIACIÓN Y LA MEDIACIÓN. METODOS EFICACES DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS. [En línea]. [Fecha de consulta 25 de mayo de 2023] Disponible en: La Conciliación y la Mediación, están muy ligados en cuanto a su naturaleza y su metodología, pero se diferencian básicamente (adrr.com)

GARCIA PITA Y LASTRES, José Luis et al. Estudios de Derecho Marítimo. 2012. Navarra. Thompson Reuters (Legal).

GINEBRA. Convenio Internacional sobre embargo preventivo de buques. [En línea] [Fecha de consulta 6 de mayo de 2023]. Disponible en: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.boe.es/boe/dias/2011/05/02/pdfs/BOE-A-2011-7751.pdf>

GINEBRA. Convenio Internacional sobre embargo preventivo de buques. [En línea] [Fecha de consulta 6 de mayo de 2023]. Disponible en: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.boe.es/boe/dias/2011/05/02/pdfs/BOE-A-2011-7751.pdf>

ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE TARRAGONA. [En línea] [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.icatarragona.com/continguts/revista/1813/auxiliares-comerciales-del-naviero-apuntes-sobre-la-responsabilidad-del-gestor-naval-el-consignatario-de-buques-y-el-transitario-en-los-contratos-de-transporte-maritimo/>

ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE VALENCIA. Información de Manual Práctico de los MASC. Valencia. Pag 5 [En línea]. [Fecha de consulta 10 de junio de 2023]. Disponible en: [MANUAL-PRACTICO-DE-LOS-MASC.pdf \(icav.es\)](#)

ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE VALENCIA. Información de Manual Práctico de los MASC. Valencia. Pag 10 [En línea]. [Fecha de consulta 10 de junio de 2023]. Disponible en: [MANUAL-PRACTICO-DE-LOS-MASC.pdf \(icav.es\)](#)

INCOTERMS 2020 POR LA CAMARA INTERNACIONAL DE COMERCIO. Cámara de Comercio de España. [En línea] [Fecha de consulta 22 de abril de 2023] Disponible en: <https://www.camara.es/sites/default/files/distributiva/incoterms.pdf>

LA LEX MERCATORIA EN EL LIBRE COMERCIO: UN DERECHO PRIVADO TRANSNACIONAL. (Ponencia presentada en el IV CONGRESO INTERNACIONAL DE

DERECHO COMERCIAL celebrado en la ciudad de Cali - Colombia los días 27 y 28 de septiembre del 2012) Por Néstor Raúl Londoño S[1]. Universidad Pontificia Bolivariana Disponible en:

[https://www.researchgate.net/publication/236024736\\_LA\\_LEX\\_MERCATORIA\\_EN\\_EL\\_LIBRE\\_COMERCIO\\_UN\\_DERECHO\\_PRIVADO](https://www.researchgate.net/publication/236024736_LA_LEX_MERCATORIA_EN_EL_LIBRE_COMERCIO_UN_DERECHO_PRIVADO)

MINISTERIO DE TRANSPORTES, AGENDA DE MOVILIDAD URBANA. Juntas Arbitrales. [En línea] [Fecha de consulta 16 de junio de 2023]. Disponible en: Juntas arbitrales | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ([mitma.gob.es](http://mitma.gob.es))

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS. Instituciones internacionales de arbitraje comercial. [En línea]. [Fecha de consulta el 15 de junio de 2023]. Disponible en: [https://www.oas.org/es/sla/ddi/arbitraje\\_comercial\\_enlaces\\_instituciones\\_arbitrales.asp](https://www.oas.org/es/sla/ddi/arbitraje_comercial_enlaces_instituciones_arbitrales.asp)

PEREZ PORTO, J., GARDEY, A. (19 de noviembre de 2019). *Negociación - Qué es, definición y concepto*. [En línea]. Última actualización el 23 de noviembre de 2020. Recuperado el 30 de junio de 2023. Disponible en: <https://definicion.de/negociacion/>

PIZARRO AMIGO, Marcela. BARROILHET ACEVEDO, Claudio. COSTUMBRES y PRÁCTICAS UNIFORMES PARA LOS CRÉDITOS DOCUMENTARIOS” UCP 600. Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso XXX (Valparaíso, Chile, 2008). Pág 156. [En línea] [Fecha de consulta 22 de abril] Disponible en: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://scielo.conicyt.cl/pdf/rdpucv/n30/art03.pdf>

PRINCIPIOS UNIDROIT SOBRE LOS CONTRATOS INTERNACIONALES. Instituto internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), Roma. 2018[En línea]. [Fecha de consulta 22 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.unidroit.org/wp-content/uploads/2021/06/Unidroit-Principles-2016-Spanish-i.pdf>

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Diccionario de la lengua española, 23.<sup>a</sup> ed., [versión 23.6 en línea]. [Fecha de consulta 10 de junio de 2023]. Disponible en: <https://dle.rae.es>.

REGLAMENTO DE ARBITRAJE Y REGLAMENTO DE MEDIACIÓN DE CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL. [En línea] [Fecha de consulta 15 de junio de 2023] Disponible en: [ICC-2021-arbitration-rules-Spanish-version.pdf \(iccspain.org\)](https://www.iccspain.org/ICC-2021-arbitration-rules-Spanish-version.pdf)

ROMERO GÁVEZ, Salvador. Conciliación: Procedimiento y técnicas de conciliación. Negociaciones Directa y Asistida. Tratado de Gestión de Conflictos. Lima. ASPODES, 2003. Capítulo V. [EN línea]. [Fecha consulta 10 de junio 2023]. Disponible en: [PROCESO DE CONCILIACION Antonio Romero.doc \(cejamericas.org\)](#)

ROMERO, Mercedes. Arbitraje y jurisdicción: Principios Básicos y Jurisprudencia. Thomson Reuters ARANZADI. 1ª Edición. Pag 17.

RUIZ RISUEÑO, Francisco. FERNANDEZ ROZAS, José Carlos. España. El arbitraje y la buena administración de justicia. Libro conmemorativo del 30 aniversario de la corte civil y mercantil de arbitraje. 2019. Pag 582

SAN CRISTOBAL REALES, Susana. Anuario Jurídico y Económico Escurialense. 2013. Sistemas Alternativos de Resolución de conflictos: negociación, conciliación, mediación arbitraje, en el ámbito civil y mercantil. [Fecha de consulta 15 de junio de 2023]

TAB. España [En línea]. [Fecha de consulta el 25 de junio de 2023]. Disponible en: [https://tab.es/wp-content/uploads/2023/03/estadistiques\\_2022-TAB.pdf](https://tab.es/wp-content/uploads/2023/03/estadistiques_2022-TAB.pdf)

TAV. España. [En línea], [Fecha de consulta 25 de junio de 2023]. Disponible en: <https://tav.icav.es/censo-de-arbitros/>

TOBIO RIBAS, Ana María. La responsabilidad del transitario tras la Ley de Navegación Marítima: ¿una cuestión abierta.? Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal. 2019. N°24,.Pág 15. [En línea]. [Fecha de consulta 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7241220>

TRIBUNAL ARBITRAL DE BARCELONA. España. [En línea]. [Fecha de consulta 25 de junio de 2023]. Disponible en: <https://tab.es/es/listado-de-arbitros/>

TRIBUNAL ARBITRAL ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE VALENCIA. España.  
[En línea]. [Fecha de consulta 25 de junio de 2023]. Disponible en: <https://tav.icav.es/sobre-el-tav/>

VICENTE ALMAZÁN, Miguel. Intervención notarial en expedientes de derecho marítimo. Madrid. Revista 6. Nº 109 Mayo-Junio [En línea]. [Fecha de consulta 7 de junio de 2023]. Disponible en: Intervención notarial en expedientes de derecho marítimo (elnotario.es)



**Universidad  
Europea** VALENCIA

El Prof. **D.<sup>a</sup> ROBYN GUTIERREZ CHEESMAN**, Director del Trabajo Fin de Máster titulado “**MEDIOS ALTERNATIVOS DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS (MASC) EN EL DERECHO MARÍTIMO. EVOLUCIÓN, APLICACIÓN Y MEJORAS EN ESPAÑA**”, del que es autor **D. ALEJANDRO SANTAMARÍA ORTEGA Y D. DANIEL HIDALGO DURÁ**,

**AUTORIZA** la presentación del referido Trabajo Fin de Máster para su defensa, en cumplimiento de la normativa vigente.

Fecha: 2023.07.06

19:34:12 +02'00'

NOMBRE

**ROBYN - NIF - NIF 29201936D**

Valencia,  
NOMBRE 07 de julio  
de 2023.

Firmado

**GUTIERREZ CHEESMAN**

digitalmente por

NOMBRE  
GUTIERREZ

## PERMISO DE DIVULGACIÓN

D. Alejandro Santamaría Ortega y D. Daniel Hidalgo Durá , con el  
expediente número 22065173 y 22129602 , estudiante de Máster de  
Gestión del negocio marítimo y derecho marítimo

Permite la divulgación   SI NO

### En caso de respuesta afirmativa PERMITE

Que el trabajo de su autoría titulado Medios alternativos de solución de controversias (MASC) en el derecho marítimo. Evolución, aplicación y mejoras en España

pueda ser exhibido en los soportes y canales (radio, televisión, Internet, prensa y demás) que la Universidad Europea de Valencia estime necesario para la promoción profesional de sus exalumnos siempre que se cite su autoría. También permite difundir el citado proyecto a través del Repositorio de Trabajos Fin de Estudios TITULA\*.

Fecha y firma del autor:

6 de julio de 2023



### \*Información para los autores

La finalidad principal del Repositorio TITULA de la Universidad Europea de

Valencia, es recopilar y dar mayor visibilidad a los Trabajos Fin de Estudios.

En los trabajos realizados en grupo, es obligatorio que cada autor cumplimente de forma individual un permiso de divulgación.

Todas las citas de otras obras que contiene el trabajo están reseñadas adecuadamente tal y como se dispone en el artículo 32 de la Ley de Propiedad Intelectual.

El autor preserva los derechos de explotación y de uso, pudiendo publicar su trabajo en otros soportes, revistas, editoriales, etc. Los proyectos incluidos en el Repositorio dispondrán de licencias Creative Commons del tipo “Reconocimiento - no comercial - sin obra derivada” de modo que los usuarios tendrán que citar y reconocer los créditos de los trabajos, no se podrán utilizar para fines comerciales y no se podrán alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de los mismos.

Solo se mostrarán en acceso abierto aquellos trabajos que tengan el permiso de divulgación del autor y cumplan con los criterios de calidad marcados por la Universidad.

Acepto que mis datos sean tratados conforme a la Política de privacidad y protección de datos de la Universidad Europea (disponible en: <https://universidadeuropea.es/politica-de-privacidad>).



CONFIRMACIÓN DE ORIGINALIDAD DEL TRABAJO FIN DE MÁSTER

D. Alejandro Santamaría Ortega y Daniel Hidalgo Durá con núm. de expediente ...22065173...y 22129602....., estudiantes del Máster en -Gestión del negocio marítimo y derecho marítimo-----

CONFIRMA que el Trabajo Fin de Máster titulado “Medios alternativos de solución de controversias (MASC) en el derecho marítimo. Evolución, aplicación y mejoras en España”

es fruto exclusivamente de su esfuerzo intelectual, y que no ha empleado para su realización medios ilícitos, ni ha incluido en él material publicado o escrito por otra persona, sin mencionar la correspondiente autoría. En este sentido, confirma específicamente que las fuentes que haya podido emplear para la realización de dicho trabajo, si las hubiera, están correctamente referenciadas en el cuerpo del texto, en forma de cita, y en la bibliografía final.

Así mismo, declara conocer y aceptar que de acuerdo a la Normativa de la Universidad Europea, el plagio del Trabajo Fin de Máster entendido como la presentación de un trabajo ajeno o la copia de textos sin citar su procedencia y considerándolos como de elaboración propia, conllevará automáticamente la calificación de “suspense” (0) tanto en convocatoria ordinaria como extraordinaria, así como la pérdida de la condición de estudiante y la imposibilidad de volver a matricular la asignatura hasta que no transcurra un curso académico.

Fecha y firma:  
6 de junio de 2023

Los datos consignados en esta confirmación serán tratados por el responsable del tratamiento, UNIVERSIDAD EUROPEA DE VALENCIA, S.L.U., con la finalidad de gestión del Trabajo Fin de Grado/Máster del titular de los datos. La base para el tratamiento de los datos personales facilitados al amparo de la presente solicitud se encuentra en el desarrollo y ejecución de la relación formalizada con el titular de los mismos, así como en el cumplimiento de obligaciones legales de UNIVERSIDAD EUROPEA DE VALENCIA,

S.L.U. y el consentimiento inequívoco del titular de los datos. Los datos facilitados en virtud de la presente solicitud se incluirán en un fichero automatizado y mixto cuyo responsable es UNIVERSIDAD EUROPEA DE VALENCIA, S.L.U., con domicilio en Paseo de la Alameda 7, 46010 Valencia. Asimismo, de no manifestar fehacientemente lo contrario, el titular consiente expresamente el tratamiento automatizado total o parcial de dichos datos por el tiempo que sea necesario para cumplir con los fines indicados. El titular de los datos tiene derecho a acceder, rectificar y suprimir los datos, limitar su tratamiento, oponerse al tratamiento y ejercer su derecho a la portabilidad de los datos de carácter personal, todo ello de forma gratuita, tal como se detalla en la información completa sobre protección de datos en el enlace <https://universidadeuropea.es/1olítica-de-privacidad>.