

! La odisea de un ministro de Transporte llega a al cine

La película francesa "Exercice de l'Etat" explica a través de un ministro de Transporte cómo se tejen las relaciones de poder y cómo afronta complejas situaciones en el desempeño de su responsabilidad.



! Silos de hormigón, una nueva modalidad de buceo

El estudio de arquitectura polaco Moko Architects ha ideado un proyecto para convertir silos de hormigón de una zona industrial cercana a Varsovia en lugares para realizar buceo acuático.

? Un 'Harlem Shake' en una facultad de náutica

¿En qué facultad de náutica española se grabó la semana pasada un 'Harlem Shake' en el que pidieron la colaboración y la presencia del alumnado a través de las redes sociales para llevarlo a cabo?

TRIBUNA

30 años de arbitraje a la alemana

Markus Gómez
Asociado en J&A
Garrigues SLP



El arbitraje, como mecanismo de resolución de conflictos alternativo a los juzgados, se ha ido consolidando a nivel internacional en las disputas derivadas de la actividad diaria de astilleros, navieros, fletadores, exportadores y aseguradores. Con motivo del trigésimo aniversario de la creación de la Asociación Alemana de Arbitraje Marítimo (German Maritime Arbitration Association o GMAA), a continuación se detallan algunos aspectos interesantes para operadores españoles que convierten a este procedimiento arbitral en una alternativa a la tradicional hegemonía del arbitraje anglosajón ofrecido principalmente por la Asociación de Arbitraje Marítimo de Londres (LMAA).

En primer lugar, se recuerda que todo procedimiento arbitral ofrece ciertas ventajas frente a un procedimiento judicial, especialmente en el ámbito marítimo. Se trata de un procedimiento reglado en el que cada parte acuerda expresamente, bajo

El arbitraje, como mecanismo de resolución de conflictos alternativo a los juzgados, se ha consolidado a nivel internacional

el principio de la autonomía de la voluntad, someter sus controversias a uno o varios árbitros directamente elegidos por las partes. Este pacto de arbitraje suele venir incorporado en multitud de contratos estándar (fletamientos, contratos de construcción de buques, etc.) y tiene su lógica: los operadores buscan vías confidenciales y pacíficas de resolución de conflictos que eviten un peregrinaje judicial lento y les permitan continuar sus relaciones comerciales durante la controversia.

Pese a estas ventajas iniciales, en la práctica existen voces críticas con este sistema, especialmente respecto de la lentitud y los elevados costes de los arbitrajes en Londres, centro tradicional que sigue concentrando cerca del 70% de los arbitrajes marítimos. Por ello, en 1983 un grupo de armadores y abogados marítimistas de Hamburgo y Bremen fundaron la Asociación Alemana de Arbitraje Marítimo. Treinta años después, esta institución cuenta con una sólida experiencia que ofrece un



HAMBURG 500

procedimiento arbitral sencillo. Desde la perspectiva de un operador español, el procedimiento GMAA ofrece las siguientes ventajas: flexibilidad, rapidez, practicidad, ahorro, experiencia y eficiencia, entre otras. Veamos una a una cada una de estas virtudes.

Flexibilidad. El Reglamento de la GMAA permite aplicar cualquier derecho sustantivo a la controversia (incluido el derecho español o inglés), siempre que sus disposiciones no atenten contra normas imperativas alemanas o contra el orden público. Basta con pactar expresamente en el contrato en litigio que se aplique derecho español (usando el abreviado "GMAA Arbitration, spanish law to apply") y se elijan árbitros con nociones de derecho español. Es decir, las posibilidades de combinación son amplísimas. La misma flexibilidad es predicable del idioma del arbitraje y de los árbitros en sí, las partes pueden escoger un árbitro que no sea miembro de la Asociación Alemana de Arbitraje

Marítimo.

Respecto a la rapidez, a diferencia del reglamento de la Asociación de Arbitraje Marítimo de Londres, en el procedimiento de la GMAA no se regula una fase probatoria específica de "disclosure", de manera que los árbitros no suelen acordar un

Los operadores buscan vías de resolución de conflictos que eviten un peregrinaje judicial y les permitan continuar sus relaciones comerciales

extenso intercambio de documentos que dilata el procedimiento. Según encuestas realizadas en 2007 a los usuarios de arbitraje marítimo, solamente el 8% de los encuestados consideraba que el procedimiento de la LMAA londinense era razonablemente corto, mientras que el grado de satisfacción con los plazos ascendía al 30% respecto

de la GMAA. La practicidad es otra ventaja del procedimiento alemán: los árbitros bajo el procedimiento GMAA intentan conseguir un acuerdo amistoso en todas las fases del arbitraje, sugiriendo a las partes soluciones consensuadas. Se calcula que en más del 50% de los procedimientos GMAA las partes alcanzan un acuerdo en la primera audiencia, ahorrándose tiempo y dinero. Tanto si el laudo se limita a consensuar el acuerdo como si decide el fondo de la controversia, dicho laudo será firme y directamente ejecutable en casi cualquier Estado del mundo en virtud de la Convención de Nueva York de 1958.

Por otra parte, los dos elementos principales de todo procedimiento arbitral respecto de los costes son el coste de los árbitros y el coste de los abogados. En el procedimiento GMAA, los árbitros cobran una tarifa fija determinada en función de la cuantía del litigio y no en función del número de audiencias. Esta tarifa es considerablemente más baja que las

de sus homólogos de la LMAA. Por ejemplo, para un litigio de un millón de euros, la tarifa fija de dos árbitros (opción más común) en la GMAA es de 46.500 euros y los honorarios de los abogados, de imponerse las costas a la parte que pierde, se limitan por los baremos establecidos en la Ley de Honorarios de Abogados alemana, mientras que en un arbitraje londinense se han dado casos en los que el coste de un arbitraje por una cuantía de un millón de dólares era de un millón de dólares, es decir, el valor en litigio.

Además, a diferencia de los procedimientos arbitrales anglosajones, basados en el "common law", a falta de pacto expreso la Asociación Alemana de Arbitraje Marítimo aplicará el derecho alemán, de tradición continental. El derecho alemán tiene sus bases en el derecho romano y comparte con el derecho español y

La Asociación Alemana de Arbitraje Marítimo ha promulgado nuevas reglas de conciliación como sistema complementario al arbitraje

mismo sistema de codificación de normas, con un Código de Comercio y un Código Civil similares. Además, la aplicación de derecho alemán puede ser aceptada por dos partes como sistema neutral ante intereses contrapuestos.

La experiencia del procedimiento de la Asociación Alemana de Arbitraje Marítimo también es una ventaja. A diferencia de otros foros arbitrales incipientes, el arbitraje bajo la GMAA cuenta con 30 años de experiencia, así como con árbitros y mediadores reconocidos a nivel mundial, que avalan un proceso altamente especializado en áreas como la energía marina offshore.

Por último, cabe destacar la eficiencia. Sobre la base del derecho procesal alemán y el modelo de la Cnudmi (principal órgano jurídico del sistema de las Naciones Unidas en el ámbito del derecho mercantil internacional), la Asociación Alemana de Arbitraje Marítimo promulgó en 2012 un reglamento arbitral sencillo que garantiza un arbitraje rápido y económico. Además, la GMAA también ha promulgado nuevas reglas de conciliación como sistema complementario al arbitraje.

En definitiva, la Asociación Alemana de Arbitraje Marítimo ha demostrado en sus 30 años de andadura ser una alternativa solvente para dirimir litigios marítimos internacionales a través de un procedimiento arbitral que ofrece, desde la perspectiva de un operador español, un buen número de ventajas y que comparte, desde la perspectiva de un jurista español, bastantes elementos comunes. El tiempo dirá si la propuesta alemana cuaja entre los operadores marítimos españoles. ■