



I CONFERENCIA INTERNACIONAL DE ARBITRAJE Y DERECHO MARÍTIMO

PALABRAS DE APERTURA

Luis Cova Arria¹

| Señor Dr. Carlos Soto, fundador del Instituto Peruano de Arbitraje (IPA) y miembro correspondiente por el Perú de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela, quien por obligaciones personales ineludibles, no nos estará acompañando hoy; Señores doctores Mauricio Morales y Zoyla Ampuero Manrique, distinguidos miembros directivo del IPA, señores profesores ponentes, moderadores y asistentes a las diversas sesiones de esta Primera Conferencia Internacional de Arbitraje y Derecho Marítimo,

Señoras y señores,

Antes de comenzar mis palabras de apertura, deseo con la venia de Ustedes, hacer una pausa y, pedirles -virtualmente y desde nuestros diferentes países, donde nos encontremos- nos levantemos de nuestros asientos, para dedicar un minuto de silencio, por el sensible fallecimiento - hace dos días - de **Javier Galiano**. Javier, gran amigo de muchos de los aquí presentes, fue un eminente profesor de derecho marítimo, egresado en 1979,

¹ Ex Presidente e Individuo de Número de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela, Miembro Titular y Ex-Miembro del Consejo Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (CMI). Miembro de la Organización Internacional de Arbitrajes Marítimos Internacionales (IMAO) del CMI y de la Cámara Internacional del Comercio de París (ICC). Ex - Director del Centro de Arbitraje Marítimo (CEAMAR) y Ex - Vice-Presidente por Venezuela del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM). Coordinador y Profesor del Curso de Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela, Ex-Presidente Fundador de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, Socio Principal de la firma de abogados marítimos de Caracas- Venezuela, Luis Cova Arria & Asociados.

de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, era miembro de la Asociación Española de Derecho Marítimo y, Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional. Asimismo, este minuto de silencio es también para todas las víctimas del Covid-19. **Q.E.P.D.**

A nombre de los organizadores de esta *Primera Conferencia Internacional de Arbitraje y Derecho Marítimo*, me complace en recibirlos esta mañana, así como celebrar que el **Instituto Peruano de Arbitraje**, realice este evento académico que forman parte de sus objetivos fundamentales, como lo es la difusión de la resolución alternativa de conflictos, que, en estas conferencias se dedicarán al arbitraje marítimo.

Asimismo, deseo expresar mi agradecimiento a todo el equipo organizador y especialmente a los conferencistas, ponentes y participantes que nos estarán acompañando durante estos dos días, y conversando sobre diversos tópicos del arbitraje marítimo.

En la práctica comercial marítima, el arbitraje es una institución de uso común o más bien permanente, pues es difícil por no decir imposible, encontrar un contrato de fletamento, transporte o de cualquier índole comercial marítima, que no tenga incorporada una cláusula arbitral junto con la de escogencia de ley aplicable.

Esto ha otorgado al arbitraje un sitio importante en el ámbito marítimo, siendo considerado por algunos doctrinarios como el mayor avance en los medios de solución alternativos de controversias.

El Arbitraje Marítimo no es un tipo especial de arbitraje, es sólo una modalidad en razón de la materia especial de la controversia, sin embargo, algunos rasgos característicos, le otorgan cierta especialidad y permiten diferenciarlo claramente.

La especialidad de las materias objeto de la controversia deriva fundamentalmente de las instituciones reguladas por el Derecho Marítimo.

De esta manera los arbitrajes marítimos versan principalmente sobre los contratos de utilización de buques, remolque, construcción, así como sobre las garantías de financiamiento como la hipoteca naval, hasta la compra venta y leasing de buques, así como de los contratos de seguros marítimos –casco y carga-, y también los contratos de asistencia y salvamento, entre otros.

Un rasgo distintivo del arbitraje marítimo, es la existencia de asociaciones de árbitros marítimos líderes en el comercio y tráfico marítimo mundial, principalmente en Londres y Nueva York. Esto responde a la necesidad de contar con árbitros y centros de arbitraje especializados que garanticen las ventajas que los usuarios esperan del arbitraje marítimo, a saber: eficacia y economía procesal, flexibilización de los procedimientos, menores costos, y garantía de una solución justa.

El otro rasgo destacado del arbitraje marítimo, es la utilización de procedimientos flexibilizados, en arbitrajes ad hoc, con ciertas peculiaridades previstas en los reglamentos de arbitraje institucionales dictados por Cámaras o Asociaciones de Arbitraje Marítimo, tendientes siempre a flexibilizar los procedimientos a fin de adaptarlos a las necesidades del negocio y tráfico marítimo que, obviamente requieren mayor fluidez y eficacia.

Un rasgo muy propio del arbitraje marítimo es la mayor antigüedad de su uso combinado con una frecuencia destacada a nivel internacional. En Londres, donde se desarrollan el 80% de los arbitrajes a nivel mundial, se formulan anualmente unos 4.000 arbitrajes marítimos y se emiten de 600 a 800 Laudos arbitrales.

El arbitraje marítimo se caracteriza también por su figuración, en la normativa marítima de corte internacional. Así por ejemplo Las Reglas de Hamburgo de 1978 y las Reglas de Rotterdam 2008 contienen normas sobre arbitraje.

Y finalmente, el arbitraje marítimo se destaca por el prestigio y la solidez de sus árbitros y decisiones. En efecto, los Árbitros Marítimos son conocidos a nivel internacional y sus opiniones son seguidas siempre con interés por todos aquellos que intervienen en el comercio marítimo. Los laudos ingleses y norteamericanos constituyen una verdadera doctrina jurídica, una "*opinio iuris*", creadora de la verdadera "*Lex mercatoria*" internacional.

Por lo demás, en el campo del comercio y tráfico marítimo, el arbitraje es sin duda alguna una verdadera solución alternativa de conflictos. En innegable que esta figura se encuentra incorporada en forma casi absoluta en los principales contratos marítimos. No obstante, el arbitraje marítimo debe aún desarrollarse con miras a mejorar su aspecto formal, esto es su uniformidad e institucionalización. Los esfuerzos de la comunidad internacional, y especialmente de los organismos a cargo de la unificación del Derecho Marítimo, como lo es el Comité Marítimo Internacional, a nivel

internacional, y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, a nivel regional, deben voltear su mirada hacia este aspecto del arbitraje, fomentándolo.

Estas conferencias se realizarán a modo de conversatorio, donde los ponentes participantes, podrán intercambiar sus diversas opiniones. Por supuesto, tendremos unos moderadores en cada sesión para el control de las mismas conversaciones y, ajustarla al tema que le correspondan.

Las nociones introductorias del derecho marítimo, será el tema del primer conversatorio, donde se hablará sobre su origen, importancia, desarrollo, los hechos que regula, sus actores, cómo afecta al desarrollo del comercio marítimo, y, en fin, como el derecho marítimo, tiene un entorno profundo, potente, intrigante y apasionante como el océano mismo y, es una materia legal vital para el desarrollo mercantil a nivel global, desde hace siglos. El panel será moderado por el profesor venezolano Gustavo Omaña Parés, quien estará acompañado por los profesores Javier Franco Zárate, de Colombia; Belisario J. Porras, de Panamá; Manuel Rivero Godoy, de Paraguay; y, quien les habla.

El segundo conversatorio, tendrá por objeto destacar la especialidad del derecho marítimo ante el derecho común, haciéndose un breve análisis de las Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam. En ese mismo panel, se comentarán los INCOTERMS 2020 y algunos contratos modelos de uso generalizado en el comercio marítimo. El panel será coordinado, por el profesor italiano, Marco López de Gonzalo, quien estará acompañado por los profesores Joaquín De Obarrio, de Panamá; Enrico Vergani, de Italia; y, José María Alcántara González y Juan Luis Pulido Begines, de España.

El tercer conversatorio, tratará sobre los seguros y la responsabilidad Civil en el Derecho Marítimo, instituciones estrechamente ligadas al desarrollo de los contratos de transporte marítimo. Allí se hablará de ¿Cómo afectan la Inteligencia Artificial y el desarrollo de nuevas tecnologías a la conducción remota de buques y al incremento de riesgos en la actividad navegatoria? Hoy puede conocerse al minuto exacto la ubicación de las naves en los mares, ríos, lagos y canales navegables del mundo. Por ello, ¿Debiéramos seguir considerando que la actividad navegatoria es riesgosa y que legalmente es justificada la existencia de una responsabilidad limitada? ¿Cuál es su impacto con respecto al medio ambiente marino? Este panel será moderado por el profesor peruano, Omar Córdova Cordoví, quien estará acompañado, por los profesores Carlos López-Quiroga, de España; María Grazia Blanco, de Venezuela; y, Mercedes Duch, de España.

El cuarto y último conversatorio, tratará del arbitraje marítimo, su importancia, origen, desarrollo actual, principales cuerpos normativos, principales centros institucionales, los consejos y experiencias sobre el mismo que puedan compartirse y, cómo puede accederse a su especialización y profesionalización. Estará moderado por el profesor peruano, José Antonio Pejovés, quien estará acompañado por los profesores Diego Esteban Chami, de Argentina, Claudio Barroilhet Acevedo, de Chile; Godofredo Mendes Vianna, de Brasil, Miquel Roca, de España; y, Rafael Durán Sanhueza, de Chile.

La realización de estas Conferencias en Iberoamérica constituía sin duda una necesidad. En efecto, muchos foros y congresos se han llevado a cabo sobre los diversos temas de carácter sustantivo del derecho marítimo, pero poco se ha debatido en la región sobre las soluciones alternativas de los conflictos que nacen del comercio marítimo.

Pues bien, durante estos dos días estaremos debatiendo este interesante tópico, esperando que arribemos las conclusiones y recomendaciones que puedan ayudar a la difusión y desarrollo del arbitraje marítimo en Iberoamérica.

¡Sean una vez más todos bienvenidos y muchas gracias por su participación!

Luis Cova Arria

08 de abril de 2021