

II Ciclo de Conferencias Online CME

La mediación y el arbitraje en el transporte marítimo

- **Los sistemas judiciales ordinarios carecen actualmente de la “agilidad y capacidad necesarias para la rápida y satisfactoria resolución de conflictos”**
- **Ventajas del arbitraje y mediación: reducción del coste a largo plazo, la rapidez en la resolución del litigio, la flexibilidad procesal y la especialización de la corte en la temática a resolver.**

El Clúster Marítimo Español celebra una nueva jornada online donde se presenta la pionera iniciativa en España del Instituto Internacional de Mediación y Arbitraje del Transporte.

Madrid, 18 de Noviembre de 2020. El Clúster Marítimo Español (CME) celebra la jornada online titulada *IIMAT, una solución alternativa al atasco judicial*, donde su socio la Real Liga Naval Española ha presentado el Instituto Internacional de Mediación y Arbitraje del Transporte (IIMAT), como alternativa a los problemas de la justicia ordinaria en el ámbito civil y mercantil. Tal y como han expuesto los ponentes participantes, la justicia española sufre un gran atasco en los procesos, a lo que se suma el aumento de la litigiosidad en nuestro país, así que la resolución extrajudicial de litigios es una forma eficaz de resolver los conflictos entre dos partes. Una iniciativa que ha despertado gran interés entre los asistentes a la jornada.

Tal y como ha explicado Federico Esteve, presidente de honor del CME, durante su presentación del tema de la jornada, los sistemas judiciales ordinarios carecen actualmente de la “agilidad y capacidad necesarias para la rápida y satisfactoria resolución de conflictos”, favoreciendo así el afianzamiento de sistemas de arbitraje y mediación como el presentado en esta ocasión. Si bien recalca que España carece de tradición en esta línea, no como los países nórdicos o anglosajones, pero el Brexit “junto al impulso europeo y nacional a la resolución alternativa de litigios, representa una oportunidad para arrancar un modelo propio de arbitraje y mediación”, como el IIMAT. Una iniciativa de la Real Liga Naval Española (RLNE), junto con la Fundación Philippe Custeau, que cuenta con el apoyo del Clúster. Además de ser necesaria para el sector marítimo, según Esteve, cuenta con la oportunidad “y, lo más importante quizás, los medios; despachos profesionales que están a la altura de los más reputados a nivel mundial”.

El IIMAT

Para presentar la iniciativa de mediación y arbitraje de la RLNE han estado presentes su presidente, Juan Díaz Cano; y los miembros de la RLNE Ángel Díaz Cano, abogado experto en derecho civil y mercantil; Francisco Javier Aragón Cánovas, abogado, profesor y experto en arbitraje y mediación; y Vicente Valle Tejada, abogado experto en derecho marítimo. Todos han coincidido en el diagnóstico sobre el principal problema que plantea la justicia ordinaria en la resolución de conflictos: el retraso; y en plantear la idoneidad de incluir el arbitraje y la intermediación, en las cláusulas contractuales entre empresas. En este sentido, el presidente de RLNE ha arrancado su intervención contando varias anécdotas personales sobre su experiencia con la justicia. Estas escenifican el excesivo retraso de la justicia española, que tal y como ha contado Esteve, propicia la resolución extrajudicial de conflictos. Algo que ya existe a través de cortes de arbitraje y mediación, como hacen países nórdicos y anglosajones, y que, a juicio de Díaz Cano, ofrece cuatro tipos de ventajas: reducción del coste a largo plazo, la rapidez en la resolución del litigio, la flexibilidad procesal y la especialización de la corte en la temática a resolver. La Liga ya tuvo hace años un proyecto en esta línea para resolver problemas entre sus miembros, ha contado Díaz Cano, pero ni el momento ni las circunstancias propiciaron su desarrollo. Ahora, el contexto ha cambiado lo suficiente como para que la Liga pueda acometer la creación de una corte de arbitraje, un anhelo también de la Fundación Philippe Custeau, que se ha sumado a la iniciativa. De esta manera, ambas entidades alumbraron a finales de 2018 el IIMAT. “Desde ese instante hemos venido dando forma al proyecto”, ha explicado el presidente de la Liga, creando dos cortes diferenciadas (arbitraje y mediación), pero especializadas ambas en los litigios relacionados

con el transporte aéreo, marítimo y terrestre. Actualmente están ultimando acuerdos con diversas instituciones, como el Consejo General del Poder Judicial o la Cámara de Comercio de España; cuentan con corresponsalías en Portugal, Reino Unido, Argentina, Perú, Panamá, República Dominicana, Colombia, Chile, Estados Unidos, Bolivia, Uruguay, México o Brasil; y ofrecen cuatro tipos de servicios: corte de arbitraje; corte de mediación; peritaje y certificación; y formación para mediadores.

Según Díaz Cano, si en situaciones normales las ventajas “de este tipo de corte privada son evidentes, con la llegada de la pandemia estas ventajas van a verse aumentadas”, ya que se requiere de un mayor desempeño de la digitalización, cosa para la que ellos si están preparados y la justicia ordinaria no. “¿Es razonable que finalizando el primer cuarto del siglo XXI el papel siga siendo el vehículo procedimental en los juzgados ordinarios? ¿Qué tiempo tardará la jurisdicción ordinaria en alcanzar un estatus digital?”, se ha preguntado el presidente de la Liga, evidenciando la falta de modernización del sistema judicial, para terminar animando a los empresarios para que incluyan en sus cláusulas contractuales la remisión a esta corte privada, “esto es un tren que no puede dejar escapar, es un tren de futuro que llega, créanme, para quedarse”, ha sentenciado Díaz Cano, quien ha diferenciado el IIMAT de otras cortes privadas existentes por su especialización en el sector del transporte.

Alternativa al sistema judicial

Francisco Javier Aragón también ha animado a los empresarios a apostar por esta alternativa judicial, afirmando que se tiene el barco y la tripulación, pero falta el motor que arranque, que lo haga zarpar en España, pues tienen los medios y los profesionales para hacer que funcione, pero no tienen el impulso necesario para que las empresas hagan uso de este sistema. Además, se da la oportunidad, según ha explicado Vicente Valle que invitó a los presentes a soñar con una corte española al estilo de la Corte Arbitral de Londres. Una eficaz herramienta que ayuda a sortear los problemas de los sistemas de la justicia ordinaria. En este sentido, Ángel Díaz Cano ha asegurado que la justicia española tiene “un estado bastante pésimo”. Un mal funcionamiento achacable a diferentes causas, como la falta de medios humanos y materiales, a lo que se le suma el aumento de la litigiosidad. De esta manera, coincidiendo con el resto de ponentes, pronostica un futuro bastante negro al funcionamiento de la justicia, al menos en el campo de lo civil y mercantil.

El experto abogado ha expuesto un panorama demoledor con ejemplos reales, marcado por los atascos monstruosos que, lejos de aminorar, aumentan cada año. Además, ha destacado que no hay ni siquiera un plan para arreglar esto, sino parches continuos que no resuelven la situación, y todos hemos asumido la lentitud y no avanzamos en esta línea. Por ello una corte arbitral española se plantea como una buena alternativa para la resolución de conflictos, con numerosas ventajas que ha desgranado Aragón durante su intervención, afirmando que el resultado tendría consideración de “cosa juzgada”, por lo que “no es el recurso del recurso”.

Tanto Aragón como el resto de ponentes han coincidido en posicionar la implicación de las empresas como el factor clave para llevar a buen puerto este proyecto.

Nota para los editores:

En el siguiente enlace puedes acceder a nuestro canal de Youtube donde encontrarás el vídeo de la jornada:

<https://www.youtube.com/channel/UC3r84BwYztafu4uMcC2ttbQ>

Para más información puede ponerse en contacto con la dirección de comunicación del Clúster Marítimo Español:

José Henríquez | comunicacion@clustermaritimo.es | Tel.: 91 339 68 98 | M.: 628 26 90 82