



**Trabajo final del Máster en
GESTIÓN DEL NEGOCIO MARÍTIMO Y DEL
DERECHO MARÍTIMO**

**Los efectos del Brexit sobre el
arbitraje marítimo internacional**

TUTOR

Prof.^a

ROBYN GUITIÉRREZ

ESTUDIANTE

ALESSIO BARDINI

n. expediente: 22153867

Año Académico 2021/2022

ÍNDICE

	pág.
<i>Introducción</i>	1

CAPÍTULO I

LA RELEVANCIA DEL ARBITRAJE MARÍTIMO EN LONDRES

1. <i>La importancia de Londres y del derecho anglosajón en ámbito marítimo</i>	4
2. <i>La primacía del arbitraje marítimo en Londres</i>	6
3. <i>Naturaleza y función de la London Maritime Arbitrators Association (LMAA)</i>	10

CAPÍTULO II

EL BREXIT: CONTINUIDAD CON EL PASADO O

PRINCIPIO DE UNA NUEVA ERA PARA EL ARBITRAJE

MARÍTIMO EN LONDRES

<i>1. Los Aspectos generales del Brexit</i>	15
<i>2. El arbitraje en Londres antes del Brexit</i>	19
<i>3. El arbitraje marítimo en Londres a la luz del actual estado de las relaciones entre UE y Reino Unido</i>	23
<i>4. Londres sigue siendo el mayor centro de arbitraje marítimo internacional?</i>	30
<i>5. El papel de los tribunales de arbitraje marítimo internacional para lograr el objetivo de desarrollo sostenible n. 16 de la Agenda 2030: Paz, Justicia e Instituciones sólidas.</i>	34
<i>Conclusión</i>	38
<i>Bibliografía</i>	40

INTRODUCCIÓN

El propósito del presente estudio es el análisis de los efectos del Brexit sobre el negocio marítimo y de manera particular y especialmente relevante sobre el arbitraje marítimo, que tiene en Londres una de sus principales sedes, a través de la LMAA (London Maritime Arbitration Association), centro arbitral de referencia obligada para todos los operadores marítimos del mundo. Se analizará la evolución del arbitraje marítimo a través de una perspectiva histórica y cronológica, intentando reconstruir de qué manera las diferentes etapas del proceso de salida de Gran Bretaña de la Unión Europea han afectado este medio de solución de las controversias marítimas. En particular se destacará lo que podemos definir como el “estado de salud” del arbitraje marítimo en Londres, poniendo en relevo su condición antes del Brexit, cuando aún se aplicaba en Gran Bretaña el derecho de la Unión Europea y sobre todo el Reglamento UE 1215/2012 (relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil), y su condición “post-Brexit” (considerando que actualmente el LMAA, asociación de arbitraje por excelencia, de la que dependen todos los procesos de arbitrajes marítimos en Londres, tiene su sede y emite sus laudos en la capital de un País extra-UE).

En fin se examinará si el Brexit ha determinado una disminución de nuevos encargos arbitrales para el LMAA y el consiguiente aumento del número de

navieros y aseguradores que acuden a otros importantes foros arbitrales a nivel internacional como Nueva York, Hong Kong o Singapur.

CAPÍTULO I

LA RELEVANCIA DEL ARBITRAJE MARÍTIMO EN LONDRES

1. La importancia de Londres y del derecho anglosajón en ámbito marítimo.

La preeminencia del derecho anglosajón en el sector marítimo y el consiguiente primado de Londres como foro arbitral por excelencia se deben a relevantes factores sociales, económicos y geográficos que han marcado la historia de Gran Bretaña. En primer lugar tenemos que considerar que el Reino Unido es una isla y siempre ha subido intentos de invasión provenientes desde el mar. Esto quiere decir que desde el principio del Reino británico (siglo XI) la primera línea de defensa de su territorio era el mar, y por esto se desarrollaron importantes flotas de barcos¹. Luego, siempre su condición de isla determinó que, cuando durante la Edad Media se reactivaron los comercios con el continente europeo (siglo XIII-XIV), el único medio que tenían para comerciar era el barco². Además todos los conocimientos y las habilidades adquiridas durante estos siglos le permitieron convertirse en una de las mayores potencias marítimas mundiales entre el siglo XV y XVI, a través del descubrimiento de tierras desconocidas y del control

¹ Ver N. FERGUSON, *El imperio británico: Cómo Gran Bretaña forjó el orden mundial*, 2011, pp. 20-23.

² Ver W. E. BURNS, *A Brief History of Great Britain*, 2010, New York, pp. 44-66.

político sobre nuevos territorios³. Todo esto determinó, ya a partir del siglo XII, el desarrollo de una importante institución jurisdiccional competente en asuntos marítimos (el *Admiralty Court*)⁴ y de un derecho *ad hoc* para regular la navegación marítima y responder a las nuevas exigencias de navegantes y comerciantes.

Esta hegemonía de Gran Bretaña en ámbito marítimo hizo que la primera clasificación de buques de la historia tuvo lugar en el *Lloyd's Coffee House*⁵ de Londres en 1734, respondiendo de esta manera a la exigencia de los comerciantes de conocer que buques estaban pagando (tipo de barco, estado de navegabilidad, etc.) para transportar sus mercancías. Luego hay que tener en cuenta que las dos Revoluciones Industriales empezaron en Inglaterra (respectivamente en los siglos XVIII y XIX)⁶ y que este País fue en ese periodo el centro de la producción a

³ Ver J.H. ELLIOTT, *Imperios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, 2017, pp. 30-80.

⁴ Ver C.S. CUMMING, *The English High Court of Admiralty*, 1992, p. 218.

⁵ Cafetería en la city de Londres frecuentada por hombres relacionados con el mar, cuyo dueño era *Edward Lloyd*. Su existencia se registró por primera vez en febrero de 1688 cuando apareció un aviso en un periódico, el *London Gazette*.

⁶ Ver L.T. WYATT, *The Industrial Revolution*, 2008, p. 10; J. MOKYR, *The British industrial Revolution: an economic perspective*, 2018, pp. 24-27.

nivel mundial y principal exportador de materias primas elaboradas y semielaboradas.

En fin tenemos que tener en cuenta que el primer club de aseguradores marítimos se fundó en Londres, y precisamente en el Lloyd's Coffee Shop, que tuvo una gran importancia en la historia marítima de la ciudad desde el 1700 en cuanto lugar frecuentado por gente de mar (marineros y comerciantes que exportaban e importaban mercaderías).

Entonces el papel de Gran Bretaña, y en particular de Londres, ha sido fundamental a lo largo de la historia para el desarrollo del sector marítimo y para establecer normas y reglas adecuadas para reglamentarlo⁷. Solo analizando este “*background*” histórico se puede comprender la actual relevancia del derecho anglosajón por el mundo marítimo a nivel internacional y porque la mayoría de las navieras eligen que en sus contratos de transporte se aplique la ley inglesa y establecen que cualquiera controversia que surja entre las partes del contrato se resuelva en Londres.

2. La primacía del arbitraje marítimo en Londres.

Más allá del rol de Gran Bretaña en la historia marítima analizado *supra*, creo que una demanda surja espontánea: porque Londres sigue siendo aún en época

⁷ Ver Y. BAATZ, *Maritime Law*, 2020, p. 50.

contemporánea el centro neurálgico del sector marítimo tanto a nivel jurisprudencial cuanto a nivel jurisdiccional, considerando la existencia de otros lugares y foros jurisdiccionales muy importantes en la escena marítima mundial⁸ (Nueva York⁹, Hong Kong¹⁰, Singapur¹¹, Hamburgo¹², París¹³).

La naturaleza de Londres como centro arbitral de referencia obligada por todos los navieros y aseguradores del mundo es el resultado de su primacía en dos ámbitos muy relevantes: en materia de Pólizas de fletamento (*Charter Parties*)¹⁴

⁸ Ver A. DAWOOD, *Arbitration in maritime disputes*, en *Journal of shipping and Ocean engineering*, 2016, pp. 206-211.

⁹ Ver R.G. SHAW, *Embracing Maritime and International Arbitration*, en *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2019, Vol. 50 No. 1, p. 323.

¹⁰ Ver S K. TAI, B. CHAN, *Hong Kong maritime arbitration under the Arbitration Ordinance 2011*, 2017, Vol. 2 No. 4, pp. 367-375.

¹¹ Ver L. BOO, M. LIEW, *Arbitration*, en *Singapore Academy of Law Annual Review of Singapore Cases*, 2021, p. 101.

¹² Ver A. DAWOOD, *Arbitration in maritime disputes*, en *Journal of shipping and Ocean engineering*, 2016, pp. 206-211.

¹³ D. KWOK, *Maritime Arbitration and Cultural Differences*, 2016, p. 75.

¹⁴ Contrato entre un armador y un comerciante por el fletamento del barco y la entrega de la carga.

normalmente emitidas por *BIMCO*¹⁵ y usualmente sujetas al derecho inglés (*under english law and practice law*) y contratos de transporte marítimo, que son utilizadas a nivel mundial¹⁶.

El otro gran espacio lo constituyen los contratos de salvamento, especialmente el conocido LOF (*Lloyd's Open Form 2020*)¹⁷, que dispone de un departamento

¹⁵ El Consejo marítimo internacional y del Báltico, BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*), es una asociación naviera internacional independiente que cuenta entre sus miembros con armadores, gestores navales, agentes de buques y otras muchas partes interesadas en el sector marítimo. BIMCO es una organización de participación práctica que brinda información y orientación a sus miembros y cubre todos los aspectos de sus actividades comerciales. Es la asociación naviera más importante a nivel mundial.

¹⁶ Esa atracción del foro viene siendo mantenida por las cláusulas-tipo BIMCO/LMAA para Londres que son utilizadas por brókeres y armadores a nivel mundial.

¹⁷ Es la versión más reciente del contrato de salvamento de formulario abierto redactado por *Lloyd's Register of London*. Este contrato ha existido hace más de un siglo. Es el contrato internacional de salvamento más conocido y utilizado a nivel mundial. Ver F. ROSE, F.D. KENNEDY, *Kennedy & Rose on The Law of Salvage*, Ed. Sweet and Maxwell. London, 9 th ed., 2017, pp. 1104-1105.

propio: *The Salvage Arbitration Branch*¹⁸ y unas cláusulas específicas: *Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses (LSAA)*¹⁹.

En ambos casos se sujetan a la *Arbitration Act 1996*²⁰ y cabe frente a los laudos la posibilidad de acudir a la vía judicial (*The Court*). Desde otra perspectiva *Lloyd's of London*, es uno de los centros reaseguradores más importantes del mundo, creado a partir del *Lloyd's Coffee Shop* para dar cobertura a los navieros y comerciantes marítimos, y hoy en día reasegura todo tipo de riesgos, especialmente multirriesgos industriales²¹. Obviamente los miembros suscriptores (*underwriters*), exigen unas reglas del juego claras y conocidas (*Common law*) y por tanto no solo vinculan al mercado reasegurador, sino a sus reasegurados: las compañías de seguro nacionales. En este contexto se desenvuelve el comercio marítimo: Londres e Inglaterra no solo gozan de una

¹⁸ Es la institución responsable de administrar el LOF (*Lloyd's Open Form*).

¹⁹ Cláusulas de salvamento y arbitraje aprobadas y publicadas por el consejo de *Lloyd*.

²⁰ La Ley de Arbitraje de 1996 es una Ley del Parlamento que regula los procedimientos de arbitraje dentro de la jurisdicción de Inglaterra, Gales e Irlanda del Norte.

²¹ Ver T. SPEE, G.T. BURKE, P. JARZABKOWSKI, M. SMETS, *Reinsurance Trading in Lloyd's of London: Balancing Conflicting-yet-Complementary Logics in Practice*, en *Academy of Management Journal*, 2014, Vol. 58 No. 3, pp. 50-52.

gran tradición y prestigio, sino que proyectan sus categorías culturales y jurídicas a toda la economía mundial.

3. *Naturaleza y funciones de la London Maritime Arbitrators Association (LMAA).*

La Asociación de Árbitros Marítimos de Londres (LMAA) es uno de los centros de arbitraje marítimo más relevantes a nivel mundial y sus laudos son de referencia obligada en el comercio marítimo. Esta asociación de árbitros se fundó el 12 de febrero de 1960, pero sus raíces y tradiciones se remontan a más de 300 años²². En principio los arbitrajes se llevaban a cabo a menudo de manera informal. A lo largo de los años el procedimiento de arbitraje de la LMAA ha ido adquiriendo siempre más importancia en el panorama de las resoluciones alternativas a la vía judicial de las controversias marítimas²³. Todo esto ha determinado el constante aumento del número de los árbitros miembros de pleno derecho de la Asociación, de modo que la lista de árbitros en ejercicio ahora abarca una variedad de disciplinas y una amplitud de experiencia que la

²²Ver: <http://www.lmaa.london/>

²³ Ver C. AMBROSE, K. MAXWELL, M. COLLETT, *London Maritime Arbitration*, 2017, Ed. Informa Law from Routledge (London), pp. 15-16.

convierten en la institución arbitral más fiable y competente a nivel mundial²⁴. El hecho que Londres se haya convertido en el centro mundial de resolución alternativa de conflictos marítimos y comerciales, puesto que hasta el 2020 el 83 % de este tipo de controversias se resolvían ante Tribunales de arbitraje en la capital inglesa, y, concretamente, ante la Asociación de Árbitros Marítimos de Londres, es la clara evidencia de la relevancia de la LMAA por todos los sujetos implicados en el mundo marítimo. La LMAA lleva a cabo sus arbitrajes bajo la Ley de Arbitraje de 1996²⁵, y se aplican los términos (*LMAA Terms*) recién

²⁴ Uno de los requisitos para poder ejercer como árbitros de pleno derecho en la LMAA es la independencia de actividades comerciales competitivas o conflictivas. Ver:

<http://www.lmaa.london/>

²⁵ El Arbitration Act de 1996 se aplica a todos los procedimientos arbitrales con sede en Inglaterra, Gales o Irlanda del Norte. Aunque esta Ley de Arbitraje contiene muchos principios consagrados en la CNUDMI (Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional), no sigue la Ley Modelo en sí. Por ejemplo, no hace distinción entre arbitrajes domésticos e internacionales. Por lo tanto, el marco legal para los arbitrajes nacionales e internacionales asentados en Inglaterra, Gales o Irlanda del Norte será el mismo. Su marco normativo hace sí que Londres conserve su posición de primacía en métodos de resolución alternativa de disputas marítimas y que navieras y aseguradores prefieran la jurisdicción inglesa a las jurisdicciones concurrentes. Además, al fin de garantizar la celeridad en la resolución de una disputa, la Ley de Arbitraje de 1996 establece que el procedimiento de

actualizados en 2021. El *LMAA Terms 2021* consta de 33 Artículos y 6 *Schedules*, que se aplican a cualquier arbitraje iniciado después del 1 Mayo 2021, a menos que las partes acuerden lo contrario²⁶. Su propósito es ofrecer "*resoluciones justas de disputas marítimas y de otro tipo por un tribunal imparcial sin demoras ni gastos innecesarios*" (*LMAA Terms 2021*, art. 3).

En general las reglas LMAA de 2021²⁷ representan una actualización de la antecedente versión de 2017²⁸. Además, en el año 2018, la LMAA aportó unas

arbitraje se desarrolle en cada fase en el respeto de rígidas limitaciones de tiempo; Sobre el tema, ver C. AMBROSE, K. MAXWELL, M. COLLETT, *London Maritime Arbitration*, 2017, Ed. Informa Law from Routledge (London), pp. 33-35.

²⁶ *LMAA Terms 2021*, art. 4; Ver <http://www.lmaa.london/>

²⁷ La actualización del año pasado se ha realizado siguiendo tres directrices fundamentales: (a) mantener el enfoque actual de dotar a la institución de unas normas básicas, pero dando margen suficiente a la autonomía de la voluntad de las partes; (b) adoptar un enfoque conservador a la actualización manteniendo aquello que ha funcionado; y (c) no ser conformista con los procedimientos en vigor intentando maximizar la eficiencia y reducción de costes de los procedimientos. Ver <http://www.lmaa.london/>

²⁸ Con la revisión del año 2017 se estableció que: los "*booking fees*" de la audiencia los pagaba, en primera instancia, la parte que solicitaba la audiencia. Anteriormente se pagaban a partes iguales; tras la presentación de la réplica a la contestación a la demanda, cualquier otro escrito de alegaciones requería autorización previa del Tribunal. Dicho cambio pretendía

novedades a sus formularios²⁹, estableciendo que desde entonces las vistas o audiencias pueden celebrarse fuera del territorio del Reino Unido sin afectar a la sede del Arbitraje, y que las partes podrán mediante mutuo acuerdo acogerse al procedimiento más breve previsto para “*Intermediate Claims*”³⁰ cuando el importe total de la controversia, demanda y reconvencción, supere los 100.000

evitar la proliferación de escritos de alegaciones que se presentaban sin autorización previa del Tribunal; se introdujo una nueva norma que obligaba a las partes a buscar activamente formas de mejorar la eficiencia del procedimiento de cara a reducir costes; se aclaraba que el Tribunal podía tomar en consideración las ofertas “without prejudice” y las tipo “*Part 36*” a la hora de liquidar las costas del proceso; se añadió un cuarto “*Schedule*” con cuestiones procesales relativas a la preparación de la audiencia, testificales etc.; el procedimiento “*LMAA Small Claims Procedure*” aumentaba el límite de US\$ 50,000 a US\$ 100,000. Ver C. AMBROSE, K. MAXWELL, M. COLLETT, *London Maritime Arbitration*, 2017, Ed. Informa Law from Routledge (London), pp. 37-39.

²⁹ Se modificó la tradicional *LMAA Arbitration Clause*, y se elaboró una nueva *LMAA Arbitration Notice Clause*, que introdujo la recomendación de que las partes designen una persona, con su dirección de correo propio y lo introduzcan en el contrato, para efectos de notificaciones comunicaciones. Es una recomendación ya que la cláusula-tipo mantiene las direcciones generales de las partes en cualquier caso. Esta recomendación agiliza mucho el procedimiento.

³⁰ Procedimiento de arbitraje que se introdujo en el tentativo de eliminar la distancia entre las “*Small Claims Procedure*” y la “*Full Procedure*” para agilizar las disputas de menor cuantía.

US\$ pero no exceda los 400.000 US\$, u otra cantidad que puedan acordar (“*opt in*”). Como puede verse en la primera parte del enunciado, ya se contempla la posibilidad del desarrollo de las vistas o audiencias fuera de Londres, lo que permite una mayor flexibilidad haciendo que el procedimiento de arbitraje reglamentado por la LMAA se aparente como fácil de arrancar, rápido y eficiente. Entonces parece claro cuanto la capital inglesa consideraba importante mantener el foro y resultaba evidente la preocupación de su mercado por dejar de ser el centro mundial del arbitraje marítimo mientras que la salida de Gran Bretaña de la Unión Europea se iba materializando³¹.

A continuación veremos si de verdad el Brexit ha condicionado y está condicionando los profesionales del sector marítimo a la hora de elegir Londres como sede de un arbitraje y si el número de encargos recibidos y de laudos emitidos y publicados por los árbitros británicos están disminuyendo.

³¹ L. FONTESTAD PORTALÉS, *El arbitraje marítimo en Londres tras el Brexit*, en *Revista de la asociación de profesores de derecho procesal de las universidades españolas n. 3*, 2021, pp. 160.

CAPÍTULO II

EL BREXIT: CONTINUIDAD CON EL PASADO O PRINCIPIO DE UNA NUEVA ERA PARA EL ARBITRAJE MARÍTIMO EN LONDRES

1. Los aspectos generales del Brexit

Como de todos es sabido, el Reino Unido celebró un referéndum el 23 de junio de 2016 sobre su pertenencia a la Unión Europea, cuyo resultado fue un 51,9 % a favor de abandonar la UE frente al 48,1 % en contra.³²

Como consecuencia, el 29 de marzo de 2017³³, el Reino Unido notificó al Consejo Europeo su intención de abandonar la UE, activando así, formalmente, el artículo

³² Ver <https://www.electoralcommission.org.uk/who-we-are-and-what-we-do/elections-and-referendums/past-elections-and-referendums/eu-referendum/results-and-turnout-eu-referendum>; S.B. HOBOLT, T.J. LEEPER, J. TILLEY, *Divided by the Vote: Affective Polarization in the Wake of the Brexit Referendum*, en *British Journal of Political Science*, 2021, pp. 1478-1482.

³³ Carta de 29 de marzo de 2017 de la primera ministra del Reino Unido al presidente del Consejo Europeo (Bruselas, 29 de marzo de 2017). Ver <https://data.consilium.europa.eu/>

50 del Tratado de la Unión Europea³⁴. El 30 de enero de 2020, la UE ratificó el acuerdo de retirada³⁵, y el 31 de enero 2020, al entrar en vigor dicho Acuerdo, el

³⁴ Como consecuencia de la Carta 29 de marzo 2017, en virtud de la cual el Reino Unido anunciaba su decisión de retirarse de la UE (“Brexit”), el Consejo Europeo (art. 50), compuesto por los líderes de todos los Estados miembros de la UE salvo el Reino Unido, estableció sus orientaciones para las negociaciones, con las posiciones y los principios de la UE. Así, el 15 de mayo de 2017, el Consejo (art. 50) adoptó una decisión por la que se autorizaba la apertura de las negociaciones con el Reino Unido y se designaba oficialmente a la Comisión como negociadora de la UE. También adoptó la primera serie de directrices de negociación que dispusieron una estructura clara y un enfoque unificado de la UE de cara a las negociaciones (Bruselas, 15 de mayo de 2017). Asimismo, el Parlamento Europeo estableció sus principios y condiciones fundamentales (“líneas rojas”) para aprobar el acuerdo de retirada; sobre el tema, ver A. GAMBLE, *The Brexit negotiations and the Anglosphere*, en *The Politician Quarterly Vol. 92 n. 1*, 2021, pp. 108-112.

³⁵ El Reino Unido y la Unión Europea firmaron el Acuerdo de Retirada el 24 de enero de 2020. Tras el voto de aprobación del Parlamento Europeo, el 29 de enero de 2020, y la Decisión del Consejo relativa a la conclusión del acuerdo de retirada, el 30 de enero de 2020, el acuerdo de retirada entró en vigor el 1 de febrero de 2020. Durante el período de transición, se continuó aplicando el Derecho de la UE al y en el Reino Unido. No obstante, durante el período de transición la UE ha tratado al Reino Unido como si fuese un Estado miembro, con la salvedad de su participación en las instituciones comunitarias y en las estructuras de gobernanza. Sobre el tema, ver Decisión (UE) 2020/135 del Consejo, de 30 de enero de 2020,

Reino Unido abandonó la Unión Europea, comenzando un período transitorio que duraría hasta el 31 de diciembre de 2020. Luego, a partir del 1 de enero de 2021, entró en vigor provisionalmente el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y el Reino Unido³⁶.

Considerando todo lo expuesto, no parece extraño que una de las principales preocupaciones que surgió (desde un punto de vista procesal relacionado con el derecho marítimo) con el Brexit fue en qué medida se pudiera ver afectado el arbitraje marítimo en Londres tras la salida del Reino Unido de la Unión

relativa a la celebración del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (Texto pertinente a efectos del EEE),(DOUE L 29, de 31 de enero de 2020) y Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DOUE L 29,de 31 de enero de 2020).

³⁶ Que incluye un Acuerdo de Libre Comercio; un marco de cooperación económica, social, medioambiental y en materia de pesca; una asociación en materia de seguridad interior (seguridad, cooperación policial y judicial penal; y un marco de gobernanza común para el conjunto del Acuerdo). Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la energía atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (DOUE L 444 de 31 de diciembre de 2020). Cfr. <https://ec.europa.eu/>; T. CHOPIN, C. LEQUESNE, *Disintegration reversed: Brexit and the cohesiveness of the EU27*, en *Journal of Contemporary European Studies*, 2020, pp. 419-431.

Europea³⁷. De hecho el arbitraje es el método de resolución de conflictos que mayoritariamente eligen los perjudicados para resolver controversias en este ámbito del derecho, y Londres representa el centro mundial de resolución alternativa de conflictos marítimos y comerciales. Además, para comprender su importancia en el sistema jurídico británico, cabe considerar que en 2020, cuando aún se no había concretizado el Brexit y el Reino Unido estaba en una fase transitoria, en la que se le continuaba aplicando el derecho de la UE, más del 80% de controversias marítimas a nivel mundial se resolvieron ante Tribunales de arbitraje en Londres, concretamente, ante la Asociación de Árbitros Marítimos de Londres (LMAA)³⁸. Entonces no puede sorprender el miedo que el sistema jurisdiccional anglosajón, relacionado con el sector marítimo, tenía de ver una repentina disminución de nuevos encargos de arbitraje cuando se planteó el Brexit.

³⁷ J.R. DE LARRUCEA, *Los efectos del Brexit sobre el negocio marítimo. Especial referencia a las nuevas cláusulas de la London Maritime Arbitration Association (LMAA)*, en *Anuario de Justicia Alternativa*, n. 15, 2019, pp. 113-117.

³⁸ En el año 2020 se han presentado más disputas marítimas que remiten al arbitraje en Londres que a cualquier otro lugar donde se ofrezcan servicios de arbitraje. Según informa la propia página web de la LMAA, en ese año, se han recibido alrededor de 3.010 nuevos asuntos y se han dictado más de 523 laudos; Ver <http://www.lmaa.london/>

2. El arbitraje en Londres antes del Brexit

Al fin de analizar el funcionamiento del arbitraje en Londres antes del Brexit y su importancia a nivel comunitario cabe considerar el derecho de la Unión europea que hasta el 31 de diciembre 2020 se aplicó a y en el Reino Unido. Una de las fuentes normativas comunitarias más relevantes en materia de cooperación judicial civil que se le aplicaban siendo un Estado miembro de la UE era el Reglamento 1215/2012 (Reglamento Bruselas I Refundido)³⁹, que le proporcionaba importantes instrumentos de cooperación en los diferentes procesos judiciales internacionales. De hecho este Reglamento prevé el reconocimiento mutuo de resoluciones judiciales entre los Estados miembros de la Unión Europea.

Aunque si no se aplica al procedimiento de arbitraje⁴⁰, la importancia de esta

³⁹ Reglamento (UE) 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DOUE L 351, 20 de diciembre de 2012); Ver <https://eur-lex.europa.eu/>

⁴⁰ Ver art. 1 d) Reglamento 1215/2012, donde se establece que *“El presente Reglamento no se aplica al arbitraje. Ningún elemento del presente Reglamento debe impedir que un órgano jurisdiccional de un Estado miembro que conozca de un asunto respecto del cual las partes hayan celebrado un convenio de arbitraje remita a las partes al arbitraje o bien suspenda o*

fuerza primaria del derecho comunitario es evidente sobre todo en materia de *exequatur*⁴¹, en relación con la invocación de la violación del orden público de la

sobrepasa el procedimiento, o examine si el convenio de arbitraje es nulo de pleno derecho, ineficaz o inaplicable, de conformidad con su Derecho nacional...". Aun cuando el arbitraje ha sido excluido tradicionalmente de los instrumentos normativos de Bruselas desde el Convenio de Bruselas de 1968 relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DOCE L. 299, de 31 de diciembre de 1972), no cabe duda que estas cláusulas de exclusión del arbitraje, fundamentalmente en lo que se refiere al arbitraje comercial internacional, ha provocado controversias, sobre las que se ha pronunciado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en diferentes ocasiones. Para un estudio sobre la jurisprudencia del TJUE en relación con las cláusulas de exclusión del arbitraje en el Convenio de Bruselas de 1968 y el, entonces vigente, Reglamento (UE) 44/2001 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DOCE L 12, de 16 de enero de 2001), así como para el análisis del Considerando 12 del Reglamento (UE) 1215/2012, que hace referencia a la exclusión del arbitraje (Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. DOUE L 351, 20 de diciembre de 2012). Sobre el tema, ver G. MUSCOLO, *Brexit: which Brexit?*, en *Italian Antitrust and Public Policies*, 2018, pp. 7-8.

⁴¹ El *exequatur* es el procedimiento de derecho internacional por el cual los tribunales de un Estado se encargan de la homologación de una sentencia o laudo extranjero a fin de que tenga

UE como causal de anulación o de denegación de la ejecución de un laudo arbitral⁴². Además, hasta la salida del Reino Unido de la UE no hacía falta tramitar el exequatur de una sentencia o laudo dictados por tribunales o árbitros ingleses, algo que permitía a las personas físicas y jurídicas con domicilio en un País de la Unión Europea de ahorrar tiempo y dinero⁴³, considerando, hasta ese momento, el reconocimiento y la ejecución directa de una resolución judicial emitida en territorio británico⁴⁴.

Luego cabe considerar que ya después del referéndum de Junio 2016, un relevante número de multinacionales y empresas internacionales que tenían su sede legal en Londres empezaron a plantear de mover sus sedes legales en otros países de la

plena eficacia a nivel nacional. Sobre el tema, ver J.C. FERNÁNDEZ ROZAS, *El*

Reglamento Bruselas I revisado y el arbitraje: crónica de un desencuentro, 2013, p. 6.

⁴² Ver G.I. ZEKOS, *Arbitrability and Regulation (EU) N. 1215/2012*, en *Dispute Resolution Journal*, 2016, p. 49.

⁴³ Ver G.A. BERMANN, *European Union Law and International Arbitration at a Crossroads*, en *Fordham International L.J.*, 2019, p. 42; C. OJIEGBE, *International Commercial Arbitration in the European Union Brussels I, Brexit and beyond*, 2020, p. 150.

⁴⁴ R. AIKENS, *Brexit and the Brussels Regulation Regime*, en *Brexit: Jurisdiction, Enforcement and Conflict of Laws A case of "Fog in Channel, Continent cut off?"*, 2016, p. 1.

Unión Europea para no renunciar al régimen jurídico proporcionado por el derecho europeo⁴⁵.

Así que creo que sea posible afirmar que el sistema unificado y flexible en relación con la eficacia de resoluciones procedentes del Reino Unido en la Unión Europea que el derecho comunitario brindaba a nivel de UE garantizaba el eficiente y rápido funcionamiento de este mecanismo de cooperación jurisdiccional.

A continuación se analizará si efectivamente Londres, en cuanto centro por excelencia a nivel mundial en resoluciones alternativas de disputas de derecho marítimo, ha sido afectada de alguna forma tras el Brexit, considerando la imposibilidad de gozar de las ventajas mencionadas, ofrecidas por el derecho de la Unión Europea.

⁴⁵ V. PULJKO, *Regulation (Eu) No. 1215/2012 On Jurisdiction And The Recognition And Enforcement Of Judgments In Civil And Commercial Matters With Special Reference To The Relationship Between The Regulation And Arbitration*, en *Interdisciplinary Management Research*, 2015, p. 742.

3. El arbitraje marítimo en Londres a la luz del actual estado de las relaciones entre UE y Reino Unido en materia de competencia judicial.

Tras el Brexit, tanto el Reino Unido como la Unión Europea, están persiguiendo el objetivo de elaborar un sistema lo más eficiente y flexible en relación con la eficacia de resoluciones procedentes del Reino Unido en la Unión Europea y viceversa⁴⁶. Ante esta situación se ha planteado la posibilidad de la adhesión del Reino Unido al Convenio de Lugano de 2007⁴⁷, más allá del período provisional

⁴⁶ E. HANCOX, *EU Law in the UK After Brexit*, *EU Law Live*, *Weekend Edition No. 66*, 2021.

⁴⁷ Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, hecho en Lugano el 30 de octubre de 2007 (DOUE L339, de 21 de diciembre de 2007). La adhesión del Reino Unido al Convenio de Lugano requiere que todos los Estados miembros (Dinamarca, Islandia, Noruega, Suiza y la Unión Europea) acepten la solicitud del Reino Unido, en el plazo máximo de un año, por lo que resulta previsible que esto se produzca con anterioridad a que estas líneas vean la luz si la UE, fundamentalmente, no se opone a dicha adhesión. Tras la aceptación por parte de los Estados miembros, Reino Unido deberá depositar un instrumento de adhesión que determinará que adquiera la condición de miembro del Convenio de Lugano “el primer día del tercer mes siguiente al depósito de su instrumento de adhesión”. Cfr. Art. 72 del Convenio de Lugano, aplicable a la adhesión del Reino Unido como consecuencia de lo previsto en el

al que hacía referencia el ya mencionado Acuerdo de retirada⁴⁸. Sin embargo, el día 4 de mayo de 2021, la Comisión Europea declaró que la Unión Europea no debe dar su consentimiento a la adhesión del Reino Unido a dicho Convenio dado que “el Convenio de Lugano es una medida de acompañamiento del mercado interior y está relacionada con el contexto de las relaciones entre la UE, la AELC (Asociación Europea de Libre Comercio)⁴⁹ y el EEE (Espacio Económico

art. 70.1.c) y art. 73.2, puesto que se trata de un Estado que no es miembro de la Asociación Europea de Libre Cambio.

⁴⁸ Ver art. 129.1 del Acuerdo (sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica) donde se establecía que, durante el período transitorio, el Reino Unido hubiera quedado vinculado por las obligaciones derivadas de los acuerdos internacionales celebrados por la Unión, por los Estados miembros que actuaban en su nombre, o por la Unión y sus Estados miembros conjuntamente. Por tanto, el Reino Unido ha estado vinculado por el Convenio de Lugano hasta el 31 de diciembre de 2020.

⁴⁹ El grupo “AELC” se ocupa de la cooperación en el marco del Espacio Económico Europeo (EEE) y de las relaciones con la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC). También supervisa las relaciones de la UE con Noruega, Islandia, Liechtenstein, Suiza, Mónaco, Andorra, San Marino, la Santa Sede (Ciudad del Vaticano) y las Islas Faroe. Su ámbito de trabajo comprende fundamentalmente: el comercio; la participación en el mercado interior de países terceros incluidos cooperación en materia de medio ambiente, el cambio climático, temas como investigación, educación, sanidad, fiscalidad, justicia y asuntos de

Europeo)⁵⁰. En lo que respecta a todos los demás terceros países, la política consolidada de la Unión Europea es fomentar la cooperación dentro del marco de los Convenios multilaterales de La Haya⁵¹. El Reino Unido es un tercer país sin una vinculación especial con el mercado interior. Por tanto, no hay motivo para que la Unión Europea se aparte de su enfoque general en relación con el Reino Unido. En consecuencia, son los Convenios de La Haya los que deben regular el

interior, pesca y ayuda al desarrollo. El Grupo "AELC" (Asociación Europea de Libre Comercio) también prepara las reuniones semestrales del Consejo del EEE; Ver <https://ec.europa.eu/>

⁵⁰ El Espacio Económico Europeo fue creado en 1994 para ampliar las disposiciones de la Unión sobre el mercado interior a los países de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC). Noruega, Islandia y Liechtenstein son partes en el EEE, mientras que Suiza es miembro de la AELC, pero no forma parte del EEE. La base jurídica de referencia es el art. 217 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE); Cfr.

<https://ec.europa.eu/>

⁵¹ Estos acuerdos multilaterales fundamentales son el fruto de más de cien años de cooperación. A lo largo del tiempo han ayudado a definir muchas de las leyes que todavía ayudan a gobernar internacionalmente. Hay unas 40 diferentes Convenciones de La Haya, cada una de las cuales se centra en aspectos únicos del derecho internacional.

marco para la colaboración futura entre la Unión Europea y el Reino Unido en el ámbito de la cooperación judicial en materia civil”⁵².

Efectivamente, tanto la Unión Europea⁵³ como el Reino Unido forman parte del Convenio de la Haya de 30 de junio de 2005⁵⁴ sobre Acuerdos de elección de foro,

⁵² Sobre el tema, cfr. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo *Empty* sobre la Evaluación relativa a la solicitud de adhesión del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte al Convenio de Lugano de 2007. Bruselas, 4 de mayo 2021 (COM (2021) 222 final), en <https://ec.europa.eu/>

⁵³ Cfr. la decisión del Consejo, del 4 de diciembre de 2014, relativa a la aprobación, en nombre de la Unión Europea, del Convenio de La Haya, de 30 de junio de 2005, sobre Acuerdos de Elección de Foro (DOUE No. 353, de 10 de diciembre de 2014), en <https://eur-lex.europa.eu/>

⁵⁴ En la actualidad forman parte del Convenio de La Haya de 2005 la Unión Europea, México, Montenegro y Singapur. Está en vigor desde el 1 de octubre de 2015. Para el Reino Unido ha entrado en vigor este Convenio el 1 de enero de 2021 dado que el instrumento de adhesión definitivo se depositó el 28 de septiembre de 2020 (Ver art. 31.2 del Convenio). Además, no podemos olvidar que, en atención a lo establecido en el artículo 76 del Acuerdo de Retirada, las sentencias dictadas con posterioridad al 31 de diciembre de 2020, pero como consecuencia de los procesos iniciados con anterioridad a dicha fecha, seguirán el procedimiento de reconocimiento establecido en el citado Reglamento 1215/2012. En cambio, aquellas sentencias dictadas en procedimientos iniciados con posterioridad al 31 de diciembre de 2020 pero en los que el acuerdo de sumisión es previo a dicha fecha, serán objeto de

por lo que, si no se autoriza la adhesión del Reino Unido al Convenio de Lugano, cuando la resolución que se pretenda reconocer y ejecutar se haya dictado por un tribunal como consecuencia de un acuerdo de elección de foro válido conforme al referido Convenio, se aplicarán estas normas para su reconocimiento y ejecución⁵⁵. Además, debemos tener en cuenta que, en relación con los procedimientos para lograr el reconocimiento y ejecución de las resoluciones

reconocimiento en función de lo establecido en el Derecho interno de cada Estado (por ejemplo la Ley de cooperación jurídica internacional, en el caso de España) dado que no les resulta de aplicación ni el Convenio de La Haya de 2005, ni el Reglamento 1215/2012 en función de lo que establece el Acuerdo de Retirada; Cfr. P. BEAUMONT, *Some reflections on the way ahead for UK private international law after Brexit*, en *Journal of Private International Law Vol. 17 Issue 1*, 2021.

⁵⁵ Aunque no ha entrado en vigor ni, previsiblemente, lo hará en un corto plazo de tiempo, merece la pena hacer referencia al Convenio de la Haya de 2019 para el reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales dictadas en materia civil y mercantil por los tribunales de los Estados que lo ratifiquen. Sobre el tema, ver C.M. MARIOTTINI, *Establishment of Treaty Relations under The 2019 Hague Judgments Convention*, en *Vol. XXI Yearbook of Private International Law*, 2020, pp. 375-380.

judiciales, el Convenio remite a la legislación interna del Estado en que se solicita dicho reconocimiento y ejecución⁵⁶.

Entonces, en la actualidad, dejando de aplicarse la normativa de la Unión Europea al Reino Unido, para la parte beneficiada por la decisión de un tribunal británico su tramitación se ha convertido en un expediente mucho más complejo y costoso que antes. Sin embargo, por el otro lado, cabe destacar que los instrumentos legislativos de la UE mencionados anteriormente excluyen expresamente de su ámbito de aplicación el arbitraje, y que al reconocimiento y a la ejecución de laudos arbitrales de distintos países se le aplican las normas previstas en el

⁵⁶ Por ejemplo, en el caso de España, la Ley 29/2015, de 30 de julio, de cooperación jurídica internacional en materia civil (LCJI) será la que regule el procedimiento de homologación o exequátur con carácter previo al inicio de cualquier trámite de ejecución; Cfr. A. LÓPEZ DE ARGUMEDO, A. MARTÍNEZ, *El reconocimiento y ejecución en España de Resoluciones Judiciales dictadas en Reino Unido tras el Brexit*, en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, No. 54, 2020, pp. 105-122.

Convenio de Nueva York sobre reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras de 1958⁵⁷, del que Reino Unido es parte⁵⁸.

⁵⁷ El Convenio de Nueva York del 10 de Junio de 1958 se considera como uno de los tratados más importantes e influyentes en relación al derecho privado internacional. Hasta el momento han adherido a este Convenio más de 160 Naciones. Reconociendo la importancia creciente del arbitraje internacional como medio de resolución de las controversias comerciales internacionales, su objetivo era establecer normas legislativas comunes para el reconocimiento de los acuerdos o pactos de arbitraje y el reconocimiento y la ejecución de las sentencias o laudos arbitrales extranjeros y no nacionales. El Convenio entiende por "sentencias o laudos no nacionales" aquellos que, si bien han sido dictados en el Estado donde se prevé su ejecución, son considerados "extranjeros" por la ley de ese Estado porque el procedimiento seguido conlleva algún elemento de extranjería, por ejemplo cuando se apliquen normas procesales de otro Estado. La finalidad principal de la Convención es evitar que las sentencias arbitrales, tanto extranjeras como no nacionales, sean objeto de discriminación, por lo que obliga a los Estados parte a velar por que dichas sentencias sean reconocidas en su jurisdicción y puedan ejecutarse en ella, en general, de la misma manera que las sentencias o laudos arbitrales nacionales. Un objetivo secundario de la Convención es exigir que los tribunales de los Estados parte den pleno efecto a los acuerdos de arbitraje negándose a admitir demandas en las que el demandante esté actuando en violación de un acuerdo de remitir la cuestión a un tribunal arbitral; Ver <https://www.newyorkconvention.org/>

⁵⁸ Reino Unido adhirió al Convenio de Nueva York el 24 de Septiembre de 1975; Ver <https://www.newyorkconvention.org/>

4. *Londres sigue siendo el mayor centro de arbitraje marítimo internacional?*

Sin lugar a dudas se puede afirmar que la retirada del Reino Unido de la UE ha generado incertidumbre e inseguridad sobre la capacidad de este País de mantener su posición privilegiada en el arbitraje marítimo internacional. Sin embargo un sector como el arbitraje marítimo, que no está comprendido en el ámbito de competencias comunitarias, se presenta “a priori” como menos afectado. De hecho, el derecho de la Unión Europea no incide en cuestiones como la creación de un tribunal arbitral, las facultades de los árbitros, el desarrollo del procedimiento, ni en ninguna acción o resolución judicial relativa a la anulación, revisión, apelación, reconocimiento o ejecución de un laudo arbitral⁵⁹. Además cabe considerar que la fuente de regulación más importante de los procedimientos de arbitraje a nivel internacional es el citado Convenio de Nueva York de 1958, que se sigue aplicando en las relaciones entre los Países de la UE que lo firmaron y Reino Unido. De hecho, a pesar de la Brexit, la validez y la eficacia de este

⁵⁹ Y. BAATZ, *The Conflict of Laws*, en *Maritime Law*, 2021, pp. 20-25. ; M. LIU, E.

QOUTESHAT, *Third party arbitration in the UK: critically assessing the applicable rules of the joinder of two different proceedings under the Brussels Recast Regulation (EU 1215/2012)*, en *European Competition Law Review*, 2021, pp. 307-308.

tratado internacional sigue siendo la misma⁶⁰. Considerando esta continuidad con el pasado, es posible sostener que, en teoría, la salida del Reino Unido de la Unión Europea no debería haber afectado la hegemonía de Londres como sede de arbitrajes marítimos. Pero, para establecer con precisión el efecto producido en relación a este asunto por el Brexit creo sea necesario analizar los datos relativos a los números de arbitrajes marítimos celebrados en Londres en los últimos 25 años, es decir a partir de la entrada en vigor de la mencionada Ley de Arbitraje de 1996⁶¹. Considero este periodo de tiempo lo bastante largo para evaluar de manera exacta los efectos del Brexit sobre el arbitraje en Londres, comparando los datos del quinquenio 2016-2021 con los datos de los veinte años anteriores. Como se puede apreciar a través de los datos de la LMAA, el arbitraje de Londres sufrió un pequeño descenso en el bienio 2017 y 2018 tras la votación del Brexit (en estos dos años se registraron respectivamente un número total de 2533 y de 2599 nuevos encargos de arbitraje. La bajada fue evidente en comparación con la media

⁶⁰ Los tribunales de los estados miembros de la UE deben resolver sobre el reconocimiento y ejecución de los laudos arbitrales con arreglo al Convenio de Nueva York de 10 de junio de 1958 y viceversa; sobre el tema Ver Y. BAATZ, *The Conflict of Laws, en Maritime Law*, 2021, pp. 30-31.

⁶¹ Esta reforma permitió al procedimiento de arbitraje en Londres de asumir la forma y las características que aún tiene al día de hoy.

de 3058 nuevos encargos por año registrada a lo largo de este último cuarto de siglo)⁶². Sin embargo, durante los años 2019, 2020 y 2021, las estadísticas demuestran un nuevo incremento de solicitudes de arbitrajes marítimos en Londres⁶³, por lo que podemos afirmar que la capital inglesa continua a la vanguardia y conserva su posición como centro de arbitraje marítimo internacional dominante a pesar del aumento de la competencia mundial⁶⁴. Esto quiere decir que Londres continúa siendo, sin duda alguna, la opción prioritaria para la resolución de conflictos derivados del transporte marítimo internacional⁶⁵.

⁶² Ver J.C.P. BROWN, *The protection of confidentiality in arbitration: balancing the tensions between commerce and public policy*, en *Doctoral thesis, London Metropolitan University*, 2021, pp. 26-31; <https://lmaa.london/>

⁶³ El número de nuevos encargos de arbitraje que la Asociación de Árbitros Marítimos de Londres registró en 2019 fue de 2952, en 2020 de 3010, y en 2021 de 2777. Cfr. <https://lmaa.london/>

⁶⁴ De hecho en los últimos tres años la LMAA ha registrado números similares de encargos de arbitraje a los del periodo ante Brexit; Cfr. <https://lmaa.london/>

⁶⁵ Aunque existen otros prestigiosos centros de arbitraje internacional especializados en la resolución de disputas marítimas, como por ejemplo la “*Society of Maritime Arbitrators of New York*” (SMA), la “*Chambre Arbitrale Maritime de Paris* (CAMP), la “*Tokyo Maritime Arbitration Commission*” (TOMAC), la “*Singapore Chamber of Maritime Arbitration*” (SCMA) y la “*China Maritime Arbitration Commission*” (CMAC), cuyas reglas y términos

En conclusión creo que los motivos por los que las partes en conflicto en el ámbito del sector marítimo siguen optando por Londres es, por un lado, por su larga tradición de arbitraje marítimo y, por otro lado, por la objetividad tanto de los tribunales, conocidos por su neutralidad e imparcialidad, como de los árbitros y abogados ingleses⁶⁶.

representan una fuente del arbitraje marítimo en presencia de una cláusula de sumisión presente en el contrato, en Londres se siguen resolviendo alrededor del 83 % de las controversias marítimas sometidas a arbitraje. Sobre el tema, Ver M. GREGORI, *Maritime Arbitration Among Past, Present and Future*, en *New challenges in maritime law: de lege lata et de lege ferenda*, 2015, p. 335; M.R. LOPEZ, *El arbitraje marítimo en Londres*, 2021, pp. 190-191; J.R. DE LARRUCEA, *Los efectos del brexit sobre el negocio marítimo. Especial referencia a las nuevas cláusulas de la London Maritime Arbitration Association (Lmaa)*, 2019, p. 14.

⁶⁶ Sin duda la profesionalidad de los árbitros es una de las características reseñables del arbitraje de Londres por su dedicación a tiempo completo, que les permite adquirir gran experiencia en un período de tiempo más corto que los árbitros a tiempo parcial, por ejemplo, ya que los árbitros que se dedican a tiempo completo, lógicamente, reciben mayor número de nombramientos. Además los árbitros en Londres para los arbitrajes marítimos se eligen de entre una lista muy corta, aproximadamente unos 33 miembros de pleno derecho de la LMAA, por lo que todos los que ejercen en esta área del derecho saben que siempre aparecen las mismas caras en este tipo de arbitrajes. Sobre el tema, ver M.R. LOPEZ, *El arbitraje*

5. El papel de los tribunales de arbitraje marítimo internacional para lograr el objetivo de desarrollo sostenible n. 16 de la Agenda 2030: Paz, Justicia e Instituciones sólidas.

La inseguridad, las instituciones débiles y el acceso limitado a la justicia suponen sin duda una grave amenaza para el desarrollo sostenible de la sociedad. El ODS 16 imagina sociedades pacíficas, justas e inclusivas fundadas en el respeto de los derechos humanos, el estado de derecho y la buena gobernanza en todos los niveles, además de instituciones transparentes, eficaces y responsables que rindan cuentas de su operado⁶⁷. En este ámbito el rol de los tribunales de arbitraje marítimo internacional es muy relevante porque, siendo las principales instituciones a nivel jurisdiccional especializadas en derecho marítimo, aseguran la resolución rápida y eficiente de las controversias, favoreciendo la transparencia y la eficacia de los procedimientos, imprescindibles para garantizar el orden y la

marítimo en Londres, 2021, pp. 192-195; D. RHODES VIVOUR, *The agreement to arbitrate – a primary tool for the resolution of maritime disputes*, 2020, pp. 14-16.

⁶⁷ M. MESA, *El ODS 16 sobre paz, seguridad y gobernanza: desafíos conceptuales, seguimiento y evaluación*, en *Anuario CEIPAZ*, 2017, pp. 29-31; A. RUANE, *ODS 16*, en *2030.spotlight.org*, 2020, p. 206; J.J.F. RODRIGUEZ, *ODS 16: paz, justicia e instituciones fuertes*, en *bie3: Boletín IEEE*, 2018, pp. 970-975.

concordia de un sector logístico estratégico como es el marítimo⁶⁸. De hecho un sistema de justicia transparente, eficiente y responsable como es el de arbitraje marítimo es garantía de rápida resolución de disputas, lo que permite a los operadores marítimos de concentrarse principalmente en sus objetivos, así que se pueda asegurar el constante y eficiente aprovechamiento de materias primas y bienes de primera necesidad en todos los países del mundo⁶⁹. Todo esto permite a las diferentes poblaciones de satisfacer sus exigencias primarias y de vivir en armonía en un contexto de continuo intercambio de mercancías, culturas, tradiciones y tecnologías. Así que el transporte marítimo, conectando y abasteciendo todo el mundo, contribuye al mantenimiento de la paz y al continuo desarrollo de la sociedad. Sin embargo sería casi imposible asegurar su correcto funcionamiento sin la garantía de un sistema de resolución de disputas rápido y

⁶⁸ R. PÉREZ MARTELL, J. MELO LOZANO, *Las entidades de resolución alternativa de litigios y el objetivo de desarrollo sostenible 16*, en *La tecnología y los objetivos de desarrollo sostenible*, 2020, pp. 221-227.

⁶⁹ M. MESA, *El ODS 16 sobre paz, seguridad y gobernanza: desafíos conceptuales, seguimiento y evaluación*, en *Anuario CEIPAZ*, 2017, pp. 33-34; R. PÉREZ MARTELL, J. MELO LOZANO, *Las entidades de resolución alternativa de litigios y el objetivo de desarrollo sostenible 16*, en *La tecnología y los objetivos de desarrollo sostenible*, 2020, pp. 233-235.

eficiente, y en este sentido, es aún más evidente la prominencia del arbitraje en Londres, en cuanto principal referente por su tradición y por la neutralidad y objetividad de sus tribunales.

CONCLUSIÓN

A la luz de las diferentes cuestiones examinadas a lo largo de este trabajo, cabe afirmar que, ninguno de los motivos por los que los operadores marítimos en conflicto eligen el arbitraje marítimo en Londres y, más concretamente, el arbitraje bajo las reglas de la LMAA, depende de la pertenencia o no del Reino Unido a la Unión Europea. Sin lugar a dudas, para cualquier Estado parte de la Convención de Nueva York, la salida del Reino Unido de la Unión Europea no supone problema alguno a la hora de reconocer y ejecutar los laudos dictados en Londres. De hecho los laudos de la LMAA son igualmente ejecutables en los Estados miembros de la Unión Europea en aplicación del citado Convenio de Nueva York.

Además, considerando que, pese al Brexit, el número de arbitrajes marítimos en Londres no parece haber sufrido un descenso, se puede afirmar que la capital inglesa continuará constituyendo el centro de resolución de controversias marítimas por excelencia. En fin, como consecuencia de la incertidumbre que surge en torno al reconocimiento y ejecución de las resoluciones judiciales al margen de la Unión Europea, el arbitraje marítimo en Londres podría beneficiar de esta situación y verse reforzado, incrementando aún más su atractivo, siendo la LMAA una asociación de gran prestigio y de larga tradición, y sus árbitros

reconocidos a nivel internacional por profesionalidad, experiencia e imparcialidad.

BIBLIOGRAFIA

AIKENS R., *Brexit and the Brussels Regulation Regime*, en *Brexit: Jurisdiction, Enforcement and Conflict of Laws A case of "Fog in Channel, Continent cut off?"*, 2016, p. 1.

AMBROSE C., MAXWELL K., COLLETT M., *London Maritime Arbitration*, 2017, Ed. Informa Law from Routledge (London), pp. 15-16, 33-35, 37-39.

BAATZ Y., *Maritime Law*, 2020, p. 50.

BAATZ Y., *The Conflict of Laws*, en *Maritime Law*, 2021, pp. 20-25, 30-31.

BEAUMONT P., *Some reflections on the way ahead for UK private international law after Brexit*, en *Journal of Private International Law Vol. 17 Issue 1*, 2021.

BERMANN G.A., *European Union Law and International Arbitration at a Crossroads*, en *Fordham International L.J.*, 2019, p. 42.

BOO L., LIEW M., *Arbitration*, en *Singapore Academy of Law Annual Review of Singapore Cases*, 2021, p. 101.

BROWN J.C.P., *The protection of confidentiality in arbitration: balancing the tensions between commerce and public policy*, en *Doctoral thesis*, London Metropolitan University, 2021, pp. 26-31.

BURNS W. E., *A Brief History of Great Britain*, 2010, New York, pp. 44-66.

CHOPIN T., LEQUESNE C., *Disintegration reversed: Brexit and the cohesiveness of the EU27*, en *Journal of Contemporary European Studies*, 2020, pp. 419-431.

CUMMING C.S., *The English High Court of Admiralty*, 1992, p. 218.

DAWOOD A., *Arbitration in maritime disputes*, en *Journal of shipping and Ocean engineering*, 2016, pp. 206-211.

DE LARRUCEA J.R., *Los efectos del Brexit sobre el negocio marítimo. Especial referencia a las nuevas cláusulas de la London Maritime Arbitration Association (LMAA)*, en *Anuario de Justicia Alternativa*, n. 15, 2019, pp. 14, 113-117.

ELLIOTT J.H., *Imperios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, 2017, pp. 30-80.

FERGUSON N., *El imperio británico: Cómo Gran Bretaña forjó el orden mundial*, 2011, pp. 20-23.

FERNÁNDEZ ROZAS J.C., *El Reglamento Bruselas I revisado y el arbitraje: crónica de un desencuentro*, 2013, p. 6.

FONTESTAD PORTALÉS L., *El arbitraje marítimo en Londres tras el Brexit*, en *Revista de la asociación de profesores de derecho procesal de las universidades españolas* n. 3, 2021, pp. 160.

GAMBLE A., *The Brexit negotiations and the Anglosphere*, en *The Politician Quarterly* Vol.92 n.1, 2021, pp. 108-112.

GREGORI M., *Maritime Arbitration Among Past, Present and Future*, en *New challenges in maritime law: de lege lata et de lege ferenda*, 2015, p. 335.

HANCOX E., *EU Law in the UK After Brexit*, *EU Law Live, Weekend Edition* No. 66, 2021.

HOBOLT S.B., LEEPER T.J., TILLEY J., *Divided by the Vote: Affective Polarization in the Wake of the Brexit Referendum*, en *British Journal of Political Science*, 2021, pp. 1478-1482.

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/XT-20001-2017-INIT/es/pdf>.

<https://ec.europa.eu/>

<https://www.electoralcommission.org.uk/who-we-are-and-what-we-do/>

[elections-and-referendums/past-elections-and-referendums/eu-referendum/results-and-turnout-eu-referendum/](https://www.electoralcommission.org.uk/elections-and-referendums/past-elections-and-referendums/eu-referendum/results-and-turnout-eu-referendum/)

<https://eur-lex.europa.eu/>

<http://www.lmaa.london/>

<https://www.newyorkconvention.org/>

KWOK D., *Maritime Arbitration and Cultural Differences*, 2016, p. 75.

LIU M., QOUTESHAT E., *Third party arbitration in the UK: critically assessing the applicable rules of the joinder of two different proceedings under the Brussels Recast Regulation (EU 1215/2012)*, en *European Competition Law Review*, 2021, pp. 307-308.

LÓPEZ DE ARGUMEDO A., MARTÍNEZ A., *El reconocimiento y ejecución en España de Resoluciones Judiciales dictadas en Reino Unido tras el Brexit*, en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, No. 54, 2020, pp. 105-122.

LOPEZ M.R., *El arbitraje marítimo en Londres*, 2021, pp. 190-195.

MARIOTTINI C.M., *Establishment of Treaty Relations under The 2019 Hague Judgments Convention*, en *Vol. XXI Yearbook of Private International Law*, 2020, pp. 375-380.

MESA M., *El ODS 16 sobre paz, seguridad y gobernanza: desafíos conceptuales, seguimiento y evaluación*, en *Anuario CEIPAZ*, 2017, pp. 29-31, 33-34.

MOKYR J., *The British industrial Revolution: an economic perspective*, 2018, pp. 24-27.

MUSCOLO G., *Brexit: which Brexit?*, en *Italian Antitrust and Public Policies*, 2018, pp. 7-8.

OJIEGBE C., *International Commercial Arbitration in the European Union Brussels I, Brexit and beyond*, 2020, p. 150.

PÉREZ MARTELL R., MELO LOZANO J., *Las entidades de resolución alternativa de litigios y el objetivo de desarrollo sostenible 16*, en *La tecnología y los objetivos de desarrollo sostenible*, 2020, pp. 221-227, 233-235.

PULJKO V., *Regulation (Eu) No. 1215/2012 On Jurisdiction And The Recognition And Enforcement Of Judgments In Civil And Commercial Matters With Special Reference To The Relationship Between The Regulation And Arbitration*, en *Interdisciplinary Management Research*, 2015, p. 742.

RHODES VIVOUR D., *The agreement to arbitrate – a primary tool for the resolution of maritime disputes*, 2020, pp. 14-16.

RODRIGUEZ J.J.F., *ODS 16: paz, justicia e instituciones fuertes*, en *bie3: Boletín IEEE*, 2018, pp. 970-975.

ROSE F., KENNEDY F.D., *Kennedy & Rose on The Law of Salvage*, Ed. Sweet and Maxwell. London, 9 th ed., 2017, pp. 1104-1105.

RUANE A., *ODS 16*, en *2030.spotlight.org*, 2020, p. 206.

SHAW R.G., *Embracing Maritime and International Arbitration*, en *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2019, Vol. 50 No. 1, p. 323.

SPEE T., BURKE G.T., JARZABKOWSKI P., SMETS M., *Reinsurance Trading in Lloyd's of London: Balancing Conflicting-yet-Complementary Logics in Practice*, en *Academy of Management Journal*, 2014, Vol. 58 No. 3, pp. 50-52.

TAI S K., CHAN B., *Hong Kong maritime arbitration under the Arbitration Ordinance 2011*, 2017, Vol. 2 No. 4, pp. 367-375.

WYATT L.T., *The Industrial Revolution*, 2008, p. 10.

ZEKOS G.I., *Arbitrability and Regulation (EU) N. 1215/2012*, en *Dispute Resolution Journal*, 2016, p. 49.



La Prof. **DOÑA ROBYN GUTIÉRREZ CHEESMAN**, Tutora del Trabajo Fin de Máster titulado "**Los Efectos del Brexit sobre el Arbitraje Marítimo Internacional**", del que es autora **DON ALESSIO BARDINI**

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

Valencia, 4 de junio de 2022.

NOMBRE Firmado
 GUTIERREZ digitalmente por
 CHEESMAN DOÑA ROBYN GUTIERREZ CHEESMAN TUTORA TFM
 N ROBYN - ROBYN - NIF
 NIF 29201936D
 29201936D Fecha: 2022.06.04 13:28:27 +02'00'



PERMISO DE DIVULGACIÓN

D / D^a [Rellenar] ALESSIO BARDINI, con el expediente número 22153867, estudiante de curso del Grado/Máster/CFGS de Gestión del Negocio Marítimo y el Derecho Marítimo

Permite la divulgación SI NO

En caso de respuesta afirmativa PERMITE

Que el trabajo de su autoría titulado
LOS EFECTOS DEL BREXIT SOBRE EL ARBITRAJE MARÍTIMO INTERNACIONAL

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:

4 DE JUNIO DE 2022

Alessio Bardini

Alessio Bardini

*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. Alessio Bardini, con núm. de expediente 22153867, estudiante del Máster en Gestión del Negocio Marítimo y el Derecho Marítimo.

CONFIRMA que el Trabajo Fin de Máster titulado "Los efectos del Brexit sobre el arbitraje marítimo internacional"

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 "suspenso" (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: 4 DE JUNIO DE 2022

Alessio Bardini *Alessio Bardini*

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/1política-de-privacidad>.