

RAZON Y REPLICA A UN CRITICO DE LA NUEVA LEY DE ARBITRAJE PANAMEÑA.

(en referencia y alusión al artículo de Fernando Gómez Arbeláez ,en “Martes Financiero” ,del 18 Febrero 2014)

TIENE RAZON

El comentarista tiene mucha razón en sus apreciaciones críticas sobre la Ley 131, de 31 Diciembre 2013, sobre Arbitraje Comercial nacional e internacional en Panamá. Y en espera de sus observaciones específicas, que anuncia, diremos que ya tenía razón en aquel otro su primer artículo sobre el tema publicado en “La Prensa “ el 19 Diciembre 2013, en lo relativo a la gestación y trámite del Proyecto de Ley no. 578 en la Asamblea. Esa primigenia y comprometida atención le honra y cualifica especialmente para desarrollar una crítica, que confiamos será rica y ajustada a Derecho. Acierta, asimismo, cuando apunta a que la contabilidad de los beneficios de convertir a Panamá en un centro internacional de arbitraje no guarda relación, ni alumbra camino de éxito, con la bondad y calidad de los servicios arbitrales que pretenden ofrecerse. Hay que coincidir en que las novedades de la SIAC y la SCMA en Singapur son esperanzadoras y están en crecimiento.

TIENE MENOS RAZON Y MITIFICA

Al aplaudir foros arbitrales extranjeros sin explicitar las causas y ayudas concurrentes. En el mundo marítimo se ha producido un fuerte desplazamiento de comercio, y por ende de controversias, al Sudeste Asiático. Debido, sobre todo, a la transformación expansiva de China y a los efectos de su influencia mediática y política en la región. China cuenta, desde la incorporación de Hong-Kong, con Centros arbitrales de gran prestigio marítimo como son la CMAC (sedes en Beijing y Shanghai) y el HKMAC (Hong-Kong), conectados con los puertos mayores de tráfico de Asia, Hong-Kong y Shanghai. China tiene modelos arbitrales residentes en el Uncitral Model Law desde hace muchos años, y ha tolerado en Hong-Kong la continuidad de una fructífera práctica arbitral inspirada en el sistema británico. Todo parte de ahí. En Singapur, y en menor medida Vancouver, se han establecido importantes y cuantiosos grupos chinos de intereses, que son los que hacen viable esa singularísima República independiente. La fuerte corriente de las navieras chinas hacia posiciones asiáticas de cabecera muy firmes ha dado fruto compatible a la explicable salida de negocio arbitral asiático del foro de Londres, liderado por la LMAA. Esa transmisión de experiencia inglesa, no desconocida en Hong-Kong, tuvo un colofón definitivo con el establecimiento de navieras noruegas en los estrechos de Malaca, y con la residencia de Clubs de P. & I. (Protección e Indemnización) en Singapur, como fueron sucesivamente los casos de A. Skuld, Nordisk, etc. Coetáneamente, un numeroso grupo de Bufetes ingleses de alcance internacional llegaron a Singapur, tomaron la legislación local en sus manos, y nos relanzaron un nuevo producto britanizado de arbitraje comercial y marítimo. El éxito del Arbitraje en Singapur vio abierta finalmente la llave cuando la BIMCO, Cámara Internacional de Navieros, aprobó la elección de Singapur como tercer foro, después de Londres y New York, para todas las cláusulas arbitrales contenidas en su colección de

modelos recomendados de contratos marítimos. Sin el apoyo de los Clubs de P. & I., aseguradores de esos grandes navieros around-the-world y sin el permiso de la BIMCO, el arbitraje marítimo de Singapur no habría llegado lejos, dejando a un lado toda cuestión relativa al orden público que escrupulosamente vigila el régimen de democracia absolutista que impera en la pequeña isla.

NO TIENE RAZON

Cuando vincula, de forma determinante y sine qua non, al Arbitraje con la corrupción gubernativa o incluso de toda la clase política. Pasa por alto el comentarista que un foro arbitral moderno, desde luego marítimo, ofrece servicios de solución de controversias nacionales e internacionales. De ahí, que para los supuestos de arbitraje doméstico se nos invite a poner a la corrupción imperante como mal preventivo que no permitiese tener buenos y honrados árbitros, ni una legislación justa y limpia, ni unos reglamentos aplicados por personas capacitadas. La invitación falla, porque la corrupción puede hacer mella en la ejecución y cumplimiento voluntario de los laudos arbitrales, así como en el intento de compra de voluntades administrativas y arbitrales, pero nada de ello pone freno fatal a la puesta en vigor de un sistema arbitral inmaculado con la aspiración de difundir una cultura de convivencia pacífica y de resolución de discrepancias en los negocios. Dicho de otro modo, la corrupción penetra personas e instituciones pero no impide fuerzas contrarias en apoyo de legislaciones modernas y apropiadas. En todo caso, la suerte de los arbitrajes domésticos correrá el mismo camino del desarrollo del país, por lo que el pensamiento se convierte en plano. Pero donde no tiene sustento el argumento es en cuanto hace al ARBITRAJE INTERNACIONAL, entendiéndose aquél que tenga una conexión de extranjería respecto a Panamá. Con una legislación modelada en el sistema uniforme de la Uncitral y con los pilares de la elección de ley, material y procesal, por las partes junto con la de la homologación internacional de los laudos dictados en Panamá, tras la suscripción panameña de las Convenciones de New York 1958 e Interamericana de Panamá 1975, no existe la menor duda de que Panamá puede llegar a ser un notable centro internacional de arbitraje. Porque ofrece unas bases legales adecuadas, porque respeta el principio de autonomía de la voluntad, porque adopta el principio de libertad de idioma y de nacionalidad de los árbitros, y porque muy escasos laudos arbitrales dictados en Panamá habrían de ejecutarse en el territorio sino en sede extranjera. En este último aspecto, Panamá ofrece la ventaja de un régimen legal expeditivo para el secuestro de naves, que junto a la ventaja geográfica del Canal, permitiría con mayor facilidad obtener fianzas o ejecutar laudos arbitrales contra bienes trabados en virtud de la legislación panameña. De todas estas ventajas son conscientes los comerciantes marítimos extranjeros, sin que la corrupción en las contrataciones o en lo que sea les preocupe ya que un árbitro estadounidense de su confianza podrá siempre eficazmente dictar un laudo arbitral conforme al Reglamento de la CCI y aplicando la ley sustantiva, p.ej., alemana; y ese laudo arbitral, cosa juzgada, no podrá ser impedido ni frustrado por ningún intento corruptor en el camino hacia la jurisdicción ejecutante.

Vease si no existe corrupción en países donde operan foros arbitrales reconocidos mundialmente: Mónaco, que es más bien un Casino; Dubai, donde los negocios no necesitan leyes; Cairo, donde la turbulencia social agita todos los principios; Bahrein, etc. Y sucede que la expansión hacia nuevos centros de arbitraje marítimo está fundamentada en ventajas de experiencia comercial, accesibilidad de transporte, condiciones de residencia y hospitalidad y seguridad personal. Así, los nuevos

centros son Hamburgo, Tokio, Rotterdam, Viena, Milano, Vancouver, Sydney y Kuala-Lumpur. Panamá dispone de esas mismas características, y para el arbitraje marítimo nadie piensa que la corrupción, un concepto siempre relativo y extrapolable, sea un impedimento; desde luego, no lo es para el gran foco de los arbitrajes internacionales.

Tampoco es cierto que el Cecomap haya “naufragado colosalmente”, porque su lanzamiento está en ciernes y sólo necesitaba ajustes en relación con la nueva Ley de Arbitraje. Es fallo puramente informativo, pero se nos ha informado que el proyecto va adelante entre parámetros equivalentes a los centros que ofrecen arbitraje marítimo internacional con intercambio de experiencias y árbitros.

En suma, hay que respetar y valorar la posición crítica del comentarista, pero no podemos compartir que el ejemplo a imitar sea Singapur. Por el momento, el Canal pasa por nieblas de contratos y obras; pero pronto el Canal de Panamá abrirá una nueva página en la historia panameña y, siendo polo de concentración de negocios, traerá arbitrajes a Panamá, que podrán llevarse a cabo si contamos con buenas leyes arbitrales. Y ahí está la madre del cordero, y coincidimos que esta Ley 131 no es buena ni facilita el arbitraje.

Jose M. Alcantara
Consultor Marítimo y Arbitro Internacional