

El arbitraje marítimo en Chile: una propuesta para el debate

Maritime Arbitration in Chile: A Proposal for Discussion

Pedro Zelaya Etchegaray
Universidad de Chile, Chile

RESUMEN: Este artículo analiza el arbitraje marítimo introducido en Chile por la reforma de 1988 al Libro III del Código de Comercio, como mecanismo obligatorio -si no hay acuerdo en ir a la justicia ordinaria- para resolver controversias derivadas de la navegación y del comercio marítimo. Esta normativa buscó otorgar rapidez, especialización y confidencialidad a la resolución de conflictos jurídicos del sector marítimo. Sin embargo, cuando no existe acuerdo entre las partes, el procedimiento arbitral se aproxima a un juicio ordinario, limitando las ventajas del arbitraje. Este artículo analiza las fortalezas y principales debilidades de este sistema de arbitraje, y propone impulsar su institucionalización para mejorar su eficiencia y adecuarlo a estándares internacionales.

PALABRAS CLAVE: arbitraje marítimo, Código de Comercio, solución de controversias, institucionalización del arbitraje, comercio marítimo.

ABSTRACT: This article analyses maritime compulsory arbitration, instituted in Chile by the amendments made in 1988 to Book III of the Commercial Code—absent any agreement to submit to ordinary courts—for the resolution of disputes arising out of navigation and maritime commerce. This regime was designed to afford an expeditious, specialized, and confidential conflict resolution mechanism for controversies within the maritime sector. Nevertheless, in the absence of consensus between the parties, the arbitral procedure resembles litigation before ordinary courts and is subject to outdated procedural rules, thereby diminishing the inherent advantages of arbitration. This article examines the strengths and principal shortcomings of the maritime dispute resolution system; and advocates for the advancement of institutional arbitration to enhance efficiency and align with international standards.

KEYWORDS: maritime arbitration, Commercial Code, dispute resolution, institutional arbitration, maritime trade.

Introducción

El arbitraje, como mecanismo alternativo de solución de controversias, se presenta, por regla general, como una alternativa rápida y eficaz —frente al juicio tradicional ante los Tribunales Ordinarios de Justicia—, para resolver disputas complejas, ofreciendo diversos beneficios o ventajas para las partes en conflicto.

En esencia, el arbitraje sustrae la controversia de la competencia de la Justicia Ordinaria, sometiéndola a la decisión de uno o más árbitros privados, designados de común acuerdo por las partes en conflicto, o por la justicia ordinaria en subsidio.

El arbitraje, en general, se ha ido consolidando en Chile, como un mecanismo de solución de conflictos, de probada eficacia, constituyendo una opción viable frente a la judicatura ordinaria, sobre todo frente a conflictos complejos, de alta especialidad, que requieren una solución rápida y definitiva.

En este sentido, los autores señalan que, al menos en teoría, el arbitraje ofrece las siguientes ventajas por sobre los juicios ante los Tribunales Ordinarios de Justicia; por ejemplo: (i) la celeridad y rapidez del proceso arbitral;¹ (ii) la especialización del tribunal arbitral;² (iii) el carácter jurisdiccional del arbitraje, del árbitro y del laudo;³ (iv) la flexibilidad y la autonomía de las partes, que permite a las ellas conve-

1 Romero señala que una de las ventajas más importantes del este sistema de solución de conflictos es “la flexibilidad y rapidez del arbitraje, frente al excesivo formalismo y lentitud de la justicia ordinaria” (1999: 406).

2 Maturana señala que “en el Arbitraje existen Jueces con mejor preparación, respecto del conocimiento requerido para la resolución del conflicto específico que se les encarga conocer; a diferencia de un Juez ordinario, que tiene un conocimiento general. En el arbitraje las partes pueden elegir al árbitro en razón de los conocimientos que posee en una determinada materia para la resolución del conflicto, lo que no puede suceder en relación con los tribunales ordinarios en razón de las normas de la competencia” (2015: 174). También Romero indica que “el arbitraje facilita la posibilidad que ciertos asuntos de complejidad jurídica puedan ser resueltos por personas de mayor especialización”, (1999: 406).

3 Romero agrega que “En rigor, no obstante su origen preferentemente privado, los árbitros, en nuestro medio, son reputados jueces en sentido propio, gozando sus sentencias de mérito ejecutivo sin necesidad de homologación judicial” (1999: 411).

nir libremente aspectos claves del procedimiento;⁴ (v) la privacidad y confidencialidad del conflicto y de su contenido.⁵

El arbitraje marítimo en nuestro Código de Comercio

Con la entrega en vigencia de la Ley N° 18.680, publicada el 11 de enero de 1988 (en adelante también la “Ley N°18.680”, “Ley de 1988” o la “Reforma de 1988”) se sustituyó íntegramente el Libro III de nuestro Código de Comercio (en adelante también “CdeC”), libro que pasó a denominarse “De la Navegación y el Comercio Marítimos”. Este nuevo Libro III contempló 10 títulos, repartidos entre los arts. 823 a 1250.

La Ley N° 18.680 fue el resultado de un largo proceso de estudio y debate, que buscaba dotar a Chile de una legislación marítima moderna y acorde con los estándares internacionales⁶.

Antes de la Ley N°18.680, nuestra legislación marítima, basada en el antiguo Libro III del CdeC de 1865, no contemplaba un sistema general de arbitraje legal para solucionar las controversias marítimas. Las disputas de esta índole se dirimían, principalmente, en los tribunales ordinarios de justicia y, por excepción y habiendo pacto arbitral, mediante un arbitraje ad hoc.

La introducción, en 1988, del arbitraje legal obligatorio, respondió a una serie de consideraciones, tanto a nivel nacional como internacional, como lo fueron, por ejemplo, los siguientes:

4 Vázquez señala, en la introducción a su Tratado, que en el arbitraje existe “[...] la libertad de las partes para convenir todo cuanto les interese, que no se oponga al orden público (idioma, procedimiento, leyes aplicables, tipo de arbitraje, administración institucional, etc.)” (2018, ProView, Introducción, par. 5°).

5 Maturana señala que “El Arbitraje, a diferencia de los Tribunales Ordinarios, permite una mayor privacidad. Con esta privacidad se obtiene un mayor acercamiento entre las partes, se evita la divulgación y el conocimiento del asunto a la opinión pública; lo que permite lograr una mejor solución del conflicto dentro de este círculo privado” (2015: 174).

6 La íntegra sustitución del Libro III del Código de Comercio constituyó, para su época, un acto legislativo de gran envergadura, pues estableció un marco normativo detallado y específico para diversas materias relacionadas con la actividad y el comercio marítimo, reforma que fue mucho más allá de las modificaciones puntuales al Decreto Ley N° 2.222. Este nuevo Libro III abarcó una extensa variedad de temas, lo cual demuestra una intención de consolidar y modernizar la normativa comercial marítima en Chile.

a) La creciente especialización y complejidad de los conflictos marítimos, pues este tipo de controversias son inherentemente complejas, involucrando conocimientos técnicos y mercantiles muy específicos (navegación, seguros, fletes, averías, etc.). El arbitraje marítimo permite que estas disputas sean resueltas por expertos en la materia, lo que asegura decisiones más informadas y técnicas.

b) La rapidez del arbitraje y de su decisión vinculante pues, en esta industria, se necesita de procesos más rápidos de solución de conflictos, mucho más cortos que los tiempos normales en litigios judiciales tradicionales ante la Justicia Ordinaria. En efecto, y dada la naturaleza esencialmente dinámica del comercio marítimo y la necesidad de una rápida solución para evitar mayores costos (como demoras de naves), la celeridad en la solución del conflicto marítimo es un factor crítico en esta industria.

c) La armonización de nuestro sistema de solución de controversias marítimas con las mejores prácticas a nivel internacional, pues la adopción del arbitraje para resolver conflictos marítimos buscó alinear nuestra legislación con estándares internacionales, facilitando así el comercio marítimo con otros países⁷.

d) La confidencialidad del proceso arbitral pues las empresas del sector marítimo —al igual que muchas otras que realizan actividades comerciales sofisticadas— agradecen esta posibilidad que ayuda a la protección de su reputación y de la información sensible de sus operaciones.

Además, en el Título I (“Disposiciones Generales”) de este nuevo Libro III del CdeC, contempló tres normas que consideramos relevantes para el tema que nos ocupa:

7 A la fecha de la discusión y aprobación en Chile de la Ley de 1988, las mejores prácticas en materia de arbitraje, sobre todo en materia de arbitraje comercial internacional, se podían encontrar, por ejemplo, (i) en la Convención de Nueva York de 1958; (ii) en la Ley Modelo de la “CNUDMI” de 1985 (o Ley Modelo “UNCITRAL”, por sus siglas en inglés); (iii) en las Reglas Arbitrales de la “CCI” de 1988; (iv) en las “Supplementary Rules Governing the Presentation and Reception of Evidence in International Commercial Arbitration”, publicadas por IBA en 1983, etc.,

(i) El art. 823 CdeC, que determinó el ámbito de aplicación de este nuevo Libro III y de toda su normativa, indicando cuáles hechos, actos, contratos y circunstancias dan lugar o quedan sujetos a la aplicación de su normativa⁸.

(ii) El Art. 824 CdeC, que señaló que se tendrán por no escritas las estipulaciones contrarias a una disposición imperativa de este Libro III (sanción de inexistencia o ineficacia total del acto, acuerdo o contrato)⁹.

(iii) El Art. 825 CdeC, donde se indica que en “las materias reguladas por este Libro, la costumbre podrá ser probada, además de las formas

8 El Art. 823 CdeC señala el ámbito de aplicación de esta nueva normativa marítima, al señalar: “Las disposiciones de este Libro se aplican: 1º.) A todos los acontecimientos relacionados con la navegación, que sobrevengan en el mar, independientemente de la característica, dimensión o finalidad de la nave u objeto que interviene o es afectado por tales acontecimientos, sin perjuicio de que en determinadas materias, se disponga expresamente su aplicación a otras formas de navegación, y 2º.) A todos los actos o contratos que se relacionen con la navegación y el comercio marítimos, incluyendo los que se refieran a naves especiales, a menos que este Libro permita estipular otras reglas. No se aplican a las naves de guerra, sean nacionales o extranjeras”

9 Aprovechamos para comentar que, a mi juicio, no es correcto sostener que Art. 824 CdeC establece, como regla general, que todas las normas del Libro III tienen carácter imperativo —y no son de libre disposición por las partes—, de manera que todo pacto o acuerdo contrario a ellas, se tendrían por no escritos. A mi entender, el artículo en comento señala otra cosa; indica que las partes no pueden acordar algo que vaya en contra de alguna disposición imperativa de este Libro III. Por ello, lo importante es saber cuáles son las normas imperativas en el Libro III. Así, por ejemplo, todas las normas del párrafo 3º (“Del Contrato de Transporte Marítimo”), Título V (“De los Contratos Para la Explotación de las Naves”), del nuevo Libro III CdeC (arts. 974 al art. 1040 CdeC)—, son imperativas pues así lo dispuso expresamente nuestro legislador de 1988 para los contratos de transporte marítimo. En efecto el Art. 929 CdeC señala: “Las normas sobre el contrato de transporte marítimo serán imperativas para las partes, salvo en los casos en que la ley expresamente disponga lo contrario”. Lo mismo sucedió más tarde, con la reforma legal del año 2013 respecto del contrato de seguro, pues el art. 542 CdeC señaló expresamente: “Art. 542. Carácter imperativo de las normas. Las disposiciones que rigen al contrato de seguro son de carácter imperativo, a no ser que en éstas se disponga otra cosa. No obstante, se entenderán válidas las estipulaciones contractuales que sean más beneficiosas para el asegurado o el beneficiario. Exceptúanse de lo anterior, los seguros de daños contratados individualmente, en que tanto el asegurado como el beneficiario, sean personas jurídicas y el monto de la prima anual que se convenga sea superior a 200 unidades de fomento, y los seguros de casco y transporte marítimo y aéreo”.

que señala el artículo 5° de este Código, por informe de peritos, que el tribunal apreciará según las reglas de la sana crítica”¹⁰.

El arbitraje como el principal mecanismo de solución de las controversias marítimas

Como adelantábamos, uno de los principales “aportes” o “novedades” de la Reforma de 1988 fue la promoción del arbitraje como el mecanismo preferente, o principal, para la resolución de controversias en el ámbito marítimo en Chile, reconociendo las ventajas que este método ofrece para un sector tan dinámico, competitivo y complejo como éste. Hoy en día, existe bastante consenso entre los especialistas, que el arbitraje es y debe ser el mecanismo principal para resolver conflictos marítimos¹¹.

10 Aquí encontramos otra “ventaja probatoria” creada por la Ley de 1988 en materia de arbitraje marítimo. En efecto, el Art. 5° CdeC señala: “No constando a los juzgados de comercio que conocen de una cuestión entre partes la autenticidad de la costumbre que se invoque, podrá ser probada por alguno de estos medios: 1°. Por un testimonio fehaciente de dos sentencias que, aseverando la existencia de la costumbre, hayan sido pronunciadas conforme a ella; 2°. Por tres escrituras públicas anteriores a los hechos que motivan el juicio en que debe obrar la prueba”. En cambio, ahora después de la Reforma de 1988, la costumbre puede ser probada, además de las formas que señala el artículo 5°, por informe de peritos, el que será apreciado según las reglas de la sana crítica.

11 El arbitraje, como el mecanismo más utilizado para la resolución de conflictos marítimos, sobre todo frente a controversias marítimas internacionales o transfronterizas, ha sido destacado por numerosos expertos en la materia. Así, por ejemplo, la profesora Eva Litina señala: “The international shipping industry has traditionally resorted to arbitration for dispute resolution. The agreement to refer disputes to arbitration is usually contained in standard-form contracts widely used in the shipping industry. The majority of maritime contracts that regulate the most important moments of maritime life, ranging from the birth to the demise of the vessel, namely shipbuilding contracts, contracts for the carriage of goods by sea, maritime insurance and salvage, provide for recourse to arbitration”. Litina, E., “Maritime Arbitration: Dilemmas, Prospects and Challenges”, CMI Essay Prize Winner 2020. Disponible en <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2021/10/Eva-Litina-Arbitration.pdf>. En el mismo sentido se pronuncia el (i) Chartered Institute of Arbitrators (Ciarb) en Daniella Horton, “Maritime arbitration: the dispute resolution cornerstone of the global shipping sector”, CIARB, 12 de octubre de 2023. Disponible en: <https://www.ciarb.org/news-listing/maritime-arbitration-the-dispute-resolution-cornerstone-of-the-global-shipping-sector/>; (ii) De Rochefort—Reynolds (2021); (iii) Marrella (2004); (iv) Berlingieri (1978: 198 y ss.); (v) Dawood (2016: 206–211). También Suela Dervishi, “Maritime and Arbitration: A Real Time Connection?”, Arbitras (blog), 2 de octubre de 2020. Disponible en: <https://www.arbitras.org/blog/2020/10/2/maritime-and-arbitration-a-real-time-connection>.

En el Título VIII (“De los Procedimientos en el Comercio Marítimo”) de este nuevo Libro III del CdeC (párrafo primero, titulado “Reglas generales”), el artículo 1203 señala lo siguiente: “El conocimiento de toda controversia que derive de hechos, actos o contratos a que dé lugar el comercio marítimo o la navegación, incluidos los seguros marítimos de cualquier clase, será sometido a arbitraje”.

Esta disposición legal puso en evidencia la voluntad del legislador de 1988, de privilegiar el arbitraje frente a la jurisdicción ordinaria, como mecanismo para resolver los conflictos marítimos, al entender que el arbitraje, más y mejor que los Tribunales Ordinarios, puede ofrecer mayor certeza, especialidad, rapidez y confidencialidad en la resolución de conflictos que surgen en este negocio tan particular.¹²

Además, existen otras disposiciones, dentro de este nuevo Libro III del CdeC, que también recogen esta voluntad del legislador de 1988, de constituir al arbitraje como el principal mecanismo de solución de controversias marítimas.

En efecto, el arbitraje aparece mencionado expresamente —como el mecanismo de solución de controversias—, no solo en el art 1203 CdeC, sino también (i) en los conflictos surgidos con ocasión del Contrato de

12 De la historia fidedigna del establecimiento de la Ley 18.680 de 1988, y, en particular, de la lectura de la sesión en la que se discutió el Párrafo 1° (“Reglas Generales”) del nuevo Título VIII (“De los Procedimientos en el Comercio Marítimo”), queda claro que el legislador de la época estaba convencido que el arbitraje era el mecanismo de solución de controversias más adecuado para resolver los conflictos marítimos. Véase, Acta de la Sesión Conjunta de las Comisiones Legislativas, celebrada el martes 21 de abril de 1987, pp. 9 y siguientes. Además, el profesor Cuneo Macchiavello, citando el informe técnico del Proyecto de Ley, señala lo siguiente: “La experiencia de algunos miembros de esa Comisión (que preparó el proyecto), de muchos años de intervención en asuntos marítimos y la de otros colegas también dedicados a dicha rama, indican que nuestros tribunales ordinarios de justicia están materialmente impedidos de tener el tiempo y la versación necesaria para el acertado conocimiento de las complejas controversias que los negocios marítimos engendran. Este problema podría tener otra solución, que más de una vez se ha esbozado, cual es la creación de tribunales especiales marítimos. Pero la creación de tribunales especiales comporta además, el problema de financiar sus costos. Por ello la Comisión adoptó el criterio de llevar, por regla general a arbitraje, todos los debates en materia comercial marítima” (Cúneo, 2003: 212—213).

Transporte Marítimo;¹³ (ii) en los conflictos surgidos con ocasión del Contrato de Pasaje;¹⁴ (iii) en las controversias surgidas con ocasión de la Avería Común;¹⁵ (iv) en casos de objeciones a la liquidación de una Avería Gruesa;¹⁶ (v) en situaciones de Abordaje;¹⁷ (vi) en conflictos surgidos

13 En las controversias surgidas con ocasión del transporte de mercaderías por mar, el Art. 1036 (Libro III, Título V, párrafo 3°, *Sección 17*, Arbitraje”: arts. 1036 a 1038) señala lo siguiente: “Cuando las partes no hubieren optado por la jurisdicción ordinaria, según lo que se dispone en el párrafo 1 del título VIII de este Libro, el procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes (...)”. Y el artículo siguiente expresa: “Art. 1037. Las disposiciones del número 1° del artículo anterior, se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria. [inc. 2°] Cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas, se tendrá por no escrita”. Y el Art. 1038 “remata la jugada” al señalar: “El árbitro o el tribunal arbitral deberán aplicar las normas de este párrafo” [parr. 3° “Del Contrato de Transporte Marítimo”]. No abordaremos aquí la ya clásica controversia respecto a cuál es la jurisdicción competente para controversias derivadas del transporte marítimo si comparamos las Reglas de Hamburgo con el art. 1203 CdeC, ambas normativas vigentes en Chile. Para ello, ver Barroilhet (1998, 273—299).

14 Para controversias que deban someterse a arbitraje en el Contrato de Pasaje, aquél deberá tramitarse en el domicilio o sede comercial del demandado, o en el lugar de inicio o término del viaje, salvo acuerdo expreso del pasajero para otro lugar. “Art 1077— (...) Para el caso en que la controversia deba someterse a arbitraje, éste deberá tramitarse en alguno de los lugares antes mencionados. con el acuerdo expreso del pasajero podrá llevarse a cabo en otro lugar”.

15 En el procedimiento para declarar una Avería Común o impugnar su legitimidad, si el capitán o armador no la declara, cualquier interesado puede solicitar al juez el nombramiento de un árbitro para dichos propósitos. Las partes también pueden iniciar directamente un procedimiento arbitral. Así lo señala el Art 1106: “Cuando el capitán o armador de la nave afectada no hubiere declarado una avería común, cualquier interesado en ella, podrá solicitar al juez indicado en el artículo anterior que nombre un árbitro, para que se pronuncie sobre la existencia de la avería común, salvo que ya hubiese sido designado. Esta petición podrá formularse dentro del plazo de seis meses, contado desde el término de la descarga. El nombramiento, a falta de acuerdo, se ceñirá a las normas del párrafo 1 del título VIII de este Libro. [...] Las partes podrán también iniciar directamente un procedimiento arbitral”.

16 Art 1.112 CdeC: “Las objeciones a la liquidación se acumularán en un solo juicio, del que conocerá un juez árbitro designado en la forma que se alude en el artículo 1106, el cual tendrá las mismas facultades mencionadas en la sección anterior”.

17 Si la competencia para las potenciales responsabilidades civiles derivadas de un Abordaje corresponde a un tribunal arbitral chileno, se aplicarán las reglas generales del arbitraje. La designación del árbitro, a falta de acuerdo, puede solicitarse al juez civil de turno. Así lo expresa el Art 1.119: “[...] Si la competencia correspondiere a un tribunal arbitral chileno, se aplicarán las reglas indicadas en el párrafo 1 del título VIII de este Libro. La designación del árbitro, a falta de acuerdo de las partes, podrá solicitarse a opción del reclamante, ante el juez de turno con competencia civil de cualquiera de los lugares indicados en el inciso anterior”.

con ocasión de Servicios de Auxilio¹⁸, etc. Incluso, y adelantándose a los tiempos, la Ley N°18.680 también estableció el arbitraje como el principal mecanismo de solución de controversias surgidas con ocasión del contrato de seguro marítimo.¹⁹

De esta manera, la Ley de 1988 determinó, en varias disposiciones de este nuevo Libro III del CdeC, que el arbitraje marítimo fuera el mecanismo principal y preferente para resolver esta clase de conflictos, de forma que, si las partes nada dicen o nada acuerdan en contrario —y no estamos en presencia de alguna de las excepciones señaladas en el propio art. 1203, 2ª parte, CdeC²⁰—, las partes deberán someter su conflicto al arbitraje.

18 Cuando las materias relacionadas con los Servicios de Auxilio deban someterse a arbitraje, la designación del árbitro podrá ser realizada por cualquiera de los tribunales ordinarios competentes, a elección del demandante: “Art 1157— Cuando las mismas materias mencionadas en el artículo anterior deban someterse a arbitraje conforme a las normas del párrafo 1 del título VIII de este Libro, y fuere necesario proceder a la designación del árbitro, será competente para hacer tal designación, cualquiera de los tribunales señalados en el referido artículo a elección del demandante”.

19 Cabe recordar aquí que, casi 25 años después de la Ley de 1988, nuestro legislador —a través de la Ley 20.667 de 2013 e inspirándose, en parte, en el arbitraje legal creado en 1988 por la Ley N° 18.680 para conflictos marítimos— volvió a reformar nuestro Código de Comercio, pero ahora centrado en el título VIII (“Del Contrato de Seguro”: arts. 512 al 601) del Libro II, reforma que dio origen al actual artículo 543 CdeC, el cual señala: “Art. 543. Solución de conflictos [en el contrato de Seguro]. Cualquier dificultad que se suscite entre el asegurado, el contratante o el beneficiario, según corresponda, y el asegurador [...] será resuelta por un árbitro arbitrador, nombrado de común acuerdo por las partes cuando surja la disputa. Si los interesados no se pusieren de acuerdo en la persona del árbitro, éste será designado por la justicia ordinaria y, en tal caso, el árbitro tendrá las facultades de arbitrador en cuanto al procedimiento, debiendo dictar sentencia conforme a derecho”.

20 Las excepciones a este arbitraje legal se incorporaron para (i) resguardar ciertos intereses públicos (penal e interés estatal), (ii) garantizar la tutela judicial efectiva en casos de menor cuantía o complejidad, o (iii) cuando las partes expresamente optaran por la jurisdicción ordinaria.

Con ello, el art. 1203 CdeC invirtió la regla general, en el sentido que convirtió el arbitraje marítimo en obligatorio, salvo pacto en contrario.²¹

Por otra parte, hay que tener presente que la Ley de 1988 introdujo, justo después y a continuación del artículo 1203 CdeC, otras normas legales que pasaron a formar parte del estatuto legal del arbitraje marítimo en Chile, haciéndolo más expedito, eficiente y sin tantas formalidades y restricciones procesales. Así, por ejemplo:

a) El Artículo 1204 CdeC permitió que, si alguna norma del Libro III asigna competencia al tribunal civil del lugar de los hechos, o donde recala o es detenida la nave, un tribunal arbitral también puede constituirse en dicho lugar e, incluso, en otro lugar acordado por las partes. Además, y a petición del demandado, la acción podría trasladarse a un juez ordinario, o a un árbitro, en ciertos casos puntuales.²²

21 La doctrina chilena más autorizada ha señalado que el artículo 1.203 CdeC contempla un arbitraje legal pero no uno de naturaleza estrictamente obligatoria, pues su N° 1 señala expresamente que no se aplicará el arbitraje marítimo “1° Cuando las partes o interesados expresen su voluntad de someterse a la jurisdicción ordinaria, sea en el mismo acto o contrato que origine la controversia, o por acuerdo que conste por escrito, anterior a la iniciación del juicio”. Con ello, normativamente, las partes no están obligadas a acudir al arbitraje en materia marítima pues cabe que ellas acuerden acudir a los Tribunales Ordinarios de Justicia. Así, el profesor Barroilhet señala claramente que no estamos frente a un arbitraje forzoso sino frente a un arbitraje con fuente legal, general y dispositivo (Barroilhet, 1998: 273). Así también, el profesor Cuneo Macchiavello indica que: “No deja de llamar la atención la clara opción que hace el nuevo libro III del Código de Comercio, en el sentido de establecer que las materias de derecho marítimo, incluidos los seguros correspondientes, constituyan, prácticamente, asuntos de arbitraje forzoso [...] La posibilidad de optar por los tribunales ordinarios no está cerrada del todo, pero está condicionada al acuerdo de las partes. En el fondo, en esta materia se invierte la regla general del ordenamiento chileno, haciendo obligatorio el arbitraje, salvo que la partes pactaren en contrario” (Cúneo Maquiavello 2003, 211). También Vásquez, María Fernanda, “Contratación en el Comercio Marítimo y revisión del ámbito de aplicación del Art. 1203 del Código de Comercio. Un necesario ejercicio de disección”, *El Mercurio Legal*, 4 de agosto de 2017. Disponible en: <https://www.elmercurio.com/legal/movil/detalle.aspx?Id=905868&Path=/0D/D2/>.

22 Art. 1204 CdeC: “Cuando disposiciones de este Libro asignen competencia al tribunal del lugar donde ocurren los hechos, o donde recala o es retenida la nave, ello no obstará a que se constituya el tribunal arbitral en dicho lugar, o en otro si las partes así lo convienen por escrito y bajo sus firmas. [inc 2°] Sin embargo, a petición del demandado, podrá trasladarse la acción —en la forma y en los casos que se mencionan en el inciso segundo del artículo 1033—, ante el juez ordinario o árbitro, según sea el procedimiento aplicable, en conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior”.

b) El Artículo 1206 CdeC introdujo ciertas “ventajas probatorias” en materia marítima pues otorgó al tribunal arbitral (o al tribunal ordinario en su caso), facultades especiales en materia de prueba, incluyendo (i) la admisión de diversas pruebas no tasadas en nuestro ordenamiento jurídico, (ii) la facultad de decretar diligencias probatorias de oficio, (iii) el llamar a las partes para reconocer documentos y (iv) el apreciar la prueba según las reglas de la sana crítica.²³

Estas ventajas probatorias se justifican por la naturaleza eminentemente técnica de los conflictos marítimos, donde los medios probatorios tradicionales pueden resultar insuficientes o inadecuados para probar los hechos y resolver adecuadamente el fondo del conflicto.

Visto lo anterior, es claro que, con la Reforma de 1988, nuestro legislador pretendió superar, en parte, el excesivo formalismo del viejo Código de Procedimiento Civil (en adelante también denominado “CPC”), el que se podía convertir en una traba para una justicia expedita, rápida, eficiente y altamente especializada, donde los conocimientos técnicos son muy importantes.²⁴

23 Sin seguir los tecnicismos propios de los estudiosos del Derecho Procesal, hemos querido denominar “ventajas probatorias” a las atribuciones que la Ley de 1988 entregó al juzgador en materias o conflictos marítimo. Así, el Art. 1206 CdeC dispone: “Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el tribunal arbitral u ordinario a quien corresponda conocer de los asuntos mencionados en el artículo 1203, tendrá las siguientes facultades :1° Podrá admitir, a petición de parte, además de los medios probatorios establecidos en el Código de Procedimiento Civil, cualquier otra clase de prueba; 2° Podrá, en cualquier estado del juicio, decretar de oficio las diligencias probatorias que estime conveniente, con citación de las partes; 3° Podrá llamar a las partes a su presencia para que reconozcan documentos o instrumentos, justifiquen sus impugnaciones, pudiendo resolver al respecto, sin que ello implique prejuzgamiento en cuanto al asunto principal controvertido, y 4° Tendrá la facultad de apreciar la prueba de acuerdo con las normas de la sana crítica, debiendo consignar en el fallo los fundamentos de dicha apreciación”.

24 Cuneo señala que: “Se puede inferir de lo anterior que el legislador del libro III ha optado por una “judicatura” no funcionaria, cuya legitimidad arranca –por regla general – de la voluntad de las partes, las cuales, además, gozan de amplia libertad para disponer acerca de las reglas de procedimiento aplicables a la solución de la controversia. La historia de la ley confirma lo dicho. Según se señala en el Informe Técnico del Proyecto, sus autores pretendían contar con jueces que tuvieran la capacidad de dedicarse con preferencia a estos juicios y que, por la vía de la selección efectuada por las partes, fueran personas con conocimientos en esta rama del derecho” (Cúneo, 2003: 212).

Las limitaciones del arbitraje marítimo en Chile cuando falta el acuerdo entre las partes: una puerta abierta a la “judicialización” del arbitraje

No obstante la novedosa introducción del arbitraje como el principal mecanismo de solución de controversias marítimas, la Reforma de 1988 terminó señalando que —cuando no hay acuerdo entre las partes— el árbitro será designado por la Justicia Ordinaria y, en este caso, el árbitro nombrado por el Juez competente, será de derecho no solo frente al fallo (que parece lógico) sino también frente al procedimiento (lo que parece criticable).²⁵

En efecto, el art. 1205 CdeC señala —como regla subsidiaria al acuerdo de las partes— lo siguiente

25 Y parece criticable que el arbitraje marítimo quede regulado por las normas procesales de nuestro viejo Código de Procedimiento Civil pues muchas de sus deficiencias eran ya conocidas en 1988. El Mensaje con el que se inicia el Proyecto de nuevo Código Procesal Civil, de fecha 12 de marzo de 2012 (Mensaje N° 004—360) —y los comentarios realizados antes, durante y después de la tramitación del mismo—, constata los problemas y las deficiencias que tiene nuestro todavía vigente sistema procesal civil. Se pueden identificar, entre otros muchos, los siguientes problemas: (i) excesivo formalismo y escrituración del proceso civil pues actualmente sigue estructurado en base a escritos, con plazos extensos y trámites innecesarios que hacen el procedimiento lento e ineficiente; (ii) falta de inmediación y oralidad en los procedimientos civiles pues el Tribunal ordinario decide sobre la base de expedientes escritos, lo que reduce el contacto directo con las partes y con la prueba; (iii) rigidez del régimen probatorio, generado, en gran parte, por el sistema de prueba legal tasada; (iv) sobrecarga recursiva y un uso excesivo de los mismos por parte de los abogados litigantes, lo que genera dilaciones y duplica la misma discusión, en segunda instancia y, a veces, incluso en casación; (v) un creciente desajuste entre nuestra normativa procesal civil con la realidad contemporánea pues nuestro CPC no responde hoy a las exigencias actuales de tutela judicial efectiva, ni a los estándares de eficiencia, acceso a la justicia y debido proceso que se han consolidado en las últimas décadas. En este sentido, conviene citar dos textos de dicho Mensaje. El primero que dice lo siguiente: “Transcurrida más de una década desde la promulgación del conjunto de cuerpos legales que conformaron la Reforma Procesal Penal y de otras inspiradas en los mismos criterios, muchos de sus principios constituyen estándares mínimos que se exigen al sistema de justicia. Es así como por ejemplo, (i) la introducción preponderante de la oralidad en los procedimientos, con la subsecuente inmediación del juez con las partes y con el material probatorio, (ii) la valoración racional de la prueba conforme a la sana crítica, (iii) la concentración de etapas procesales, disminuyendo los tiempos de respuesta, (iv) la publicidad, modernización y tecnologización del proceso, (v) la simplificación del régimen recursivo así como menores barreras de acceso de los justiciables, constituyen en nuestros días una demanda instalada entre los chilenos y chilenas. Nuestra actual justicia civil y comercial, sin embargo, no responde a estos requerimientos y de allí la necesidad de su adecuación, con base en exigencias compatibles con un moderno Estado de Derecho”. El segundo texto agrega: “Entre otras críticas —que dan cuenta de su obsolescencia—, el actual modelo civil de respuesta jurisdiccional, se caracteriza por (i) la existencia de procedimientos innecesariamente múltiples, excesivamente formalistas, escriturados y mediatizados —obstaculizando la relación directa entre el juzgador, las partes y los demás intervinientes—, (ii) con rigideces probatorias y (iii) un sistema recursivo injustificadamente amplio, que contribuye al retraso del *iter* procesal y dan cuenta de su obsolescencia”.

La designación del o los árbitros, sus calidades y el procedimiento que deban emplear, se regirá por lo que las partes convengan por escrito y bajo sus firmas y, en su defecto, por lo preceptuado en el Código Orgánico de Tribunales sobre los Jueces Árbitros y en el Código de Procedimiento Civil, sobre el Juicio Arbitral.

De esta forma, el texto definitivo del artículo 1205 CdeC —quizá sin proponérselo—, dispuso que si las partes no logran llegar a un acuerdo en el nombre, calidad y reglas procesales que regirán el arbitraje marítimo, ellas no deben acudir a la justicia ordinaria para que ésta designe a la persona del árbitro²⁶ sino que, además, se entenderá que dicho árbitro es de derecho en cuanto al fallo y también en cuanto al procedimiento, con todas las limitaciones que esto último representa.²⁷

Por ello, en la práctica, la Ley de 1988 estableció, en materia de solución de las controversias marítimas, un arbitraje legal en el cual, un árbitro privado, queda sometido —salvo acuerdo entre partes— a las viejas normas procesales del Código de Procedimiento Civil y Código

26 Así lo señala el Art. 232 COT: “El nombramiento de árbitros deberá hacerse con el consentimiento unánime de todas las partes interesadas en el litigio sometido a su decisión. [inc. 2°] En los casos en que no hubiere avenimiento entre las partes respecto de la persona en quien haya de recaer el encargo, el nombramiento se hará por la justicia ordinaria, debiendo en tal caso, recaer dicho nombramiento en un solo individuo, y diverso de los dos primeros indicados por cada parte; se procederá, en lo demás, en la forma establecida en el Código de Procedimiento Civil para el nombramiento de peritos”.

27 Asimismo, el Art. 235 [inc. 1°] COT señala lo siguiente: “Si las partes no expresaren con qué calidad es nombrado el árbitro, se entiende que lo es con la de árbitro de derecho. [inc. 2°] Si faltare la expresión del lugar en que deba seguirse el juicio, se entenderá que lo es, aquél en que se ha celebrado el compromiso. [inc. 3°] Si faltare la designación del tiempo, se entenderá que el árbitro debe evacuar su encargo en el término de dos años contados desde su aceptación. [inc. 4°] No obstante, si se hubiere pronunciado sentencia dentro de plazo, podrá ésta notificarse válidamente, aunque él se encontrare vencido, como, asimismo, el árbitro estará facultado para dictar las providencias pertinentes a los recursos que se interpusieren. [inc. 5°] Si durante el arbitraje el árbitro debiere elevar los autos a un tribunal superior, o paralizar el procedimiento por resolución de esos mismos tribunales, el plazo se entenderá suspendido mientras dure el impedimento”.

Orgánico de Tribunales (en adelante también denominado “COT”), aunque con algunas “ventajas probatorias” que ya hemos indicado.²⁸

En este sentido, es curioso advertir que hoy —cuando no existe acuerdo entre las partes— se produce una dicotomía procesal entre, por un lado (i) el arbitraje marítimo establecido en el art 1203 CdeC y, por otro, (ii) el arbitraje legal obligatorio establecido, décadas más tarde, para resolver los conflictos surgidos en el contrato de seguro (Art. 543 CdeC), incluyéndose el seguro marítimo.

En efecto, y como ya lo adelantábamos, la Ley de 1988 estableció —en subsidio al acuerdo de la partes— que el árbitro marítimo debía —y debe— actuar como un árbitro de derecho en cuanto al procedimiento y también en cuanto al fallo. De esta forma, un árbitro privado y especialista en conflictos marítimos y navieros, debe comportarse y someter su actuación a las mismas reglas procesales aplicables a los Tribunales públicos o estatales, pues debe conducir el procedimiento conforme a las reglas del CPC y del COT (art. 1205 CdeC).

En cambio, y por el contrario, cuando se trata de un conflicto con ocasión de un contrato de seguro —y en el mismo supuesto, vale decir, no existiendo acuerdo entre las partes— el propio art. 543 CdeC —en el Título VIII (“Del Contrato de Seguro”) del Libro II (“De los Contratos y Obligaciones Mercantiles en General”) estableció reglas procesales mucho más flexibles para el arbitraje en seguros, pues el legislador del 2013 logró que el art. 543 CdeC señalase lo siguiente: “[...] si los interesados no se pusieren de acuerdo en la persona del árbitro, éste

28 Cabe destacar aquí que la reforma del CdeC del año 2013, en materia de contrato de seguro, también estableció que, como regla general, los conflictos que pudieran surgir en el contrato de seguro entre el asegurado y asegurador, quedasen sometidos a la jurisdicción arbitral. Sin embargo, esta Reforma del 2013 corrigió las limitaciones procesales del arbitraje marítimo cuando no hay acuerdo entre las partes, pues, en materia de seguros, el árbitro elegido subsidiariamente por el Tribunal competente, tendrá el carácter de mixto, de manera que será arbitrador en cuanto al procedimiento. En efecto, y como ya lo explicamos, el arbitraje en materia de contratos de seguro marítimo está regulado en el art. 543 CdeC, el cual señala: “Toda dificultad que se suscite entre el asegurado y el asegurador, sea respecto de la existencia o validez del contrato, o de la cobertura de un siniestro, o de la valuación de la pérdida o del daño, será resuelta por un árbitro arbitrador, sin ulterior recurso. Con todo, cualquiera de las partes podrá demandar ante los tribunales ordinarios, cuando el monto de la reclamación no exceda de 10.000 unidades de fomento. También podrá someterse la disputa a los tribunales ordinarios si ambas partes así lo acuerdan una vez producida la controversia”.

será designado por la justicia ordinaria y, en tal caso, el árbitro tendrá las facultades de arbitrador en cuanto al procedimiento, debiendo dictar sentencia conforme a derecho”; vale decir, frente a la falta de acuerdo entre las partes, el árbitro tendrá el carácter de árbitro mixto.

De todo lo señalado anteriormente se desprende que, frente a los conflictos marítimos, el papel del árbitro —si no hay acuerdo entre los abogados de las partes— se restringe o se limita a ejercer funciones muy similares a las de un Tribunal Ordinario, porque debe apegarse a la letra de la ley en lo formal (procedimientos, recursos, etc.) y en el fondo; en cambio, si se trata de un conflicto relativo a un contrato de seguro marítimo —que también contempla un arbitraje “marítimo” para solucionar las controversias—, el árbitro tendrá la calidad de árbitro mixto, de manera que —a falta de acuerdo entre los abogados de las partes— el árbitro tramitará el arbitraje conforme a las reglas aplicables a un árbitro arbitrador y fallará conforme al derecho de fondo aplicable al contrato.

La relevancia del acuerdo de voluntades en el arbitraje marítimo

Como ya hemos visto, en materia de solución de controversias marítimas, es muy importante el acuerdo de voluntades entre las partes en conflicto pues ello determina no solo el foro competente para resolver el conflicto (arbitraje o justicia ordinaria) sino también, y habiendo arbitraje, las facultades procesales del árbitro.

Con ello, y a fin de cuentas, es la voluntad concorde o acuerdo de las partes la que determina el régimen de solución de controversias marítimas pues (i) si hay acuerdo entre ellas, pueden llevar el conflicto a la justicia ordinaria; o bien, (ii) si no hay acuerdo, se impone el arbitraje de derecho en cuanto al procedimiento y en cuanto al fallo.

El arbitraje institucional y el arbitraje *ad hoc*

En materia de arbitrajes —tanto domésticos como internacionales— se pueden distinguir hoy dos modalidades principales: (i) el arbitraje insti-

tucional; y (ii) el arbitraje ad hoc o no administrado. Cada modalidad responde a una serie de razones y necesidades concretas, articulándose, cada una, de manera bastante distinta.

El arbitraje institucional

El arbitraje institucional ha sido entendido como aquél en el cual las partes han designado a un centro especializado para que, a falta de acuerdo entre aquéllas, éste se encargue de administrar el procedimiento arbitral, desde la designación del tribunal arbitral, pasando por la regulación procesal de las distintas etapas del proceso, hasta la dictación y notificación del laudo final.²⁹

Aylwin Azocar sostiene que “la función de las instituciones arbitrales no es administrar justicia –función que pueden cumplir personas de carne y hueso llamadas árbitros–, sino que su verdadera labor es administrar y supervisar el proceso arbitral” (2023: 161). Asimismo, Romero y Díaz señalan que el arbitraje institucional

es el que se confía a entidades cuya misión es administrar el arbitraje, mediante la designación de los árbitros, la sujeción del mismo a determinadas reglas de procedimiento, en su caso, y la facilitación, en general, de los medios necesario para llevar a cabo el fin encaminado a dar solución arbitral al asunto. Es de la esencia de esta forma de organización arbitral que exista un ente que asista a las partes en todos los aspectos involucrados en la ejecución del arbitraje (2007: 103).

En otras palabras, en el arbitraje institucional, las partes eligen a una institución o centro arbitral para que les ayude a “llevar” o “sacar

29 Sobre el Arbitraje Institucional, se pueden consultar los siguientes trabajos: Gerbay (2016, 5–28); Stryniak–Puza (2024). También Yasmine Eddam, “Institutional or ad hoc arbitration: The Key Role of Arbitration Centers and the Supporting Judge”, Solents Avocats, 4 de abril de 2025. Disponible en: <https://solent-avocats.com/en/institutional-or-ad-hoc-arbitration-the-key-role-of-arbitration-centres-and-the-support-judge/>; y Stockholm Chamber of Commerce (SCC), “Institutional Arbitration vs Ad Hoc Arbitration”. SCC Guide to Dispute Resolution. Disponible en: <https://sccarbitrationinstitute.se/en/news/scc-guide-to-dispute-resolution-institutional-arbitration-vs-ad-hoc-arbitration/>.

adelante” un determinado arbitraje, sobre todo cuando se prevé que pueden existir futuros desacuerdos o diferencias entre las partes litigantes; en efecto, pueden surgir desacuerdos desde el nombre y número de árbitros, pasando por las reglas del procedimiento arbitral, hasta la emisión del laudo final.

De esta manera la institución arbitral ejerce un papel muy importante cuando existe desacuerdo o bien, cuando existe silencio o la ausencia de acuerdo entre las partes en conflicto.

Estas instituciones —y su forma de gestionar los arbitrajes— son cada vez más comunes y preferidas por las partes en la contratación sofisticada, sobre todo en el comercio internacional y en la contratación transfronteriza.

Las ventajas o beneficios del arbitraje institucional son variados, sobre todo frente al desacuerdo entre los abogados de cada parte o el vacío de la regulación procesal acordada entre las partes. Por de pronto, la institución arbitral puede, por ejemplo, (i) proporcionar a las partes en conflicto una lista o base de datos, con el nombre de árbitros bien seleccionados, con amplio conocimiento y experiencia en materias portuarias y marítimas, para que ellas elijan al que más confianza les otorga; (ii) por otro lado, y a falta de acuerdo en el nombre y características del árbitro, la institución o centro arbitral puede nombrar a la persona del árbitro y dar por constituido el Tribunal Arbitral; (iii) también, el centro arbitral puede fijar los honorarios arbitrales de acuerdo con un tarifado que es público y conocido, evitando cobros excesivos y evitando, también, que el árbitro tenga que negociar o discutir con las partes sus propios honorarios profesionales; (iv) asimismo, la institución arbitral puede cobrar dichos honorarios evitando que el árbitro se convierta en acreedor directo de sus propios honorarios frente a la parte morosa; (v) la institución puede lograr que el proceso arbitral se inicie y también que continúe hasta su conclusión, incluso si una de las partes no participa en el proceso o se niega a hacerlo; (vi) ella proporciona al árbitro y a las partes, un set de reglas arbitrales o normas de procedimiento arbitral, bien pensadas y actualizadas periódicamente, según los avances y

cambios en la industria (los denominados “Reglamentos Procesales”);³⁰ (vii) también ofrecen un sistema de recusación y reemplazo de árbitros, muy expedito e independiente; (viii) el arbitraje institucional ofrece costos predecibles y razonables, también respecto de los honorarios arbitrales, basados en tarifas aranceles preestablecidos y públicos; (ix) cada institución cuenta con un equipo especializado de profesionales que otorgan el apoyo administrativo y logístico a los árbitros y a las partes, incluyendo espacios físicos y virtuales, con plataformas digitales de última generación, para gestionar el o los expedientes y los cuadernos separados (v.gr. expedientes virtuales);³¹ etc.

En esencia, las principales instituciones arbitrales buscan optimizar al máximo el desarrollo de los procedimientos arbitrales y, todo ello, a través de disposiciones que responden a los estándares éticos más rigurosos, que garantizan la plena imparcialidad e independencia tanto de la institución que administra el arbitraje como de los árbitros y las partes.

Por último, y en relación con los recursos procesales, la tendencia general —en las instituciones arbitrales de mayor prestigio— es limi-

30 Este conjunto de reglas procesales bien pensadas y ya probadas en la práctica, evita también que surjan las denominadas “cláusulas arbitrales patológicas”, las que, muchas veces, son consecuencia del desacuerdo y la discusión entre los abogados litigantes contratados por las partes. Además, la institución arbitral puede supervisar el correcto cumplimiento de sus reglas procesales, garantizando un proceso fluido y optimizado hasta la emisión del laudo. La institución arbitral también entrega una mayor transparencia, no en las reglas de procesales, en parámetros de conducta ética, en la tramitación electrónica transparente y objetiva, sino también en el escrutinio y en la rendición de cuentas a que están sujetos todos los que participan del arbitraje institucional.

31 Las instituciones arbitrales cuentan con equipos especializados de profesionales con experiencia en administrar arbitrajes complejos, y también con personal dedicado al soporte administrativo, logístico y tecnológico. Esto permite a los árbitros centrarse en la resolución de la disputa en lugar de en tareas administrativas. El arbitraje institucional ofrece a las partes y al tribunal, un soporte administrativo y logístico integral, incluyendo espacios físicos y virtuales, y herramientas digitales para una gestión eficiente de los casos. La institución arbitral suele nombrar un profesional a cargo de cada arbitraje en particular, quien actúa como intermediario entre las partes y los árbitros, facilitando una comunicación fluida entre ellos, evitando —además— el contacto directo del árbitro con las partes. Las instituciones arbitrales aseguran que todas las comunicaciones y notificaciones se manejen de manera rápida y segura, a menudo a través de plataformas tecnológicas y electrónicas, minimizando el riesgo de demoras o errores procesales, pérdida de información y ataques cibernéticos.

tar los recursos procesales, para promover la celeridad, eficiencia y su carácter definitivo. Sin embargo, lo anterior no quiere decir que las partes deban renunciar a todos los recursos pues, es de la esencia de las instituciones arbitrales, el respetar al máximo la voluntad de las partes; por tanto, las partes puede acordar que procedan algunos recursos contra ciertas resoluciones, si ello les otorga mayor seguridad y garantía.³²

Arbitraje ad hoc

En el arbitraje ad hoc, en cambio, no existe una institución o centro que administre el procedimiento ni Reglamentos que operen en silencio o discrepancia de las partes. Muy por el contrario, el proceso arbitral queda sujeto a las normas procesales que acuerden las partes o, a falta de acuerdo, a las establecidas por el árbitro, pero en base a la normativa legal y procesal vigente en la jurisdicción que ha sido elegida como

32 Por ejemplo, el Reglamento Procesal del CIAR establece la posibilidad que las partes acuerden la llamada impugnación opcional del laudo, mecanismo contractual que permite que el laudo sea considerado como un borrador de laudo y éste sea revisado —en la forma y en el fondo— por un Tribunal Arbitral de Impugnación. Ver Zelaya, Pedro, “La impugnación opcional del laudo: una doble instancia en el arbitraje comercial internacional”, *El Mercurio Legal*, 11 de noviembre de 2025. Además, en Chile, los autores y la jurisprudencia tienden a converger en que, aun cuando las partes —o las reglas procesales de la institución arbitral—, establezcan que no procederá recurso alguno contra el laudo, siempre procederá (i) el recurso de queja y (ii) el recurso de casación en la forma, aunque éste por las causales de incompetencia y “*ultra petita*”. Así, por ejemplo, Aylwin señala que “Es doctrina unánimemente aceptada que el derecho a impugnar la sentencia de los árbitros cuando éstos exceden en ella los límites del compromiso tiene carácter de irrenunciable. La razón es obvia: la renuncia de ese derecho equivaldría a autorizar de antemano a los árbitros para juzgar cuestiones cuya resolución no les ha sido encargada y que se hallan, por consiguiente, al margen de su competencia (...)” (Aylwin, 2023: 329—330). En el mismo sentido se pronuncia Maturana, quien señala: “Sin embargo, la renuncia a los recursos, por amplia y genérica que sea, jamás podrá comprender el recurso de casación en la forma por las causales de incompetencia y *ultrapetita*, puesto que en tal caso el árbitro estaría resolviendo sobre un conflicto para el cual no ha sido designado o requerida su intervención. Tampoco podrá comprender la renuncia al recurso de queja ya que este es de orden público y emana de la superintendencia directiva correccional y económica de la Corte Suprema siendo su finalidad primordial de naturaleza disciplinaria, al tener por objeto corregir una falta o abuso” (Maturana, 2015: 196). Además, apoyan esta postura Oberg y Manso (2006: 81); Romero (1999: 425).

sede del arbitraje.

Asimismo, y aunque con frecuencia se sostiene que una de las ventajas del arbitraje ad hoc es la mayor flexibilidad y el control que las partes tienen o conservan a la hora de adecuar el procedimiento a sus necesidades concretas y a la naturaleza del conflicto,³³ en la práctica —al menos en Chile— cuando el conflicto ha escalado hasta el nivel de que las partes ya han contratado a los abogados litigantes, el acuerdo, incluso en temas procesales, es muy difícil de lograr pues, como ya dijimos, a estas alturas, entran en juego decisiones de estrategia formal y sustantiva, en las cuales los intereses suelen ser contrapuestos.

Una propuesta para el arbitraje marítimo en Chile

Ya hemos comentado que, tal como quedó regulado el arbitraje marítimo en la Ley de 1988, si no existe acuerdo entre las partes, el arbitraje se puede transformar en un verdadero juicio ordinario, tramitado ante un “juez privado”, con sujeción a las reglas procesales que, por su antigüedad, han ido quedando obsoletas.

Por otro lado, debemos considerar que, en nuestro país, el arbitraje institucional está ganando terreno, a pesar de la falta de una legislación específica que lo regule.³⁴

33 Al Arbitraje Ad Hoc se le compara con un “traje hecho a la medida”, ofreciendo un alto grado de flexibilidad, adecuación y ajuste a las necesidades de las partes; pero ello sucede siempre que las partes y sus abogados, cooperen y exista voluntad de lograr acuerdos mínimos en materias procesales para un arbitraje expedito. En el Arbitraje Institucional, la falta de acuerdo tiene siempre una solución rápida adecuada: se aplican las reglas procesales del Centro Arbitral. Cfr. Vásquez (2018: ProView, Capítulo XII) y Hartnett y Schafner (2017). También Salah, María y Maturana, Cristián, “El CAM Santiago y el arbitraje institucional. El Reglamento Procesal de Arbitraje”. Clase del Diplomado Arbitraje Nacional y Comercial Internacional, versión 2023, Facultad de Derecho, Universidad de Chile – CAM Santiago.

34 Basta leer las cifras entregadas en el libro publicado por el Centro de Arbitraje y Mediación de la Cámara de Comercio de Santiago (en adelante CAM SANTIAGO) bajo el título “30 años de desarrollo institucional del arbitraje y de la mediación”, para percatarse del sostenido crecimiento y fortalecimiento del arbitraje institucional en Chile. En dicho libro se dice, por ejemplo, que el CAM SANTIAGO ha administrado más de 5.700 casos, entre arbitrajes y mediaciones, constituyéndose un referente en materia de gestión de ADRs en el país (CAM Santiago, 2022: solapa delantera). Incluso en el Reporte Anual 2024, elaborado por la Oficina de Estudios y Relaciones Internacionales del CAM SANTIAGO, (CAM SANTIAGO, 2024: 6), se dice que, desde sus inicios hasta el 31 de diciembre de 2024 han ingresado casi 7.000 solicitudes de arbitraje y mediación. Y más adelante agrega que “Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024, el CAM Santiago recibió 458 solicitudes de arbitraje, de las cuales 22 corresponden a Arbitrajes de Emergencia, 21 a Arbitrajes Internacionales y 415 a Arbitrajes Nacionales (CAM SANTIAGO, 2024: 15).

Si las partes que participan en el negocio y en el comercio marítimo, estipularan en sus contratos y en las cláusulas arbitrales, que todo y cualquier conflicto suscitado en relación o con ocasión de ese acto o contrato marítimo, será gestionado y estará regulado por las normas procesales de alguna institución arbitral de prestigio, es muy probable que las instituciones arbitrales comenzarán rápidamente (i) a generar nóminas de árbitros expertos en temas marítimos, lista a la cual las partes podrían acudir, incluso en caso de haberse iniciado la gestión de nombramiento judicial del árbitro; (ii) también existiría una paulatina adecuación de las reglas procesales generales del Centro (o Reglamentos Arbitrales) en normas arbitrales más afines y adecuadas a la industria marítima moderna.

Creemos que hay razones para estimar que al arbitraje legal marítimo en Chile le conviene una cierta “institucionalización”, pues ello ayudará a que este mecanismo de solución de controversias cumpla con los objetivos que el legislador tuvo en consideración el año 1988, al establecer el arbitraje como el principal mecanismo de solución de las controversias marítimas.

Además, y volvemos a insistir en esta idea, someter el arbitraje marítimo al reglamento procesal de un centro arbitral con experiencia y prestigio, no implica, “*per se*”, renunciar a los recursos que la ley establece, pues las partes pueden y conservan la libertad para acordar el sistema recursivo que estimen convenientes y la institución arbitral lo aceptará. Ello tampoco implica, por ejemplo, que se recorten los plazos para presentar los escritos o se impida la formación de cuadernos separados para las medidas precautorias; nada de ello es correcto pues el arbitraje institucional siempre da preferencia a la voluntad de las partes.

Las instituciones arbitrales están siempre abiertas a seguir lo que acuerden las partes pues las primeras están al servicio de las segundas y del propio Tribunal Arbitral, de manera que siempre darán preferencia a lo que acuerden las partes, junto con el Tribunal, para dar la mayor transparencia al sistema, la mayor expedición al proceso y, por cierto, todas las garantías propias del debido proceso en Chile.

Asimismo, sería un gran avance para el arbitraje marítimo chileno, que las partes aceptaran someterse al régimen procesal creado por nuestra Ley de Arbitraje Comercial Internacional, cuando se cumplen

los requisitos y condiciones que ella misma contempla. Las ventajas de esta normativa, que es ley en Chile desde el año 2004, son muchísimas pero escapan al objetivo de estas páginas.³⁵

Conclusiones

Para resolver los conflictos marítimos, la Ley de 1988 introdujo en Chile —como mecanismo principal y prevalente— el arbitraje privado, con la expectativa de otorgar rapidez, especialización y confidencialidad a la solución de las controversias en este sector de la actividad económica tan importante para nuestro país.

Es claro que se trató de un avance muy significativo en materia de solución de controversias en el sector marítimo, destinado a modernizar nuestra legislación y a ofrecer un mecanismo de solución de disputas marítimas, más ágil y técnico que la justicia ordinaria, en un ámbito caracterizado por su complejidad y dinamismo.

No obstante la buena intención del legislador de 1988, la falta de acuerdo entre las partes puede transformar este sistema arbitral en un mecanismo engorroso, lento y complicado. En efecto, a falta de acuerdo, el arbitraje marítimo puede derivar, muy fácilmente, en un arbitraje sujeto a las rigideces y formalidades de los juicios ordinarios y de las normas contenidas en una legislación procesal que todavía no se ha modernizado.

35 Por ahora, basta considerar que, en su interés por brindar a las empresas privadas, los mejores servicios arbitrales, el CAM SANTIAGO llegó a un acuerdo con el Centro Internacional de Arbitraje de Madrid – Centro Iberoamericano de Arbitraje (en adelante CIAM – CIAR) —un moderno centro de arbitraje internacional—, para que todos los arbitrajes comerciales internacionales, que tengan su sede en Chile, puedan aprovecharse de los servicios que presta el CIAM CIAR, institución arbitral que nació con vocación de servir a la solución de conflictos entre partes iberoamericanas, con las mejores prácticas y las más altos estándares en la gestión de arbitrajes complejos. De hecho, y como ejemplo de lo que venimos señalando, el CIAM – CIAR ya tiene un Grupo de Trabajo en temas de Arbitraje Marítimo y Portuario. Ver CIAM–CIAR (s.f.). Un corto comentario sobre los beneficios y ventajas de esta asociación entre el CAM SANTIAGO y el CIAR CIAM se puede leer en Zelaya, Pedro, “*CAM Santiago and CIAM–CIAR: A Strategic Association to Enhance International Arbitration in Chile and Ibero–America*”, Kluwer Arbitration Blog, 31 de mayo de 2025. Disponible en: <https://legalblogs.wolterskluwer.com/arbitration–blog/cam–santiago–and–ciam–ciar–a–strategic–association–to–enhance–international–arbitration–in–chile–and–ibero–america>

Esta potencial “judicialización” del arbitraje marítimo neutraliza las ventajas propias de este mecanismo alternativo de solución de controversias y coloca al árbitro en una posición excesivamente condicionada por las normas procesales del CPC y del COT, generando complicaciones y debilitando la eficacia del modelo.

A nuestro juicio, la “institucionalización” del arbitraje marítimo —vale decir, que la falta de acuerdo gatille la aplicación de las reglas procesales de una institución moderna y eficiente— surge como una propuesta idónea para reforzar las virtudes del arbitraje en esta industria.

La participación de centros arbitrales, en el apoyo y la gestión del proceso arbitral, permitiría proveer —a falta de acuerdo entre las partes— (i) de reglas procesales preestablecidas —modernas y adaptadas permanentemente a las necesidades de la industria—; (ii) de listas o nóminas de árbitros especializados en temas marítimos; (iii) de un apoyo administrativo y tecnológico de avanzada, etc., garantizando así la rapidez y la eficiencia de este mecanismo alternativo de solución de controversias. Además, ello alinearía al arbitraje marítimo chileno con las mejores prácticas internacionales y reforzaría la seguridad jurídica en el comercio marítimo.

En consecuencia, a mi juicio, resultaría altamente conveniente promover un diálogo entre abogados litigantes, académicos y centros de arbitraje chilenos y/o extranjeros, para consensuar la necesidad de superar las viejas reglas procesales de nuestro CPC y COT, e impulsar el arbitraje marítimo como un mecanismo flexible, rápido, confidencial y en manos de árbitros expertos; lo que se podría lograr —en una primera etapa— acudiendo a la colaboración de centros de arbitrajes de reconocido prestigio y experiencia.

Lo anterior ayudaría a consolidar un sistema que combine la tradición jurídica con la modernización de la industria naviera, respondiendo eficazmente a las exigencias del comercio marítimo y fortaleciendo a Chile como sede de arbitrajes marítimos.

Referencias

- AYLWIN, Patricio (2023). *El juicio arbitral*. 7.^a ed. Actualizada y complementada por Eduardo Picand Albónico. Santiago: Ed. El Jurista (Ediciones Jurídicas).
- BARROILHET, Cristián (1998). “El problema del órgano jurisdiccional competente en las normas del Libro III del Código de Comercio Chileno y en las Reglas de Hamburgo: ¿Hacia dónde navegamos?”. *Revista Chilena de Derecho*, 25 (2): 273–299. Disponible en <https://esla.letras.uc.cl/index.php/Rchd/article/view/77466>.
- BERLINGIERI, Francesco (1978). “International maritime arbitration”. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 10 (2). Disponible en: https://docs.rwu.edu/law_ma_jmlc/vol10/iss2/3.
- CENTRO de Arbitraje y Mediación (CAM Santiago) (2022). *30 años de desarrollo institucional del arbitraje y de la mediación*. Santiago: Salesianos Impresores S.A.
- CENTRO de Arbitraje y Mediación (CAM Santiago) (2024). Reporte Anual. <https://www.camsantiago.cl/wp-content/uploads/2025/07/Reporte-2024-Mayo.pdf>.
- CENTRO Internacional de Arbitraje de Madrid – Centro Iberoamericano de Arbitrajes (CIAM–CIAR) (s.f.). “Grupo de Trabajo en Arbitraje Marítimo”. *Centro Internacional de Arbitraje de Madrid – Centro Iberoamericano de Arbitraje*. Disponible en: <https://ciam-ciar.com/grupos-de-trabajo/maritimo-ciam-ciar-aedm/>
- CÚNEO, Andrés (2003). “Algunas reflexiones sobre el procedimiento establecido para resolver las controversias que se originen en hechos, actos o contratos relativos al comercio marítimo, en *Revista Chilena de Derecho Privado*, 1: 209–221. Disponible en: <https://rchdp.udp.cl/index.php/rchdp/article/view/378/361>.
- DAWOOD, Ahmed (2016). “Arbitration in Maritime Disputes”. *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, 6: 206–211.

- DE ROCHEFORT—REYNOLDS, Alan JS. (2021). “Confused Seas: Identifying the Proper Law of Arbitration Agreements in Maritime Contracts — England, Singapore and Australia”. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, 34 (2): 1—16. Disponible en: <https://maritime.law.uq.edu.au/index.php/anzmlj/article/view/1947>.
- GERBAY, Rémy (2016). *The Functions of Arbitral Institutions*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International.
- HARTNETT, William y Michael Schafner (2017). “Ad Hoc v. Institutional Arbitration – Advantages and Disadvantages”. *ADR Perspective*. Disponible en: <https://adric.ca/wp-content/uploads/2017/09/Hart-nett-and-Shafner.pdf>
- MARRELLA, Fabrizio (2004). “Unity and Diversity in International Arbitration: The Case of Maritime Arbitration.” *American University International Law Review*, 20 (5): art. 6. Disponible en: <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1152&context=auilr>.
- MATURANA, Cristián (2015). “Tribunales, árbitros y auxiliares de la administración de justicia”, Facultad de Derecho, Universidad de Chile, inédito.
- OBERG, Héctor y Macarena Manso (2006). *Recursos procesales civiles*. Santiago: LexisNexis.
- ROMERO, Alejandro (1999). “Nociones generales sobre la justicia arbitral”. *Revista Chilena de Derecho*, 26 (2): 401—430.
- ROMERO, Alejandro y José I. Díaz (2007). *El arbitraje interno y comercial internacional*. Santiago: LexisNexis.
- STRYJNIAK—PUZA, Marta (2024). “Institutional Arbitration or Ad Hoc Arbitration? Not Such an Obvious Choice”. *Annals of the Administration and Law (RAIP)*, 3 (XXIV). DOI: <https://doi.org/10.5604/01.3001.0054.7536>.
- VÁSQUEZ, María Fernanda. (2018). *Tratado de arbitraje en Chile: arbitraje interno e internacional*. Santiago: Legal Publishing.

Sobre el autor

PEDRO ZELAYA ETCHEGARAY es abogado y licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales por la Universidad de Chile. Además, es Doctor en Derecho por la Universidad de Navarra. Es profesor asociado del Departamento de Derecho Privado de la Universidad de Chile.

pzelaya@zeycia.cl

 <https://orcid.org/0009-0004-3841-4169>