

**LEY N°19.971 COMO LEY APLICABLE A ARBITRAJES
EN MATERIAS DE COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL**

Dra. Elina Mereminskaya y Mg. Mariana Tupper

Introducción

En la práctica, el arbitraje marítimo en Chile es concebido principalmente como arbitraje nacional o doméstico, aun habiendo elementos para otorgarle una caracterización internacional. Este artículo argumenta que el arbitraje marítimo es una de las materias propias de arbitraje comercial internacional, cuya conducción, teniendo sede en Chile, hace procedente la aplicación a la Ley de Arbitraje Comercial Internacional N°19.971 (“LACI”)¹. Lo anterior conlleva importantes consecuencias tanto en la etapa de conducción del arbitraje como en la etapa de impugnación de laudos. Para arribar a nuestra conclusión, hacemos una breve presentación del arbitraje marítimo en el contexto global (I), revisamos su regulación en Chile (II), analizamos por qué el arbitraje marítimo se rige por la LACI (III), y cuáles serían las implicancias específicas de lo anterior (IV), para terminar con conclusiones (V).

I. El arbitraje marítimo en el contexto global

El arbitraje marítimo es una actividad genuinamente internacional². No puede ser de otro modo. Por su esencia misma, la actividad marítima se desarrolla habitualmente fuera de las jurisdicciones de los Estados nacionales, en el ámbito internacional, poniendo en contacto a personas de todos los países, sujetas a los más diversos usos, costumbres y leyes³. En el sector marítimo, el recurso al arbitraje se utiliza ampliamente por las partes para mitigar las incertidumbres con respecto a la jurisdicción competente que podrían surgir en caso de una disputa contractual⁴.

En síntesis, “*el arbitraje marítimo es una modalidad del arbitraje comercial internacional*”⁵. Su peculiaridad se explica por la materia de fondo, la necesaria aplicación de los usos y costumbres del tráfico marítimo y, en general, por la forma en la que se produce la sumisión al arbitraje. En cambio, su normativa procesal aplicable corresponde habitualmente a las reglas del arbitraje general, por lo que no se configura una especialidad en virtud del procedimiento⁶.

Hay evidencias históricas del uso de arbitraje marítimo en la antigua Grecia y Roma, durante la Edad Media e incluso durante la Revolución Francesa. Su reactivación en los tiempos modernos se dio a raíz del crecimiento del comercio internacional y, en particular, cuando las reclamaciones derivadas del bloqueo naval del sur de EE.UU. generaron una gran congestión en los tribunales ingleses. Ello

¹ Este artículo no se centra en el análisis de casos en que no hay elementos de internacionalidad a considerar.

² LITINA, Eva. *Maritime Arbitration: Dilemmas, Prospects and Challenges Lessons from contracts for the carriage of goods by sea*, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2021/10/Eva-Litina-Arbitration.pdf>, p. 4.

³ MARTÍNEZ, Diomedes. *Panamá Como Sede Internacional de Arbitraje Marítimo*. Sapientia, N° 4, 2016, pp. 40-51, p. 43.

⁴ MARQUES, Lucas Leite, PAOLIELLO, Gabriela Júdice y ROCHA, Rafaela Brandão. *Maritime arbitration – Ad hoc and institutional methods: A view from a Brazilian perspective*, R. Bras. Al. Dis. Res. – RBADR | Belo Horizonte, año 03, n. 06, p. 163-175, jul./dez. 2021.

⁵ HAINAN Maroin Chaimae. *Estudio del arbitraje en el derecho marítimo y su aplicación en el caso ‘Ever Given’*. Disponible en <https://academica-e.unavarra.es/entities/publication/1a42168b-8a2e-4830-80a4-6d39788952de>, p. 9.

⁶ Ídem, p. 9. Sin perjuicio de lo anterior, al existir centros especializados de administración de arbitrajes marítimos, sus reglamentos contienen normas específicas para arbitrar disputas sobre dichas materias (e.g. Reglamento de arbitraje de la *Maritime Arbitration Association of the United States* <http://www.maritimearbitration.com/File-a-Case/Arbitration-Rules>).

convenció a la *Liverpool Cotton Association*, cuyos miembros gestionaban la mayor parte del comercio de algodón, a optar por el arbitraje. La consolidación del arbitraje en Liverpool condujo a su pronta adopción en Londres y, progresivamente, a su expansión a nivel mundial⁷.

Actualmente, se recurre al arbitraje para dirimir controversias surgidas de una variedad de contratos asociados a la actividad marítima, tales como contratos de fletamento, contratos de transporte bajo conocimiento de embarque, contratos de remolque, salvamento, seguro marítimo, avería gruesa, construcción de buques, compraventa de buques, hipotecas marítimas, reparación de buques, abordajes o colisiones, daños al canal, daños a instalaciones portuarias, entre otros⁸.

Las estadísticas muestran que Londres es la sede más popular para el arbitraje marítimo, gestionando, en 2022, más del 85% del arbitraje marítimo mundial, seguida por Singapur, Hong Kong y París⁹. En 2024, mientras Londres y Singapur permanecían siendo las sedes más relevantes de arbitraje marítimo, una serie de instituciones arbitrales de otros países reportaban presencia de casos de esa naturaleza¹⁰.

Concordantemente, el rol del sistema jurídico inglés no puede ser subestimado. Dado que la mayoría de los contratos estándar prevén el arbitraje con sede en Londres bajo ley inglesa, la industria asigna la resolución de la mayoría de las disputas a árbitros ingleses y los jueces ingleses resultan competentes en casos de impugnaciones posteriores de los laudos arbitrales¹¹. Lo anterior genera una armonización *de facto* del régimen jurídico sustantivo aplicable en los arbitrajes marítimos¹².

El dominio inglés en esta materia, sin embargo, no significa que el arbitraje marítimo sea resorte de ese país exclusivamente. Muy por el contrario, el carácter universal del comercio marítimo hace que el arbitraje marítimo sea omnipresente y nuestro país no es una excepción.

II. Regulación del arbitraje marítimo bajo el Código de Comercio chileno

El origen de la regulación del arbitraje marítimo en Chile tiene un fundamento esencialmente pragmático¹³. Atendida la necesidad de un conocimiento técnico específico y una dedicación especial a efectos de resolver este tipo de asuntos, y frente a la dificultad presupuestaria que implicaba crear tribunales especializados en estas materias, la Comisión Redactora del Libro III del Código de Comercio (“C.Com”) propuso crear un régimen general y supletorio de arbitraje legal para conocer

⁷ GREGORY, Marco. *Maritime Arbitration Among Past, Present and Future, New Challenges in Maritime Law: De Lege Lata et De Lege Ferenda*, Ed. Massimiliano Musi, 2015, pp. 329-349, p. 332.

⁸ MARTÍNEZ, Diomedes. *Panamá Como Sede Internacional de Arbitraje Marítimo*. Sapientia, N° 4, 2016, pp. 40 a 51, p. 44.

⁹ ALLAN DE MALDONADO, Ruth y COLAÇO, Holly. “*The Maritime Arbitration Universe in Numbers: Is London’s Crown Under Threat?*”, Shipping Insight: Who Rules The Waves?, Septiembre de 2023, <https://www.hfw.com/app/uploads/2024/04/005239-HFW-Maritime-Arbitration-Universe-in-Numbers-Sep-23.pdf>

¹⁰ Así, casos de arbitraje marítimo fueron reportados por el Stockholm Chamber of Commerce (SCC) Arbitration Institute, Swiss Arbitration Centre (SAC), Netherlands Arbitration Institute (NAI), entre otros. Ver “*Maritime Arbitration in Numbers: Charting the Leaders and Challengers in Global Maritime Arbitration — London Leads, Asia Surges, and New Hubs Emerge*”, <https://www.hfw.com/app/uploads/2025/09/007499-Maritime-Arbitration-in-Numbers-2025.pdf>, Septiembre 2025, p. 5.

¹¹ LITINA, Eva “*Maritime Arbitration: Dilemmas, Prospects and Challenges Lessons from contracts for the carriage of goods by sea*”, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2021/10/Eva-Litina-Arbitration.pdf>, p. 9.

¹² Ídem, p. 9.

¹³ TOMASELLO HART, Leslie. *El proyecto de Ley Arbitral de Valparaíso, desde la perspectiva de los litigantes*. En *Estudios de Derecho Marítimo*. Editorial Librotecnia, 1^a Ed., 2004, p. 143.

de los conflictos originados a propósito del comercio marítimo, que permitiera extraer estos asuntos de la competencia general de los tribunales ordinarios¹⁴.

El Art. 1203 del C.Com plasma las consideraciones anteriores al disponer que “*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.*”

Ahora bien, inmediatamente a continuación, la misma disposición lista ciertas hipótesis de excepción a dicha regla general. La primera de ellas contempla una excepción general, que puede verificarse por el solo acuerdo de las partes, pues “*Lo dispuesto en el inciso anterior no será aplicable en los siguientes casos: 1º 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, por acuerdo que conste por escrito, anterior a la iniciación del juicio*”.

Las disposiciones del C.Com antes transcritas evidencian tres cuestiones relevantes respecto de la materia de que trata este artículo.

Primeramente, que la regulación chilena del arbitraje marítimo es de naturaleza legal y no forzosa, pues las partes están facultadas por la propia ley para pactar que la solución de sus controversias se conozca por la justicia ordinaria si así lo desean¹⁵. En otras palabras, las partes tienen un sistema general de *opt out* del régimen arbitral respecto de las materias referidas en el inciso primero del Art. 1203 del C.Com. En este sentido, y pese al fundamento legal del arbitraje, puede sostenerse que es mediante la voluntad de las partes -de no llevar el conocimiento de estos conflictos a la justicia ordinaria- que este mecanismo subsiste como la principal forma de resolución de disputas de esta materia en Chile.

En segundo lugar, se constata que la regulación del C.Com no hace referencia ni distinción alguna respecto de la internacionalidad de la disputa. Así, omite cualquier consideración especial asociada a la eventual existencia de algún elemento internacional (nacionalidad de las partes, sus establecimientos, lugar de ejecución de las obligaciones, entre otros) en el contexto del arbitraje.

Tercero, es necesario vincular lo anterior con lo establecido en el Art. 1205 del C.Com. Esta regla recoge el elemento esencial del arbitraje, esto es, la voluntad de las partes, al establecer que “*La designación de el 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.*” Así, pese a que el Art. 1203 del C.Com. contempla una hipótesis de arbitraje legal, la propia ley local reconoce la necesidad de que los elementos esenciales vinculados a dicho arbitraje sean determinados libremente por las partes, estableciendo únicamente las reglas supletorias que habrán de aplicarse en silencio de las partes o ante una falta de acuerdo de estas respecto de alguna materia en específico. Lo anterior significa que el arbitraje marítimo chileno se encuentra sintonizado con el principio de la autonomía de la voluntad que inspira la LACI.

¹⁴ En el mismo sentido, BARROILHET, Claudio. *Estudio de Derecho Marítimo*. Editorial Librotecnia, 1^a Ed., 2017, pp. 28-30.

¹⁵ BARROILHET, Claudio. *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), 2004, p. 273. Disponible en <https://revistachilenadederecho.uc.cl/index.php/Rchd/article/view/77466>. En el mismo sentido, BARROILHET, Claudio. *Estudio de Derecho Marítimo*. Editorial Librotecnia, 1^a Ed., 2017, p. 8.

Finalmente, y sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. 1203 del C.Com., nada obsta a que el arbitraje marítimo tenga un origen convencional. Esta hipótesis se verificará cuando las partes hayan pactado expresamente someter sus discrepancias a arbitraje en el contrato que hayan celebrado (p. ej. en los términos y condiciones de una carta de porte marítimo).

III. El arbitraje marítimo debe ser considerado internacional cuando se cumple con los criterios de internacionalidad contemplados en la LACI y, por tanto, ser regulado por dicha ley

Atendida la esencia de la actividad comercial marítima, un significativo número de arbitrajes con sede en Chile relacionados a esta materia cumple con los criterios de internacionalidad que establece la letra a) del N°3 del Art. 1 LACI. Así, de conformidad a lo señalado en el referido artículo, el primer supuesto de la internacionalidad del arbitraje se da si “*Las partes en un acuerdo de arbitraje tienen, al momento de la celebración de ese acuerdo, sus establecimientos en Estados diferentes*”.

Una segunda hipótesis puede incluso plantearse a propósito de un caso entre partes con establecimientos en un solo Estado (i.e. entre dos empresas chilenas). En este evento, la internacionalidad del arbitraje marítimo podría verificarse en virtud de lo establecido en la letra b.ii) del N°3 del Art. 1 de la misma ley, esto es, cuando “*uno de los lugares siguientes está situado fuera del Estado en el que las partes tienen sus establecimientos: [...] ii) El lugar del cumplimiento de una parte sustancial de las obligaciones de la relación comercial o el lugar con el cual el objeto del litigio tenga una relación más estrecha*”. Así, si el transporte de la mercadería tiene un destino en el extranjero, la entrega -una parte sustancial de las obligaciones- tendrá lugar fuera del Estado donde las partes tienen sus establecimientos, resultando en la configuración de un elemento de internacionalidad del arbitraje asociado a esta operación comercial.

Por otra parte, la letra g) del Art. 2 de la LACI incorpora la definición de “*comercial*”, señalando que “*La expresión ‘comercial’ debe interpretarse en un sentido amplio para que abarque todas las cuestiones que se plantean en las relaciones de esta índole, contractuales o no*”. A continuación, la disposición entrega una serie de ejemplos de lo que comprenden estas relaciones comerciales, entre los que figura expresamente el “*transporte de mercancías o de pasajeros por vía [...] marítima*”. Al indicar de forma explícita que la definición incluye asuntos no contractuales, es posible concluir que el alcance de esta ley abarca incluso conflictos referidos a averías o colisiones que se planteen en un contexto de relaciones de índole comercial.

En este contexto, cabe preguntarse si el carácter legal del arbitraje marítimo en Chile -que permite prescindir de un acuerdo de las partes para recurrir a este mecanismo de resolución de disputas- lo hace incompatible con el arbitraje comercial internacional. Nuestra conclusión es que no lo es y que, por tanto, es procedente la aplicación de la LACI cuando los supuestos exigidos para ello se cumplan.

En efecto, si bien el impulso original proviene del mandato legal contenido en el Art. 1203 del C.Com., las partes suelen manifestar su disposición a arbitrar de una u otra manera, generando así un acuerdo de arbitraje en los términos del N°2 del Art. 7 de la LACI. De acuerdo a esta norma existe, por ejemplo, un acuerdo por escrito cuando consta “[...] en in intercambio de cartas, telex, telegramas u otros medios de telecomunicación que dejen constancia del acuerdo, o en un intercambio de escritos de demanda y contestación en los que la existencia de un acuerdo sea afirmada por una parte sin ser negada por la otra”. Esta regla es consistente con lo señalado en el Art. 1205 del C.Com que, como ya se planteó, llama a las partes a acordar los elementos esenciales del arbitraje -partiendo por la designación del o los árbitros- aun cuando el origen

del arbitraje estuvo en la ley y no en un acuerdo previo de estas. Estos acuerdos posteriores consolidarán la existencia de un acuerdo de arbitraje en los términos contemplados en la LACI.

Finalmente, es necesario analizar lo contemplado en el N°5 del Art. 1 de la LACI que establece que “*Esta ley no afectará a ninguna otra ley en virtud de la cual determinadas controversias [...] se puedan someter a arbitraje únicamente de conformidad con disposiciones que no sean las de la presente ley*”. Cabe preguntarse entonces si las normas del C.Com. antes analizadas establecen un marco legal alternativo a la LACI y de carácter obligatorio.

El foco de la pregunta está puesto sobre lo señalado en el ya referido Art. 1205 del C.Com., en particular, en el requisito de la firma del acuerdo de arbitraje y en la remisión a la regulación de arbitraje en el Código Orgánico de Tribunales (“COT”) y el Código de Procedimiento Civil (“CPC”). Dado que esta disposición fue consagrada en un período anterior a la entrada en vigor de la LACI, no pudo haber hecho referencia a esta última. Además, corresponde notar que el Art. 1205 no establece ninguna condición especial para someter la disputa al arbitraje, más bien, reafirma la aplicabilidad supletoria de las normas comunes. Ausente una condición excepcional, es posible concluir que no hay obstáculos para aplicar la LACI a las disputas de comercio marítimo que cumplan con los requisitos para ser regidas por esta ley.

En efecto, la aplicación de la LACI a este tipo de disputas es especialmente procedente por dos razones principales. La primera dice relación con la aplicación de los principios de especialidad y temporalidad para determinar la ley aplicable a un determinado asunto¹⁶. La LACI es una ley especial, que se refiere explícitamente a hipótesis de transporte marítimo y otros conflictos de índole comercial internacional¹⁷, y posterior, pues fue dictada luego de establecida la regulación del Libro III, Título VIII del C.Com. La segunda razón atiende a las consideraciones esenciales para haber adoptado en Chile la Ley Modelo UNCITRAL mediante la dictación de la LACI. Dentro de estas consideraciones, se encuentra el objetivo de potenciar el desarrollo de la actividad comercial internacional y posicionar a Chile como una sede arbitral potente y confiable, lo que conlleva, entre otros elementos, la restricción de la intervención judicial local en procedimientos de arbitraje comercial internacional¹⁸, dando seguridad y certeza jurídica a las partes intervenientes en este tipo de procesos.

IV. Implicancias para los procesos de arbitraje marítimo con sede en Chile

Una vez determinado que un arbitraje de comercio marítimo puede reunir las características de un arbitraje comercial internacional y, por tanto, estar sometido a las disposiciones de la LACI, es posible determinar en qué aspectos estas reglas difieren de aquellas referidas en el Art. 1205 del C.Com. y las eventuales consecuencias de lo anterior. Esta distinción es trascendente especialmente en caso que las partes no hayan acordado la totalidad o parte de los aspectos regulados en dichas normativas¹⁹ pues,

¹⁶ CORDERO, Eduardo. *Principios y reglas que estructuran el ordenamiento jurídico chileno*. Revista Ius et Praxis 15 (2), 2009, p. 41. Disponible en https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122009000200002.

¹⁷ MARÍN, Juan Carlos y GARCÍA, Rolando. *El concepto de orden público como causal de nulidad de un laudo tratándose de un arbitraje comercial internacional*. Revista de Derecho (Valdivia), 24(1), 2011, p. 119. Disponible en https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502011000100006

¹⁸ Ídem, pp. 119-120.

¹⁹ Para efectos de este artículo consideraremos que hay ausencia de acuerdo en dos eventos. Primeramente, cuando una de las partes no ha comparecido al procedimiento arbitral, manteniéndose en situación de rebeldía durante todo el transcurso de éste. Luego, en caso en que, si bien todas las partes hayan comparecido, éstas no hayan logrado alcanzar un consenso respecto de algunos o todos los elementos asociados al arbitraje.

de lo contrario, se estará a la voluntad de estas. Al mismo tiempo, la distinción es esencial para determinar los alcances de la asistencia y supervisión judicial al arbitraje. A continuación abordaremos los tópicos más significativos.

En cuanto a la determinación del número de árbitros, la LACI establece como regla supletoria que el tribunal arbitral estará conformado por tres miembros²⁰, mientras que el COT contempla el nombramiento de un árbitro único²¹. Si bien esta última alternativa presenta ventajas como la mantención de honorarios arbitrales más bajos y, eventualmente, la facilitación del procedimiento de designación, también evidencia una desventaja cuando el conflicto sometido a arbitraje es de alta complejidad y, por tanto, un tribunal arbitral de tres miembros pudiese resultar en una resolución más adecuada de la disputa. Este primer aspecto del arbitraje puede generar dificultades especialmente cuando la autoridad competente bajo la LACI o el C.Com. ya haya nombrado al árbitro único o al tribunal arbitral en virtud de la solicitud de una de las partes y la otra desconozca la procedencia de la aplicación de la regla supletoria fundante de la decisión. Esta diferencia podría conllevar una disputa respecto de la jurisdicción del o los árbitros nombrados bajo distintos mecanismos utilizados que podría resultar en demoras importantes en la tramitación del arbitraje.

Luego, en lo que respecta a la entidad nominadora del árbitro o tribunal, la regulación del COT considera que el nombramiento se realice por la justicia ordinaria (jueces de letras)²² mientras que la LACI considera como entidad nominadora al Presidente de la Corte de Apelaciones correspondiente al lugar en que se deba seguir el arbitraje²³. Así, en caso de existir una discrepancia respecto de la designación del árbitro o tribunal o de la ley supletoria aplicable, se podría verificar nuevamente un conflicto respecto de la jurisdicción de dicho árbitro o tribunal ya nombrado, con las mismas consecuencias expuestas para el caso anterior.

En materia de inhabilidades, la LACI contiene un concepto amplio de las hipótesis constitutivas de inhabilidades, al exigir a los posibles árbitros la revelación de “[...] *todas las circunstancias que puedan dar lugar a dudas justificadas acerca de su inhabilidad e independencia*” y señalar que sólo podrá recusarse a un árbitro en caso de existir “[...] *circunstancias que den lugar a dudas justificadas respecto de su imparcialidad e independencia [...]”*²⁴. Por su parte, el COT mantiene una lista de causales específicas de implicancia y recusación²⁵. Lo anterior puede conducir a que, en la práctica, ciertas circunstancias que sí generan dudas respecto de la imparcialidad o independencia de un árbitro, no puedan ser aducidas para respaldar una reclamación de inhabilidad. En ese sentido, la regulación de la LACI satisface estándares más acordes a un sistema internacional que considera la actuación de partes de diversas culturas jurídicas y la posición de los árbitros en la sociedad, que es distinta a la de los jueces.

Por otra parte, el esquema de notificaciones se flexibiliza significativamente bajo las reglas de la LACI. Primeramente, porque no existe un requerimiento de practicar una notificación personal de la primera resolución en el juicio, como sí lo contempla el CPC²⁶ y, luego, porque bajo la LACI “*se considerará recibida toda notificación entregada en su establecimiento, residencia habitual o domicilio postal*” y si ninguno de estos lugares es descubierto tras una indagación razonable, valdrá la notificación enviada “[...] *al último*

²⁰ LACI, Art. 10, N°2.

²¹ COT, Art. 232 inc. 2°.

²² Ídem.

²³ LACI, Art. 11, N° 3, letras a) y b), y N°4, letra c).

²⁴ LACI, Art. 12, N° 1) y 2).

²⁵ COT, Arts. 195 y 196.

²⁶ CPC, Art. 40.

*establecimiento, residencia habitual o domicilio postal conocido del destinatario por carta certificada o cualquier otro medio que deje constancia del intento de entrega*²⁷. Lo anterior importa una significativa ventaja cuando alguna de las partes ha cambiado su domicilio sin dar aviso o recurre a estrategias para ocultar deliberadamente su domicilio y así evitar ser notificada. Asimismo, lo dispuesto en la LACI propicia la celeridad del procedimiento y ahorros en costos asociados a la práctica de notificaciones por medio de ministros de fe o avisos e incluso exhortos internacionales.

En lo que se refiere a la determinación de las reglas de procedimiento, la sede del arbitraje y el idioma, la LACI y el CPC contemplan también reglas supletorias a la voluntad de las partes.

En cuanto al procedimiento, la LACI permite al tribunal arbitral “[...] con sujeción a lo dispuesto en esta ley, dirigir el arbitraje del modo que considere apropiado”²⁸. Esta facultad excede incluso las facultades que posee un árbitro arbitrador en el arbitraje nacional. Por su parte, el CPC incorpora una distinción ajena a la LACI para determinar las reglas de procedimiento aplicables al diferenciar los conceptos de (i) árbitros de derecho, que están obligados a tramitar el arbitraje de acuerdo a las reglas establecidas para los tribunales ordinarios²⁹; (ii) árbitros arbitradores, que deberán conducir el arbitraje de acuerdo a las reglas pactadas entre las partes³⁰ y (iii) árbitros *mixtos*³¹. Lo que se deduce de dicha clasificación es que, en ausencia de acuerdo de las partes, y de aplicarse las reglas supletorias referidas en el Art. 1205 del C.Com., el procedimiento deberá conducirse de acuerdo a las normas de procedimiento aplicables a los tribunales ordinarios. La adopción del régimen de arbitraje de derecho -como consecuencia de la aplicación de esta regla supletoria- priva a un procedimiento de arbitraje de la necesaria flexibilidad para permitir a las partes conducir un procedimiento eficaz y rápido, que pueda ajustarse a sus necesidades específicas.

Luego, respecto de la sede del arbitraje, la LACI faculta al árbitro o tribunal arbitral a fijar la sede “[...] atendidas las circunstancias del caso, inclusive las conveniencias de las partes”³². Considerando la relevancia que la sede arbitral tiene para efectos del arbitraje, la LACI manda al tribunal arbitral a sopesar las diversas particularidades del caso para tomar esta determinación, teniendo el tribunal una amplia gama de posibilidades y pudiendo fijar incluso, si lo estima conveniente, la sede en Chile. Por su parte, el concepto de sede -en tanto elemento exclusivamente jurídico que otorga la nacionalidad a un laudo- es ajeno a la regulación del COT y CPC. Esta cuestión no es de extrañar, considerando que cualquier sentencia arbitral dictada en el contexto de un arbitraje doméstico se considerará dictada en Chile. Ahora bien, el lugar del arbitraje dentro del propio territorio nacional sí puede revestir cierta relevancia, pues determinará, entre otras cuestiones, qué Corte de Apelaciones será competente para conocer de los recursos en contra de la sentencia³³ y qué juez será competente para conocer de una recusación en contra de un árbitro en procedimientos *ad-hoc*³⁴. En cualquier caso, la ventaja que presenta la LACI respecto de la regulación local es evidente, pues permite otorgar una nacionalidad al laudo que sea conveniente para efectos de resguardar su ejecutabilidad, protegiendo así los intereses de las partes y

²⁷ LACI, Art. 3, N°1, letra a).

²⁸ Ídem, Art. 19, N°2.

²⁹ CPC, Art. 628.

³⁰ CPC, Art. 636.

³¹ Denominación habitualmente asignada a los árbitros referidos en el Art. 628 inc. 2º del CPC, esto es, a quienes pueden conducir el procedimiento de acuerdo a las facultades otorgadas al arbitrador, pero que deben resolver el fondo de la controversia con apego a la ley sustantiva aplicable.

³² LACI, Art. 20, N°1.

³³ COT, Art. 63, N°1; Art. 190 inc. final.

³⁴ COT, Art. 204, inc. final.

las necesidades asociadas a la resolución de disputas transfronterizas, especialmente cuando esta versa sobre una materia específica, como los conflictos asociados al comercio marítimo.

Por su parte, al tratarse de disputas esencialmente transnacionales, los arbitrajes relativos al comercio marítimo suelen tener componentes o elementos probatorios emitidos en diversos idiomas o incluso partes e intervinientes cuyo manejo de idiomas sea distinto. En este contexto, la LACI reconoce la necesidad de determinar uno o más idiomas que habrán de utilizarse en el procedimiento, tanto para las presentaciones escritas, como para la aportación o rendición de pruebas e incluso la dictación del laudo³⁵. Esta consideración es esencialmente relevante en arbitrajes internacionales, pues permite ahorrar tiempo y costos en circunstancias en que las partes y el tribunal están debidamente familiarizados con diversos idiomas, permitiendo evitar el uso de traducciones e intérpretes. La regulación del CPC, en cambio exige que los instrumentos extendidos en lengua extranjera sean traducidos al castellano y el uso de intérpretes cuando los testigos no supieren el idioma español³⁶, con los cuales los costos y celeridad del proceso se pueden ver directamente afectados.

En materia de ley sustantiva aplicable al fondo de la controversia, la LACI mandata al tribunal arbitral a aplicar “[...] la ley que determinen las normas de conflicto de leyes que estime aplicables” y a “[...] tener en cuenta los usos mercantiles aplicables al caso”³⁷. Estos elementos reflejan fielmente la naturaleza internacional de la actividad marítima. Por el contrario, los árbitros -a excepción de los arbitradores- cuya función se encuentra regulada por el COT, están obligados a resolver la disputa utilizando las reglas sustantivas de derecho chileno, por ser considerados jueces de la República³⁸.

Finalmente, la regulación del régimen de recursos muestra una diferencia relevante entre la LACI y la regulación local. Bajo la LACI, el laudo solo puede impugnarse mediante un recurso de nulidad, que procede por las causales específicas contempladas en dicha ley³⁹. Se trata de un recurso de derecho estricto que, en general, se reserva para afrontar infracciones de índole procedural y violaciones del orden público internacional procesal y sustantivo. Como tal, no tiene por objeto atacar, cuestionar o revertir la solución de fondo otorgada a la disputa por el tribunal arbitral, sino salvaguardar los elementos esenciales que respaldan el funcionamiento y legitimidad de los procedimientos arbitrales. Asimismo, la LACI atiende a la necesidad de celeridad en los procesos arbitrales al contemplar que las peticiones de nulidad gocen de preferencia para su vista y fallo por las Cortes de Apelaciones⁴⁰. Muy por el contrario, a las sentencias arbitrales dictadas al alero de lo dispuesto en el CPC y COT les es aplicable todo el régimen recursivo local a menos que las partes renuncien expresamente a aquellos que sean renunciables⁴¹. Este aspecto es, probablemente, el que más puede afectar la solución de una controversia transfronteriza. Al existir este régimen de recursos, una disputa de carácter eminentemente internacional, quedaría sometida a la intervención de tribunales locales, cuestión

³⁵ LACI, Art. 22, N°1.

³⁶ CPC, Arts. 347 y 382.

³⁷ LACI, Art. 28, N°2) y 4).

³⁸ COT, Arts. 5 y 222.

³⁹ LACI, Art. 34, N°2.

⁴⁰ Ídem, N°5.

⁴¹ COT, Art. 239. Se consideran irrenunciables, el recurso de queja (COT, Art. 545) y el recurso de casación en la forma por las causales de incompetencia (CPC, Art. 768 N°1) y ultra petita (CPC, Art. 768 N°4). Ver BULNES, José Tomás y MIRANDA, Nicolás. *Notas sobre la renuncia de recursos en el arbitraje doméstico*. En Informativo CAM N°20, 2018, p. 5. Disponible en https://www.ccs.cl/camsantiago/minisites/informativo-online/2018/SEP/docs/Bulnes_NMiranda.pdf

esencialmente problemática para partes que han querido o debido sustraer del conocimiento de dichos tribunales -mediante la designación de un tribunal arbitral- sus disputas transfronterizas⁴².

Conclusiones

Numerosas disputas asociadas al comercio marítimo, cuya regulación en Chile se somete a arbitraje de conformidad al Art. 1203 del C.Com., presentan elementos de internacionalidad que justifican la aplicación de la LACI. Sin embargo, la práctica local acusa que estos arbitrajes son normalmente tramitados de conformidad a las reglas establecidas para el arbitraje doméstico.

El carácter de arbitraje legal de estas disputas -otorgado por la regla antes citada del C.Com,- no obsta a la aplicación de la LACI, puesto que esta ley especial reconoce la existencia de un acuerdo de arbitraje aun en el escenario regulado bajo el C.Com. Más aun, una actividad intrínsecamente internacional - como es el comercio marítimo- amerita la aplicación de un marco adecuado, pensado para las transacciones internacionales.

Una decisión respecto de la aplicación supletoria de las reglas de la LACI o de las disposiciones del COT y CPC puede impactar severamente en el desarrollo del arbitraje, afectando atributos esencialmente relevantes como la flexibilidad, la celeridad y, en especial, el régimen recursivo en contra de un laudo dictado en materia de comercio marítimo. Estos aspectos tienen un efecto que va más allá del solo procedimiento arbitral, afectando la forma en que se resuelven conflictos de comercio internacional y, con ello, el desarrollo adecuado de esta actividad.

⁴² MARÍN, Juan Carlos y GARCÍA, Rolando. *El concepto de orden público como causal de nulidad de un laudo tratándose de un arbitraje comercial internacional*. Revista de Derecho (Valdivia), 24(1), 2011, p. 123. Disponible en https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502011000100006