

# “PANAMÁ COMO SEDE INTERNACIONAL DE ARBITRAJE MARÍTIMO”



**Diomedes Martínez Sánchez**

Oficial Mayor IV

Correo electrónico: [diomedesms2011@hotmail.com](mailto:diomedesms2011@hotmail.com)

## **“PANAMÁ COMO SEDE INTERNACIONAL DE ARBITRAJE MARÍTIMO”**

### **Resumen**

El arbitraje como método alternativo de resolución de conflictos, representa una ventaja para los sujetos de la navegación marítima internacional y Panamá como país de tránsito marítimo enfrenta el reto de responder de manera efectiva a la demanda de controversias que surjan como consecuencia del comercio marítimo. Es así que en nuestro ensayo analizaremos la realidad de Panamá ante el ideal de convertirse en sede de arbitraje marítimo internacional, sus progresos y desafíos.

### **Abstract**

Arbitration as an alternative method of dispute resolution represents an advantage for the subjects of international shipping and Panama as a country of maritime transit faces the challenge of responding effectively to the demand for disputes arising as a result of maritime trade. Thus, in our essay we will analyze the reality of Panama before the ideal of becoming the seat of international maritime arbitration, its progress and challenges.

### **Palabras Claves**

Arbitraje, internacional, jurisdicción marítima, derecho marítimo, conflicto, justicia ordinaria, contrato, cláusula, Sede arbitral.

### **Keywords**

Arbitration, International, Maritime Jurisdiction, Maritime Law, Conflict, Ordinary Justice, Contract, Clause, Arbitration.

## **INTRODUCCIÓN**

Varios son los análisis que se han hecho entorno a la posibilidad que Panamá se convierta en sede internacional de arbitraje marítimo; sin embargo, a través de este ensayo, buscamos profundizar la necesidad apremiante de que dicho

planteamiento se haga realidad, coadyuvando a nuestro sistema de justicia ordinario marítimo, el cual viene in crescendo como consecuencia del volumen de carga en los puertos, el aumento de nuevas industrias auxiliares marítimas y la reciente ampliación de nuestro Canal de Panamá, por lo que abordaremos uno



de los aspectos fundamentales sobre la elección de la Sede del arbitraje dentro de la cláusula arbitral.

### **DESARROLLO:**

*¿Es posible que Panamá se convierta en sede internacional de arbitraje? ¿Cuáles son las condiciones que deben cumplirse para que este ideal se convierta en una realidad?*

A fin de contestar las preguntas planteadas, en primer lugar debemos reconocer que en la actualidad, los juicios arbitrales están siendo universalmente aceptados cada vez en mayor grado por todos los esquemas y estructuras jurídicas, por lo que se requiere quizás más que de alguna otra, de esta institución y de su aplicación; por lo que en base a ello, profundizaremos sobre el desarrollo del arbitraje internacional en Panamá durante los últimos tiempos y la necesidad de convertirnos en sede arbitral, con mayor énfasis en la jurisdicción marítima.

Desde sus inicios en 1960, el arbitraje ha representado un medio para hacer más expedito el sistema de justicia, toda vez, que el tiempo en la vía ordinaria, en muchas ocasiones representa una desventaja para las partes interesadas, por lo cual, su aparición, a pesar de ser muy cuestionada y criticada por considerarse una violación a la soberanía de la justicia tradicional, ha ganado auge y reconocimiento a nivel internacional, colocándolo así en un nivel privilegiado. Sin embargo, debemos destacar que su aparición y existencia es

un complemento al sistema de administración de justicia, es decir no sustituye o suple las carencias de la justicia ordinaria, sino que opera de forma coordinada y complementaria con éste, convirtiéndose en un importante mecanismo de descongestión de los despachos judiciales, junto con otros sistemas alternativos de resolución de conflictos como la conciliación y la mediación.

El autor José Luis Gabaldón García, en su obra *Procedimientos para la resolución de controversias*, considera que el arbitraje puede definirse como “un medio de resolución de controversias basado en la voluntad de las partes que intervienen en ellas. Estas eligen, sea directamente o a través de mecanismos de designación por ellas acordados, uno o varios “árbitros” a los que confían la adopción de una decisión a cuyo cumplimiento obliga la ley, que pone fin al litigio y que se denomina laudo o sentencia arbitral”.

En el arbitraje, las partes encuentran un medio especializado para analizar a fondo las circunstancias y condiciones de la materia objeto de la controversia, y sobre todo, para que el órgano que deba conocer y decidir al respecto sea imparcial y no esté sujeto a presiones de ningún tipo, y esto es así puesto que el tribunal arbitral no responde a los intereses de ningún particular.

Existen varias razones por las cuales las partes, al surgir alguna diferencia respecto a un contrato, prefieren recurrir al arbitraje y no someterse a los tribunales estatales.



Algunas de ellas, es porque en el arbitraje encuentran un medio más factible, rápido, eficiente, pero sobre todo neutral para resolver sus disputas, sin afectar la actividad comercial de cada una de ellas.

Es así que el arbitraje como medio alternativo de solución de conflictos se ha convertido en las últimas décadas, en un medio eficaz para la solución de controversias entre iguales, dando como resultado el inicio de toda una actividad doctrinal y jurisprudencial que da muestra de su constante desarrollo y perfeccionamiento.

El arbitraje se diferencia claramente de la jurisdicción estatal, por su carácter transnacional, especializado y neutro, el cual se basa en la costumbre internacional creada por los agentes económicos y las demás normas comerciales internacionales. De allí que el uso de cláusulas arbitrales en los contratos internacionales se ha ido haciendo cada vez más frecuente, llegando hoy en día a hacerse costumbre dentro del comercio marítimo.

Ciertamente, una de las áreas de la actividad humana, donde tiene mayor aplicación el compromiso en árbitros, es la relacionada con el mar. Por su esencia misma, esta es una actividad que se desarrolla, en un gran porcentaje, fuera de las jurisdicciones de los Estados, en el ámbito internacional, poniendo en contacto lo relacionado a seres humanos de todas las nacionalidades, de todos los países, de los más diversos usos y costumbres que obviamente en sus ámbitos nacionales, están sujetos

a estructuras jurídicas diferentes y que en el campo internacional tienen que enfrentarse a conceptos legales que no les son familiares. Por ejemplo, los grupos legislativos más relevantes en materia marítima son: el latino, el anglosajón y el germano; todos ellos con estructuras y concepciones diferentes.

La historia también refleja que al principio, los árbitros designados por las partes no necesariamente eran abogados, sino comerciantes de reconocidas experiencia y solvencia moral en la comunidad marítima, lo cual ha variado hoy en día, cuando la mayoría de los tribunales de arbitraje están integrados por abogados, de quienes se exige cuenten con probado saber en el derecho marítimo, aunque subsisten foros de arbitraje marítimo en los que los árbitros no necesariamente son abogados, sino personas con reconocida experiencia en el comercio marítimo, como brokers, navieros, capitanes, etc.

El resultado y efecto lógico e inmediato de lo anterior ha sido la incesante búsqueda de la unificación del derecho que obviamente se ha manifestado en primera instancia, en cuanto al fondo de la controversia, no siendo ajenos los grandes esfuerzos que, a partir de la segunda mitad del siglo pasado, realizaron diversos organismos y entidades internacionales, tales como la Asociación de Derecho Internacional, el Comité Marítimo Internacional y posteriormente a la Segunda Guerra Mundial, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, la



Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, UNCITRAL, entre otros.

Dentro de la contratación marítima se recurre al arbitraje marítimo para dirimir las controversias surgidas entorno a los denominados 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 otros.

Particularmente, en el ámbito internacional, la práctica a la hora de resolver las reclamaciones por asistencia derivadas de la prestación de salvamento marítimo ha sido el arbitraje encomendado al Comité de *Lloyd's* en Londres, de tal modo que se afirma que el contrato de salvamento más que un contrato sustantivo constituye en realidad un complejo "acuerdo arbitral preventivo".

Cada vez son menos las empresas que recurren ante los tribunales ordinarios, por lo que impera la cláusula arbitral con ley inglesa y sede de arbitraje en Londres, ya que en el caso de los contratos de construcción naval, ésta permite que el constructor quede totalmente liberado de responsabilidad al año de la construcción. Por su parte, la ley española, por el contrario, amplía el plazo hasta quince años. Los más

importantes astilleros españoles optan por esta última cláusula, e incluso, la imponen en ocasiones.

Uno de los puntos más importantes a acordar en dichos contratos, es el lugar del arbitraje, el cual puede variar de acuerdo a los intereses de las partes en cuanto a su forma, pero no se puede pasar por alto la marcada y constante referencia al arbitraje en Londres y New York, y a la gran necesidad que tenemos de desarrollar instituciones de arbitraje en lugares más accesibles a nuestros países como consideramos es la República Panamá, por su accesibilidad en el sentido geográfico, el uso del inglés como idioma comercial internacional, el dólar, así como en el aspecto legislativo.

Ahora bien, teniendo claro que uno de los principios fundamentales que rige todo contrato es el consentimiento o voluntad de las partes, a partir de la cual se pactan o negocian los distintos aspectos que regirán la relación comercial, incluido el lugar y modo de resolver una disputa, en caso tal que esta surja, hemos de destacar que una vez establecida la cláusula arbitral, en caso de omisión de un procedimiento convencional, los árbitros deberán aplicar al caso la ley de acuerdo con lo solicitado por las partes, pero si ello no es posible, o no ha sido expresamente escogida una legislación particular, deberá aplicarse la ley o el sistema legislativo al cual las partes tengan más cercana y real conexión, de allí la importancia de la posición geográfica del país sede, así como de la especialidad de los árbitros en la materia.



En cuanto a la autonomía de la voluntad de las partes proyectada en la cláusula compromisoria, ésta puede determinar la ley aplicable al fondo y al procedimiento; el idioma o idiomas que se utilizarán; el plazo; el nombre del o de los árbitros o de la institución administradora o la manera de determinarlo; la forma de contribuir a las costas, la limitación de eventuales recursos, etc. Dicha libertad puede establecerse en el acuerdo expreso o implícito de las partes o en la adopción de un determinado reglamento de arbitraje que prevea tal circunstancia. Retomando uno de los aspectos a convenir, tal como es la elección de la sede del arbitraje, varios son los autores que concuerdan en que ésta no tiene por qué coincidir con la sede de la institución administradora del mismo, si nos hallamos ante un arbitraje institucional, pero debe consistir siempre en una determinada plaza (Dallas, Ginebra, Lima, Madrid, México, D.F., Miami, Montevideo o París).

Si la sede no está convenientemente fijada en el convenio arbitral es frecuente que existan importantes desavenencias entre las partes para su determinación, resolviéndose esta cuestión por el propio tribunal arbitral o, en su caso, por la institución administradora del arbitraje si así está previsto en el correspondiente Reglamento de arbitraje.

Aunado a lo anterior, el lugar del arbitraje establece la ley que rige el procedimiento arbitral y ello

afecta a cuestiones tales como el acuerdo de arbitraje, la constitución y la competencia del tribunal arbitral, la sustanciación de las actuaciones, el contenido del laudo, las causales de nulidad del laudo, las causales para denegar el reconocimiento o la ejecución del laudo, incluido todo lo relacionado a la intervención y a la asistencia de los jueces en el procedimiento arbitral.

El lugar del arbitraje es, además, un factor para que éste, como método alterno de resolver una controversia, sea considerado internacional y ello es así si el lugar pactado en el acuerdo de arbitraje está situado fuera del Estado en el que las partes tienen su establecimiento. La relevancia del carácter internacional de un arbitraje se acrecienta debido a que, en algunos sistemas la legislación aplicable al arbitraje internacional difiere de la aplicable al arbitraje interno que suele no ser tan flexible al establecer muchas veces restricciones improcedentes cuando el juicio de árbitros posee carácter transfronterizo.

Por otra parte, el hecho de plantear un asunto al arbitraje, no impide que las partes conserven sus derechos de embargar o detener el buque o cualquier otra propiedad del demandado a fin de asegurar su crédito, a menos que otra cosa se haya pactado, pues la materia del arbitraje, dentro de las cláusulas usuales, es exclusivamente para resolver el fondo del asunto, y por lo mismo, no debe afectar ni constreñir a las partes en su derecho para crear alguna situación



que asegure sus créditos. A su vez, es obvio que cualquier embargo o detención del buque, o en general, la creación de cualquier tipo de seguridad para el actor, estará sujeta a la decisión de los árbitros y el juez que conoció de estos embargos, pues al final, tendrá la obligación de usar esa garantía en la ejecución del laudo arbitral.

Dentro del embargo preventivo, el secuestro de naves, constituye a su vez, un recurso necesario y perfectamente compatible con el arbitraje, ya que los Tribunales Marítimos están facultados para ordenar se mantenga la garantía del secuestro de la nave mientras se resuelve el conflicto por parte del tribunal de arbitraje ya integrado o por integrarse (numeral 4, del artículo 22, de la Ley 8 de 1982, reformada). A su vez, es posible someter a arbitraje incluso un conflicto que ya esté bajo conocimiento del Tribunal Marítimo, siempre y cuando no se haya proferido una sentencia que haga tránsito a cosa juzgada (numeral 2, artículo 2, del Decreto Ley No. 5 de 1999).

Esta tendencia se ha visto reflejada en el importante aumento del número de causas arbitrales llevadas en los últimos años ante centros internacionales de arbitraje como la Cámara de Comercio Internacional en París (CCI) o el Centro Internacional para el Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI), con sede en Washington D.C.; y es que el recurrir al arbitraje permite a las partes en un contrato internacional contar con un foro neutral, pues generalmente las partes no estarán dispuestas a someter

sus controversias a la jurisdicción de su contraparte.

Por lo que se refiere a la confirmación del laudo arbitral, ésta no puede ser considerada como infalible, ya que cualquiera de las partes que logre probar que no se cumplieron los requisitos necesarios para el arbitraje, o que se cumplieron en forma viciada, podrá solicitar su nulidad, situación que además puede darse si cualquiera de las partes ha sido afectada en el procedimiento en alguna forma, como, por ejemplo, el desecharse pruebas que debieron haberse admitido. En consecuencia, el arbitraje mismo queda sujeto a la legalidad de su existencia y a la legalidad del desarrollo de su procedimiento, lo cual ha sido confirmado en múltiples casos.

Con estas prerrogativas, Panamá estando reconocido desde hace décadas como el Centro Financiero Internacional más importante de toda la región centroamericana, y junto con el Canal de Panamá, la Ley de Sociedades Anónimas, la Ley de Marina Mercante y Abanderamiento de Naves, la Zona Libre de Colón, las leyes de Seguro, Reaseguro y Aseguradoras Cautivas, un mercado de capitales y una Bolsa de Valores incipientes, pero creciendo fuertemente, una moderna Ley de Fideicomiso, la Fundación Privada panameña, el Ferrocarril Transístmico y un sector Portuario competitivo acompañado de industrias marítimas auxiliares sólidas, representa un verdadero "Centro de Servicios Internacionales", constituyéndose como ruta y encrucijada de naciones que



cuenta con una jurisdicción marítima organizada y en funcionamiento.

Prueba de lo antes dicho, es que Panamá está suscrito a la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras en Nueva York de 1958 y a la Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional suscrita en Panamá en 1975. En relación a la legislación nacional, el país cuenta ya con un completo estatuto de arbitraje contenido en el Decreto Ley No. 5 de 1999, recientemente modificado mediante Ley N°131 de 31 de diciembre de 2013 que regula el Arbitraje Comercial Nacional e Internacional en Panamá. Este ordenamiento jurídico fue elaborado siguiendo la ley modelo de arbitraje comercial de la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), garantizando a la comunidad marítima que la legislación interna de arbitraje de Panamá responde a los estándares y exigencias internacionales sobre la materia.

El Decreto Ley No. 131 de 31 de diciembre de la República de Panamá, establece los principios jurídicos y éticos que guían los procesos de arbitraje, conciliación y mediación en Panamá. En este sentido, el Centro de Conciliación y Arbitraje de Panamá, bajo los auspicios del Banco Interamericano de Desarrollo, la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá, y otros gremios empresariales del país, elaboró y aprobó los reglamentos de arbitraje, conciliación y mediación, así como los códigos de ética para

árbitros, mediadores y conciliadores. El reglamento de arbitraje conforme las facultades conferidas por la ley, otorga competencia al Centro de Conciliación y Arbitraje de Panamá, (CECAP) para conocer de las solicitudes de arbitrajes institucionalizados en derecho o equidad (*ex Quo bono*), nacionales e internacionales, así como la organización de arbitrajes *ad-hoc*, cuando así le soliciten las partes.

Este reglamento, desarrolla además, cada una de las etapas del procedimiento arbitral institucionalizados, pasando por una etapa preliminar de solicitud y contestación de las partes, la constitución del tribunal arbitral, formalizaciones de la solicitud y contestación, la fijación de la causa, la etapa probatoria, alegaciones y dictamen del laudo.

Dichos procedimientos por su simplicidad, son de fácil comprensión y aplicación, por lo que evita que las partes hagan uso de técnicas dilatorias como medios de impugnación para una segunda instancia, viéndose compelidos los árbitros en un término máximo de cuatro meses, prorrogables únicamente por dos meses adicionales, alcanzando el laudo el valor de cosa juzgada.

Al ser esta la reglamentación que rige el arbitraje en Panamá, de su lectura fácilmente puede deducirse la intención del legislador y su correcta redacción sentando las bases jurídicas adecuadas y flexibles a fin de que la comunidad internacional ante los



inevitables conflictos comerciales que se susciten, nos elija como foro para resolver su controversia.

Aunado a lo anterior, el artículo 36 de la Ley 25 del 12 de junio de 1995, reconoce que el foro arbitral en el plano de las fundaciones offshore o extraterritorial o de ultramar podrá establecerse en el acta fundacional cuando exista o se pacte en los reglamentos de la fundación que cualquier controversia que surja sobre la fundación se le refuta por árbitro o arbitradores, así como el procedimiento a que ellos deban sujetarse.

Cabe resaltar, que de acuerdo con el ex-presidente de la Corte Internacional de Arbitraje por sus siglas en inglés (ICC), Pierre Tercier, *“Panamá ha avanzado considerablemente, al punto de que en cualquier momento podría convertirse en sede regional”*, sobre todo porque el fenómeno de la globalización ha generado más necesidad de arbitraje que nunca, por eso la organización está en constante búsqueda de nuevas herramientas para hacer un trabajo más efectivo en los países adscritos.

Aunado a lo anterior señala que, *“para que exista un adecuado arbitraje se requieren leyes que regulen la actividad, árbitros preparados y calificados, además de promover su existencia para que la sociedad y los empresarios sepan que existe el sistema y puedan usarlo, ya que es una forma expedita de resolver los conflictos que puedan presentarse”*.

Cada uno de los requisitos

mencionados son reunidos a cabalidad en Panamá, que posee una de las más modernas leyes arbitrales del mundo e igualmente suscribió en su territorio una de las principales normas arbitrales en materia internacional (La Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional de Panamá de 1975), la cual fue ratificada por todos los países de Latinoamérica, Estados Unidos, y Canadá.

La República de Panamá, por medio de la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura, cuenta con una Corte de Arbitraje Internacional, donde a través de un juicio legal en el que participan abogados y jueces, se definen demandas a través de fallos legales reconocidos por las autoridades judiciales y la Corte Suprema de Justicia de la República. A su vez contamos con el Centro de Conciliación y Arbitraje Marítimo de Panamá (CECOMAP), donde se resuelven las controversias marítimas internacionales vía arbitral. Cabe destacar, que en la doctrina francesa presidida por Berthold Goldman en la década de los 60, Phillipe Kahn y otros sostenían que el foro arbitral no es producto de la competencia judicial de los Estados, ya que la prórroga de competencia judicial internacional es el rejuego o concesión del derecho procesal civil interno, por lo que según ésta, el arbitraje comercial internacional, constituye una jurisdicción autárquica. Al respecto, la Sala Primera Civil de la Corte Suprema, actuando como tribunal de apelación en los procesos marítimos, ha reconocido que la declinatoria de competencia en materia de Derecho Marítimo



Internacional opera de pleno cuando se trata de una cláusula compromisoria de arbitraje, más no cuando se trata de una cláusula atributiva de jurisdicción. Varios fallos han coincidido en ello, señalando que es discrecional del juez marítimo, el retener o no la competencia frente a una cláusula atributiva de jurisdicción en materia de transporte marítimo internacional de acuerdo con la interpretación normal del artículo 19 de la Ley 8 marítima de 1982, reformada. La interpretación no opera igual cuando se trata de una cláusula compromisoria de arbitraje en la concepción pretoriana de la Sala Civil actuando como Sala de Apelaciones, que ha considerado que la cláusula compromisoria de arbitraje tiene una superioridad sobre el foro natural panameño y que es la voluntad de las partes la que ha obligado a desvincular al tribunal marítimo panameño para concederle justamente a la justicia arbitral un lugar especializado y cónsono con la naturaleza contractual de la materia de derecho marítimo.

En definitiva Panamá sí puede convertirse en sede internacional de arbitraje marítimo; sin embargo, es necesario implantar con mayor fuerza y vigor el arbitraje como método alternativo de resolución de conflictos, en aras de alcanzar el desarrollo de la justicia de una manera más eficaz, lo cual representa que los Estados de derecho, deben implantar políticas económicas y de transparencia que impriman un mejor desarrollo del arbitraje y en consecuencia un mayor interés por parte de los usuarios del sistema judicial panameño.

Son así fundamentales la voluntad y objetividad de los administradores de justicia, así como de las entidades gubernamentales y privadas para convertirnos en sede de arbitraje internacional, lo cual de seguro nos beneficiaría en gran medida, sobre todo con el crecimiento que estamos teniendo en el sector logístico portuario, a raíz de la ampliación del Canal de Panamá, los cuales exigen una condición óptima de parte de nuestro sistema de justicia panameño.

Lo anterior debe acompañarse de una selecta lista de árbitros especialistas en Derecho Marítimo, no litigantes y con basta solvencia ética y moral, que respondan a la necesidad de la imparcialidad, justicia, equidad, privacidad, celeridad e inmediatez que demanda el sistema de justicia panameño, especialmente en el sector comercial marítimo, el cual por su carácter internacional, es sensitivo, partiendo del hecho de que somos un país de tránsito, en el que grandes infraestructuras y sistemas logísticos como son el Canal de Panamá y los puertos marítimos nos dan un lugar privilegiado a nivel mundial.

Por todo esto, consideramos que ahora más que nunca, debe contemplarse que para llegar a este nivel, se requiere de una inversión significativa, cónsona a las exigencias de este sistema de justicia, a fin de no frustrar las bondades que ofrece el arbitraje como medio de resolución alternativo de conflictos en la esfera comercial internacional.



## CONCLUSIONES

En definitiva, ser sede internacional arbitral marítima representa para Panamá una ventaja en todos los sentidos, principalmente para nuestro sistema de justicia, toda vez que no solo seríamos un sitio atractivo por nuestra posición geográfica y el conglomerado marítimo, sino que también se reforzaría nuestra proyección internacional en la resolución de conflictos o controversias internacionales. Para ello se hace

necesario, imprimirle celeridad a las gestiones pertinentes que conciernen tanto a las entidades públicas como de empresa privada a fin de ejecutar a cabalidad las leyes existentes y los lineamientos que organismos internacionales han trazado para establecernos como sede de arbitraje internacional marítimo, manteniendo así la vanguardia que esta industria exige.

## BIBLIOGRAFÍA

- A. Samuel, «*The Effect Of The Place Of Arbitration On The Enforcement Of The Agreement To Arbitrate*», *Arb. Int'l.*, Vol. 8, Nº 3, 1992, Pp. 257-280.
  - Álvarez Rubio. *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado*, Vitoria, 2000, Pp. 79-84.
  - Boutin, Gilberto. *Derecho Internacional Privado*. Edition Maître Boutin. Segunda Edición. Panamá, 2006. 1248 Páginas
  - Chillón Medina, José / Merino Merchan, José. *Tratado de Derecho Arbitral*. Editorial Civitas. Primera Edición 2006. 1854 Páginas
  - Contra R. Verdera Server: Art.11, En S. Barona, *Comentarios a la Ley de Arbitraje*, Madrid, 2004, Pág. 454.
  - E. Verdera y Tuells, «*La Elección del Lugar y el Idioma en el Procedimiento Arbitral*», *Revista De La Corte Española de Arbitraje*, Vol. Xi, 1995, Pp. 35-57.
  - F. Mantilla: *Ley de Arbitraje*, Madrid, 2005. Pág. 89 Y J. Fernández Armesto: «El Arbitraje Internacional», En De Martín/Hierro, *Comentario De La Ley De Arbitraje*, Madrid 2006, Págs. 731 y Ss. En Págs. 757-758.
  - Gabaldón García, José Luis. *Procedimientos para la resolución de Controversias*. Pág.- 920-941.
  - Gómez Cáceres, Diego/ Cárle, Gregorio Cristóbal. *Los Contratos en el Marketing Internacional*. Escuela Superior de Gestión Comercial y Marketing. Primera Edición. España, 2004. 391 Páginas
  - H.C. Álvarez, «*La Escogencia del Lugar del Arbitraje*», *Revista Internacional De Arbitraje* (Bogotá), Nº 3, 2005, Pp. 13-35.
  - Merino Merchan, J.F. y Chillón Medina, J.M. *Tratado de Derecho Arbitral*, Navarra, P. 147.
- Leyes, Convenios y Reglamentos**
- CNUDMI. *Ley Modelo Sobre Arbitraje Comercial Internacional*.



- Enmiendas Aprobadas En 2006. Naciones Unidas, Nueva York, 2008.
- Código Judicial de la República de Panamá. UNIDROIT. Principios Sobre Los Contratos Comerciales Internacionales. 2004
  - Convención Aprobatoria del Código de Derecho Internacional Privado (Código de Bustamante). Habana, 13 De Febrero De 1928.
  - Decreto Ley N°5 de 8 de julio de 1999 por el cual se establece el Régimen General de Arbitraje de La Conciliación y la Mediación en Panamá.
  - Ley N°12 De 2009 Que Reforma La Ley N°8 De 1982 y Dicta Normas de Procedimiento Marítimo.
  - Ley N°131 de 31 de diciembre de 2013 que regula el Arbitraje Comercial Nacional e Internacional en Panamá.

#### **Artículos**

- Fernando Gómez Arbeláez. "Exigencias de un Centro de Arbitraje Comercial Internacional". Diario La Prensa del 9 de febrero de 2014.



## **DIOMEDES MARTÍNEZ SÁNCHEZ**

y Tecnología, UMECIT, posee además una licenciatura en Negocios Marítimos con énfasis en Puertos y Transporte Multimodal por la Universidad del Istmo; Técnico en Administración con Orientación en Recursos Humanos y Diplomado en Sistema Penal Acusatorio.

Licenciado en Derecho y Ciencias Políticas por la Universidad Metropolitana de Educación, Ciencia

Ha ejercido diversos cargos en el Órgano Judicial iniciando entre éstos Oficial Mayor y Asistente de Juez.

