

544  
22



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**  
FACULTAD DE DERECHO

**"EL ARBITRAJE MARITIMO INTERNACIONAL"**



DERECHO



FACULTAD DE DERECHO  
SECRETARIA AUXILIAR DE  
EXAMENES PROFESIONALES

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE :  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A :  
*JUAN CARLOS MERODIO LOPEZ*

MEXICO, D. F.

ABRIL, 1987



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## " EL ARBITRAJE MARITIMO INTERNACIONAL "

### Introducción.

#### CAPITULO I. EL ARBITRAJE

1.1. Breves Antecedentes Históricos.....	1
1.2. Naturaleza Jurídica.....	9
1.3. Estructura del arbitraje.....	14
1.3.1. La cláusula compromisoria y el compromiso arbitral.....	14
1.3.2. El procedimiento arbitral.....	20
1.3.3. El laudo y su ejecución.....	24
1.4. La regulación nacional del arbitraje.....	30
1.4.1. El Código de Comercio.....	32
1.4.2. El Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.....	34
1.5. La regulación internacional del arbitraje.....	41

#### CAPITULO II. EL ARBITRAJE MARITIMO EN EL DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO.

2.1. Breve Referencia al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de 1924 (Re- glas de La Haya) y su Protocolo de Enmiendas de 1968 ( Pro- tocolo de Visby).....	51
2.2. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Maríti- mo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo).....	56
2.2.1. Antecedentes.....	56
2.2.2. Principales cambios introducidos por este convenio.	60
2.2.3. Desarrollo de la Conferencia de Hamburgo.....	64
2.2.4. Opinión de la Secretaría de Comunicaciones y Trans- portes.....	68
2.2.5. Opinión de la Asociación Latinoamericana de Armado- res.....	71
2.3. Las normas de arbitraje previstas por el convenio.....	73

#### CAPITULO III. EL ARBITRAJE MARITIMO EN EL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO

3.1. Generalidades.....	82
3.2. El arbitraje marítimo en Nueva York.....	84
3.2.1. El Acta Federal de Arbitraje.....	85
3.2.1.1. Irrevocabilidad del acuerdo de arbitraje y suspensión del procedimiento judicial... ..	86
3.2.1.2. Designación de árbitros.....	89
3.2.1.3. Medidas precautorias o provisionales.....	97
3.2.1.4. Procedimiento arbitral.....	99
3.2.1.5. El laudo y su ejecución.....	102bis
3.2.1.5.1. Nulidad del laudo.....	106
3.2.1.5.2. Corrección o modificación del laudo.....	110

3.3.	El arbitraje marítimo en Londres.....	113
3.3.1.	Irrevocabilidad del acuerdo de arbitraje y suspensión del procedimiento judicial.....	114
3.3.2.	Designación de árbitros.....	116
3.3.3.	Procedimiento arbitral.....	120
3.3.3.1.	El caso especial.....	124
3.3.4.	El laudo y su ejecución.....	128
3.3.4.1.	La apelación del laudo.....	130

CAPITULO IV. REFERENCIA A LA CONVENCION DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL RECONOCIMIENTO Y EJECUCION DE SENTENCIAS ARBITRALES EXTRANJERAS Y SU APLICACION EN MEXICO.

4.1.	Generalidades.....	135
4.2.	Antecedentes.....	137
4.3.	La ejecución de laudos extranjeros en México de conformidad con las disposiciones de Nueva York.....	138
4.3.1.	Ley aplicable y juez competente.....	139
4.3.2.	Denegación de ejecución del laudo extranjero.....	143

CONCLUSIONES.....	145
-------------------	-----

ANEXO I. Nota mínima sobre el conocimiento de embarque.....	155
---	-----

ANEXO II. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de 1924 y su Protocolo de Enmiendas de 1968.Texto Integro.....	157
--	-----

ANEXO III. Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978.Texto Integro.....	163
--	-----

BIBLIOGRAFIA..

## INTRODUCCION.

El presente trabajo lo dedicamos al estudio del arbitraje marítimo internacional.

Ciertamente, la comunidad marítima mundial ha encontrado en esta figura jurídica una forma muy adecuada para solucionar las controversias que el ejercicio de la actividad del transporte de mercancías a través del mar origina, pero cierto es también que muy pocos son los autores mexicanos que han dedicado su atención al análisis de la misma.

Debemos reconocer que en México, dentro del universo de lo jurídico, poco desarrollo ha tenido la particularidad marítima; como muestra basta recordar que en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México la cátedra de Derecho Marítimo tiene el carácter de optativa, por lo que muchos de los estudiantes que terminan su carrera no tuvieron, a lo largo de la misma, contacto alguno con esta disciplina del derecho que, desde nuestro punto de vista, resulta muy interesante.

En tal virtud, nuestra inquietud al escribir sobre un tema jurídico-marítimo nace de la preocupación por contribuir al desarrollo de esta disciplina y de la confianza que tenemos en los esfuerzos que realiza mucha gente por impulsar y consolidar en forma definitiva la vocación de México hacia todas las acti-

vidades relacionadas con el mar, vocación que en forma privilegiada le concede a nuestro país su situación geográfica.

Cabe advertir que no pretendemos de manera alguna agotar el estudio del arbitraje marítimo internacional; por el contrario, reconocemos el limitado alcance del presente trabajo, ya que las características propias de este procedimiento, por ser tan flexibles, han permitido que diversos organismos internacionales hayan expedido reglamentos de arbitraje marítimo, v.g., el Comité Marítimo Internacional, la Asociación Latinoamericana de Armadores, etc., además que en cada acuerdo arbitral se pueden fijar condiciones y requisitos diversos.

En el primer capítulo revisamos la figura del arbitraje en su sentido general, de manera que nos permita entenderla antes de hacer la referencia a su particularidad marítima.

En el siguiente capítulo analizamos las disposiciones contenidas en las llamadas Reglas de Hamburgo sobre el arbitraje marítimo, reconociendo la importancia que tiene el hecho de que en este instrumento, que fué creado por Naciones Unidas para sustituir a las Reglas de La Haya-Visby, dedique un artículo a la regulación de este medio de solución de controversias.

A continuación, estudiamos las disposiciones aplicables en materia de arbitraje en las ciudades de Nueva York y Londres, mismas que ocupan hoy en día, la preferencia mundial en cuanto a elección del lugar para el desarrollo del arbitraje marítimo.

Finalmente, hacemos una breve referencia a la Convención de Naciones Unidas sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras, documento que ha permitido la confianza suficiente en cuanto a la efectividad del laudo marítimo otorgado en el extranjero, con especial mención de la aplicación de dicha convención en México.

Agradecemos profundamente la generosidad y dedicación de los señores licenciados Alonso Gómez-Robledo Verduzco y Victor Carlos García Moreno por el tiempo empleado en la revisión de esta tesis; a las señoritas Graciela Sandati y Alma Gutierrez por su colaboración en la labor de mecanografía; y de manera muy especial, a Carina Gómez Fröde por su apoyo constante que resultó definitivo en la terminación de este trabajo.

## CAPITULO I

### EL ARBITRAJE

Como medio de solución de conflictos, la figura del arbitraje ha jugado un papel relevante a través de la historia.

En la actualidad, el arbitraje ha sido recogido por diversos ordenamientos jurídicos nacionales para facilitar la solución de controversias de muy diversa índole, v.g., laborales, comerciales, civiles, etc.

De igual manera, en el ámbito internacional la presencia del arbitraje ha sido manifiesta, tanto como medio de solución pacífica de controversias entre dos o más estados, como en disputas entre particulares nacionales de distintos países, y aún para resolver diferencias entre particulares y estados extranjeros.

De características propias, con ventajas y desventajas, el arbitraje mantiene su vigencia, y en forma particular, en el campo de la relación comercial marítima, su importancia queda fuera de toda duda. Iniciemos pues el análisis del arbitraje " lato sensu ", resaltando sus particularidades como medio de solución de controversias.

#### 1.1. Breves antecedentes históricos.

Para ubicar los orígenes del arbitraje nos tendríamos que remontar a las primeras formas de vida humana en comunidad.



Carnelutti ha dicho que el árbitro nació antes que el Derecho y la autoridad judicial (1); y Mattiolo afirma que el juicio de árbitros es la forma más primitiva y natural de los juicios civiles (2).

Así, podemos imaginar a los hombres de la etapa primitiva de la historia de la humanidad, recurriendo al líder o al hombre fuerte de su comuna con objeto de solucionar las disputas que por algún motivo surgían, ( v.g., en relación con la propiedad de una buena pieza de cacería) y acatando la decisión en la que éste otorgaba el derecho o la razón en favor de alguno de los contendientes.

Pues bien, si tal imaginación se acerca un poco a lo que en realidad sucedió, podemos afirmar que en esta forma rudimentaria de solución de un conflicto, encontramos lo que hoy conocemos como arbitraje, que no es sino la voluntad de las partes de someter sus diferencias a la decisión de un tercero o terceros imparciales.

Pero para iniciar el análisis histórico de la figura del arbitraje, tomaremos como punto de partida la regulación establecida por el antiguo pueblo romano para esta forma de solución de controversias.

Encontramos dentro del antiguo sistema procesal romano, la figura del arbitraje perfectamente estructurada e incluso

---

1. Citado por Siqueiros, José Luis y otros. Diccionario Jurídico Mexicano. Ed. Porrúa, México, 1985, p.180

2. Citado por De Pina, Rafael. Diccionario de Derecho. Ed. Porrúa, México, 1984, p.95

con carácter obligatorio. Según Margadant "... este sistema - ha pasado por tres fases: la de la legis actiones, la del proceso formulario y la del proceso extra-ordinem. En las dos - primeras fases -que unimos bajo el término de ordo iudicorium- encontramos una peculiar separación del proceso en dos instancias : La primera se desarrollaba ante un magistrado y se llama in iure; la segunda, ante un tribunal de ciudadanos seleccionados o ante un juez privado y se llamaba in iudicio, o mejor apud iudiciem ( delante del juez )". (3)

Siguiendo al autor en consulta, aparece que "... en el - período del ordo iudicorum encontramos una transición entre la justicia privada y la pública. La intervención de la autoridad pública se limitaba a ejercer presión para que el demandado aceptara el arbitraje de un iudex privatus y, en el período formulario a vigilar que se planteara correctamente el problema - jurídico ante este árbitro..." (4)

De lo anterior, podemos desprender que en el antiguo sistema de derecho romano, durante el período del ordo iudicorum, la actuación de los magistrados se limitaba a entregar a las - partes en conflicto una fórmula que debían recitar al iudex, - o juez privado, quien era el que propiamente resolvía la controversia.

Cabe aquí señalar que en esta etapa, el magistrado era - un funcionario superior, mientras que el iudex era un particular al que únicamente se le exigían tres cosas: honradez, sentido común y buena voluntad para dejarse orientar por juris-

3. Margadant Floris, Guillermo. Derecho Romano. Ed. Esfinge, México, 1979, p.140

4. Idem

consultos . (5)

Por su parte, Briseño Sierra concluye que en el proceso formulario, " ... la fórmula era entonces contrato procesal, - autorización del arbitraje y nombramiento de un ciudadano co mo juez privado". (6)

En resumen, podemos señalar que el pueblo romano no sólo aceptaba el arbitraje como forma de solución de controversias, sino que impuso el carácter obligatorio del mismo; correspondía al estado establecer la fórmula procesal, pero se reserva ba la facultad de dictar sentencia al iudex o juez privado.

Recogida por el derecho español, la figura del arbitraje fue incluida en el cuerpo de legislaciones destinadas a regir la vida de las tierras de la Nueva España y demás conquistas - españolas. En las famosas Partidas elaboradas por Alfonso X - " El Sabio " se establecía que: "...contienda tienen entre sí los hombres algunas veces , y las ponen en manos de avenidores y la carta de tal aveniencia llámanla compromiso". (7) Asimismo, encontramos regulación sobre la designación de avenidores, el compromiso arbitral y el laudo y su ejecución en la Nueva Recop ilación de 1567 y en la Novísima Recopilación de 1805. (8)

Es en esta forma que el arbitraje entra en la vida jurídi ca de nuestro país, el cual al independizarse de España, conser va por obvias razones, muchas de las regulaciones que los espa ñoles habían implantado, incluyéndose dentro de éstas a la que aquí analizamos, el arbitraje.

---

5. Ibidem, p.142

6. Briseño Sierra, Humberto. El arbitraje en el derecho privado. Instituto de Derecho Comparado- UNAM, México, 1963, p.22

7. Tercera Partida, título XVIII, ley 106. Ibidem, p.14

8. Siqueiros, op. cit., p.180

En efecto, avanzado el siglo XIX, ya en la etapa independiente de nuestra historia, se promulgaron diversas legislaciones que confirmaban y habilitaban a ciertas autoridades de la colonia, lo cual devino en el mantenimiento de cierto status jurídico de esta época.

Por lo que al arbitraje se refiere, debemos resaltar la expedición del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal y el Territorio de la Baja California, de 1872, que derogaba a todas las leyes de procedimiento antes promulgadas; en este ordenamiento se reconoce la facultad de las partes para comprometer en árbitros. " En la reglamentación del arbitraje llevada a cabo por el Código Procesal de 1872 se advierte ese respeto al principio de libertad e innovación. Los negocios civiles, con raras excepciones, eran susceptibles de arbitraje, aún la responsabilidad proveniente del delito, y correspondía a las partes la determinación misma del procedimiento. (artículo 1277, fracción XI). (9)

Señala Siqueiros que "...esta actitud se continúa con el ordenamiento adjetivo de 1884 y subsiste en el Código de Comercio de 1889 ". (10) Este último ordenamiento continúa en vigencia, por lo que la regulación que en él se establece será motivo de análisis posterior al referimos al arbitraje mercantil; asimismo, en el vigente Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal se reglamenta el llamado " Juicio Arbitral ", al cual también nos referiremos en su oportunidad.

Por lo que toca al ámbito internacional, los estados miembros de la comunidad internacional han recurrido al arbitraje en numerosas ocasiones con objeto de solucionar diversas disputas. La práctica de arbitrar las

---

9. Briseño Sierra, op. cit., p.184  
10. Siqueiros, op. cit., p.180

controversias entre los estados tuvo su origen, según opinión generalizada, entre los griegos en una época que se remonta a 600 años antes de Cristo. (11)

Seara Vázquez establece que "...encontramos rastros de esta institución antes del siglo XI a.j.c., en el tratado celebrado entre Entema, rey de Lagash, y el reino de Ummah, tratado en el que se fijaban las fronteras respectivas y se designaba como árbitro al rey Misilim de Kish, para resolver los conflictos que pudiesen surgir en la aplicación del tratado. En la Grecia de las ciudades, el recurso al arbitraje se hace más frecuente, y continúa siendo utilizado en la Edad Media, época en que actuaba normalmente como árbitro el Papa o el Emperador". (12)

Como ejemplo de arbitraje celebrado en el período medieval, podemos citar el acordado entre España y Portugal con objeto de que el Papa Alejandro VI, delimitará los territorios de las conquistas de ultramar logradas por cada uno de estos países. Estos arbitrajes, apunta Sepúlveda, no se fundaban en normas de derecho, sino que el árbitro fungía como amigable componedor. "Un arbitraje pactado previamente, con normas de procedimiento, no existió regularmente sino hasta fines del -- siglo XVIII". (13)

11. Sorensen, Max.(editor). Manual de Derecho Internacional Público.Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1981, p.636

12. Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público.Ed. Porrúa, México, 1982, p.286

13. Sepúlveda, César. Derecho Internacional.Ed. Porrúa, México, 1983, p. 390

En efecto, la historia moderna del arbitraje internacional se inicia con la firma del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación suscrito entre Gran Bretaña y Estados Unidos. Por la importancia que la celebración de este tratado representó para el desarrollo del arbitraje internacional, lo tomaremos como punto de partida del análisis de la situación actual del arbitraje en materia internacional que ofrecemos líneas adelante.

Para concluir este breve panorama histórico del arbitraje, a continuación nos referiremos a lo acontecido en el campo marítimo.

En los Estados Unidos de Norteamérica, país que en la actualidad cuenta con importantes centros de arbitraje marítimo, la práctica del mismo no fue aceptada durante toda la época anterior al siglo XX; fue a principios de este siglo cuando en el estado de Nueva York se promulgó la primera ley de arbitraje, de carácter local, denominada Arbitration Law of New York.

" En el caso Red Cross vs Atlantic Fruit Co.. la Suprema Corte de Los Estados Unidos de Norteamérica tuvo que decidir si el estado de Nueva York, con fundamento en esa ley, podría aceptar un compromiso de arbitraje contenido en un contrato de fletamento, dado que éste está sujeto a la jurisdicción federal y la ley mencionada era una ley local ". (14) Finalmente la Corte dio validez al pacto y un año después fue promulgada por el Congreso de los Estados Unidos la United States Arbitration Act. (15)

---

14. Melo y Ruiz, Ignacio. " Los Contratos en el Transporte Marítimo y la Solución Arbitral". IV Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional y Derecho Marítimo. IMCE, México, 1980, p.51

15. Sobre este particular el Juez Brandies hizo notar que en esa época no existía legislación federal sobre el arbitraje, pero hizo observar que

En Inglaterra, cuya capital, Londres, es considerada como el lugar por excelencia del arbitraje marítimo, desde tiempo atrás se ha propiciado el desenvolvimiento de este medio de solución de conflictos. " Desde la primera acta de arbitraje de 1698 , en Inglaterra, el arbitraje ha sido un sistema popular de resolución de diferencias comerciales. Históricamente el Reino Unido siempre ha favorecido el arreglo de disputas por gente de su propio ramo. Su posición en la encrucijada del comercio internacional necesitaba una rápida medida de recurso sin intervención de las Cortes ". (16)

En la actualidad el arbitraje marítimo reviste gran importancia como medio solucionador de controversias que se presentan con motivo de la aventura del mar; sin embargo en nuestro país la práctica del arbitraje en el campo marítimo podríamos calificarla de nula, lo que nos obliga a recurrir al extranjero ; no obstante debemos considerar que el desarrollo de esta institución, forzosamente va ligada con los demás factores que intervienen en la relación comercial marítima nacional por lo que el impulso de aquél, depende , desde nuestro punto de vista, del consecuente despegue de ésta.

Con lo anterior, concluimos el repaso histórico de la figura del arbitraje para referirnos enseguida a su naturaleza

---

el uso de árbitros por las partes en los contratos de transporte marítimo era una práctica común y opinó en el sentido de acentar la celebración de compromisos arbitrales en estos casos, no en función de la ley local, sino en función de los usos y prácticas marítimas. Idem

16. Barclay, Cedric. Examen comparativo de la práctica de arbitraje internacional. III Simposio de Arbitraje Mercantil Internacional. IMCE, México, 1976, p.58

jurídica.

## 1.2. Naturaleza jurídica

Acerca de la naturaleza jurídica del arbitraje diversas son las posturas que se han adoptado, algunas negando y otras concediéndole carácter jurisdiccional.

Dentro de las que niegan dicho carácter, encontramos la asumida por Chioventa quien afirma que el compromiso en árbitros implica una renuncia al conocimiento de una controversia por la autoridad judicial; en este mismo sentido, Wach afirma que el juicio arbitral, aunque similar, no es proceso jurisdiccional y señala entre otras causas, el hecho de que el árbitro no tiene jurisdicción ni imperium; y Guasp, considera que el árbitro puede imponer su decisión a las partes sólo porque éstas aceptaron previamente someterse a su decisión, en tanto que al juez la fuerza de obligatoriedad de sus decisiones le resulta del carácter coactivo del ordenamiento jurídico.(17)

Entre aquellos que conceden el carácter jurisdiccional al arbitraje, encontramos a Rocco, quien considera que a través del arbitraje, el estado permite a los particulares ejercer una función pública, como es la jurisdiccional; Pallares coincide con lo anterior y aclara que el hecho de que los particulares no sean autoridades, no es suficiente para negar el atributo

---

17. Cfr. Ovalle Fabela, José. Derecho Procesal Civil. Ed. Harla, México, 1980, p. 290 y ss.



de jurisdicción, en virtud de que es el propio estado el que autoriza la realización de esta función pública.(18)

Por nuestra parte coincidimos con Carnelutti que señala que el arbitraje es un equivalente jurisdiccional, porque a través de éste se obtiene la misma finalidad que mediante el proceso jurisdiccional.(19) En este mismo sentido, Carnacini al comentar el código procesal italiano, observa que "... el código considera el arbitraje como un subrogado o equivalente que induce a pronunciamiento de contenido vario, según derecho o según equidad..." (20).

En efecto, tanto en el proceso jurisdiccional como en el arbitraje, la finalidad última consiste en la solución de un conflicto determinado; aún cuando en el caso de aquel quien conoce y resuelve el conflicto es un juez público, que goza de imperio, y en el caso de éste la decisión final esta a cargo de un juez privado o árbitro.

Además, apunta Ovalle, "...mientras que la obligatoriedad de la solución que implica el proceso jurisdiccional deriva de la ley y de la autoridad misma del estado, la obligatoriedad del arbitraje sólo puede tener como fundamentos el acuerdo de las partes de someter determinado litigio a la solución arbitral (acuerdo que deberá sujetarse, en todo caso, a los términos permitidos por la ley)".(21)

18. Idem

19. Citado por Gómez Lara, Cipriano. Teoría General del Proceso.UNAM, - México, 1983, p. 43

20. Carnacini, Tito. Arbitraje. Ed. Jurídicas Europa-América, Buenos Aires, 1961, p.29

21Ovalle Fabela, op. cit., p. 285

Constituye lo anterior la principal nota distintiva de la figura jurídica que estudiamos; para que un arbitraje sea válido, es necesario que las partes hayan manifestado su voluntad de someter sus diferencias presentes (compromiso arbitral) o futuras (cláusula compromisoria) a la solución mediante este procedimiento; aún cuando debemos tener en consideración que existen ciertos asuntos, tanto en el ámbito interno como en el internacional, que no son susceptibles de someterse al arbitraje, por las razones que más adelante analizaremos.

Al hacer una comparación entre el arbitraje y el proceso jurisdiccional, Berlingiere destaca las siguientes ventajas de aquel en oposición a éste :

- a) Como los árbitros son normalmente escogidos por las partes, éstas tienen plena confianza en ellos.
- b) Por la misma razón, los árbitros se consideran competentes para el arreglo de la controversia.
- c) Para el caso de contratos internacionales, los árbitros pueden ser de distintas nacionalidades, y específicamente - al menos uno de ellos - suele ser de nacionalidad diferente a la de las partes.
- d) Las partes pueden elegir el lugar del arbitraje.
- e) Las partes pueden, tomando en cuenta los límites del interés público del país en donde se desarrolla el arbitraje, - establecer las reglas del procedimiento y acordar el idioma que se utilizará durante el mismo.
- f) Por lo tanto, el procedimiento es mucho más flexible y más rápido que el proceso jurisdiccional.
- g) El laudo arbitral es generalmente definitivo y obligatorio

para las partes , y tan solo impugnabile por algunas razones.  
 h) El reconocimiento y la ejecución de laudos arbitrales son, -  
 como consecuencia de la existencia de convenios internacio-  
 nales, más facilmente reconocibles y ejecutables que las -  
 sentencias judiciales ( extranjeras ). (22)

Sin entrar en la discusión sobre las bondades que el ar-  
 bitraje ofrece en contra del proceso jurisdiccional, debemos -  
 señalar que uno y otro han coexistido desde mucho tiempo atrás,  
 y por su parte, el arbitraje representa una alternativa para a-  
 ligerar el tremendo rezago que nuestros tribunales jurisdiccio-  
 nales soportan, como consecuencia, entre otras causas, del -  
 gran número de conflictos que se someten a su conocimiento. ".  
 ..ahí donde la justicia es lenta, cara, mala, penosa, difícil,  
 y poco acertada, el valor del arbitraje como sustituto de una  
 función jurisdiccional mal administrada es magnífico". (23)

Pero como acertadamente afirma Holtzman, el arbitraje efi-  
 caz no puede existir sin la cooperación de los tribunales juris-  
 dccionales;(24) y haciendo referencia al arbitraje comercial  
 internacional, el autor en consulta ofrece tres aspectos que se  
 relacionan con la necesidad de cooperación de los tribunales de  
 la jurisdicción ; i) en el reconocimiento de los convenios de  
 arbitrar, ii) en facilitar la acción de las cosas de arbitraje y,  
 iii) en la implementación de los laudos arbitrales. (25)

---

22. Berlingiere, Francesco. "International Maritime Arbitration ". Journal of Maritime Law and Commerce. Vol. 10, No. 2, E.U.A., 1979, p. 199 y 200

23. Gómez Lara, Cipriano. "Arbitraje e Inversiones Extranjeras". El Arbitraje Comercial Internacional. UNAM-IMCE-ADACI, México, 1983, p. 367

24. Holtzman M., Howard. " El Arbitraje y los Tribunales". El Arbitraje Comercial Internacional. UNAM-IMCE-ADACI, México, 1983, p. 100

25. Idem

A continuación, debemos referirnos al problema de la ubicación del arbitraje dentro de alguna de las distintas ramas del derecho.

En principio existe la discusión en torno al carácter público o privado del arbitraje; en seguida, se plantea la controversia sobre su característica de nacional o internacional; de su origen civil o mercantil, e inclusive laboral, etc

Al respecto, coincidimos con la opinión de Briseño Sierra en que "...lo que suele significarse con el término de arbitraje es, en realidad, un conjunto de relaciones que no pueden ubicarse en una sola rama, y las discusiones acerca de su naturaleza tienden a olvidar que es una institución que, aún observada en el mismo campo, por ejemplo, en las disputas transnacionales en lo mercantil, exige la aplicación de principios fundamentales de esas estructuras necesarias que son las ramas técnicas del Derecho". (26)

En efecto, el arbitraje no puede ser encuadrado en una sola rama de lo jurídico, en virtud de que su campo de aplicación es muy extenso; de tal forma, dependiendo de la materia sobre la que verse el conflicto entre las partes, el arbitraje tomará su adjetivo; así podemos hablar de un arbitraje mercantil, de un arbitraje civil, de un arbitraje laboral, de un arbitraje internacional, etc.

Luego entonces, y en consideración a todo lo antes señalado, definiremos al arbitraje como la manifestación de voluntad por virtud de la cual las partes acuerdan someter sus diferen-

cias presentes o futuras a la decisión de un tercero o terceros imparciales , de conformidad con el procedimiento que, normalmente, establecen las propias partes.

Según ya anotamos, es necesaria la manifestación de voluntad para dar vida al arbitraje: esta manifestación de voluntad puede ser expresada con anterioridad a que surja el conflicto, o bien cuando éste ya ha surjido, denominándose en el primer caso cláusula compromisoria y en el segundo compromiso arbitral; este acuerdo tiene como finalidad que un tercero ( árbitro ) ó terceros ( tribunal arbitral ) imparciales emitan una decisión solucionadora del conflicto, a la que se denomina laudo; para llegar a ésta solución final del conflicto los árbitros y las partes deberán sujetarse al procedimiento que se haya acordado, el cual según lo veremos, puede ser de estricto derecho o conforme a equidad.

### 1.3. Estructura del arbitraje.

#### 1.3.1. Cláusula compromisoria y compromiso arbitral.

Según manifestamos en líneas anteriores, es requisito indispensable para el surgimiento del arbitraje como procedimiento solucionador de controversias, que las partes manifiesten su voluntad en éste sentido.

Asimismo, señalamos que esta manifestación de voluntad puede revestir dos formas: mediante una cláusula compromisoria

o bien, mediante un compromiso arbitral.

La cláusula compromisoria, según su nombre claramente lo indica, es una cláusula inserta en un contrato por virtud de la cual las partes establecen la referencia al arbitraje para el caso de que surjan diferencias con motivo de la interpretación o cumplimiento de dicho contrato. "...la cláusula compromisoria es un segmento, un apartado de un contrato en virtud del que las partes estipulan que en caso de surgir una contienda jurídica entre ellas se someterán para su arreglo a un arbitraje. Es obvio, que ésta cláusula que tiene el acuerdo de voluntades de los interesados, es previa al nacimiento del litigio futuro y de su posterior arreglo arbitral". (27)

En efecto, la diferencia entre la cláusula compromisoria y el compromiso arbitral radica en que aquella, además de formar parte de un contrato, es pactada antes de que surja la disputa entre las partes. " Cuando al celebrarse un contrato principal ( compraventa, permuta, etc. ) las partes manifiestan su voluntad de que, en caso de llegar a presentarse algún conflicto sobre la interpretación o aplicación de dicho contrato, tal conflicto -todavía no presente- sea conocido y resuelto por un árbitro, entonces este acuerdo accesorio al contrato principal recibe el nombre de cláusula compromisoria ". (28)

Así pues, podemos afirmar que con la cláusula compromiso-

27. Flores García, Fernando y otros. Diccionario Jurídico Mexicano. Ed. Porrúa, México, 1985, p. 178

28. Ovalle Fabela, op. cit., p. 287

ria inserta en un contrato, nace para las partes la obligación de sujetar las futuras disputas a la solución arbitral.

Algunos autores consideran que la cláusula compromisoria es un acto previo al compromiso arbitral .(29) En realidad en pocas ocasiones encontramos en la cláusula compromisoria las distintas características especiales del arbitraje, v.g., designación de árbitros, procedimiento, etc. en virtud de ser aún desconocida la naturaleza propia del litigio; en este sentido si cabría la consideración del carácter previo de la cláusula compromisoria frente al compromiso arbitral, sin que tal carácter sea indispensable o necesario. Es decir, puede existir un compromiso arbitral sin que antes hubiese cláusula compromisoria, ya sea porque ésta no se incluyó en el contrato respectivo, o bien, porque el conflicto en cuestión no tenga como origen el incumplimiento o la interpretación de un contrato.

Cabe mencionar que la inclusión de la cláusula compromisoria dentro de los contratos de comercio internacional en general, y de los contratos marítimos, en especial, es muy común - en la actualidad; en seguida, nos permitimos ofrecer algunos - tipos que se conocen:

A) La Cámara de Comercio Internacional, con sede en París, recomienda la inclusión de la siguiente cláusula en los contratos de comercio internacional:

" Todas las desaveniencias que se deriven de este contrato serán re-

---

29. Cfr. Briseño Sierra, op. cit., p. 42 y ss.

sueltas definitivamente de acuerdo con el reglamento de conciliación y arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional por uno o más árbitros nombrados conforme a este reglamento " (30)

B) La Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial, propone la siguiente cláusula:

" Cualquier litigio, controversia o reclamación proveniente o relacionada con este contrato, así como cualquier caso de incumplimiento, terminación o invalidez del mismo, deberá ser resuelto por medio de arbitraje de acuerdo con el Reglamento de Procedimientos de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial vigente a la fecha de este convenio. El tribunal arbitral decidirá como amigable componedor o ex aequo et bono ". (31)

C) En el ámbito marítimo, diversos documentos contienen cláusula compromisoria de arbitraje (32), entre los que podemos citar a la póliza de fletamento New York Produce Exchange - Form, en la cual encontramos el siguiente texto:

" En el caso de que surja cualquier disputa será planteada a tres personas en New York, debiendo nombrar una de ellas cada una de las partes y la tercera por las dos escogidas; su decisión o la de dos de ellos será final y para el propósito de la ejecución del laudo, - este acuerdo podrá ser considerado como sentencia de una corte. Los árbitros serán hombres de comercio." (33)

D) También en la póliza conocida como Baltimore Form se encuentra la siguiente cláusula:

" Cualquier disputa que surja bajo el presente fletamento será sometida al arbitraje en Londres ( o cualquier otro lugar que se convenga) un árbitro será nombrado por el fletante, el otro por el fletador, y en caso de que los árbitros no se pongan de acuerdo, decidirá un tercero nombrado por ellos. El laudo de los árbitros o del tercero será final y obligará a ambas partes". (34)

---

30. Visible en IV Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional. IMCE, México, 1980, (anexos).

31. Idem.

32 Cfr. Berlingiere, op. cit., p. 217 y ss.

33. Melo y Ruiz, op. cit., p. 52

34. Idem.



De los ejemplos transcritos podemos deducir las distintas modalidades que las cláusulas compromisorias suelen presentar; así, los factores de lugar, número de árbitros y sus cualidades, la forma de designación de los mismos, el procedimiento, etc., varían en cada caso concreto; sin embargo, advertimos en todas ellas la referencia a la posible disputa, futura e incierta, - que da la nota distintiva a la cláusula compromisoria.

La cláusula deberá ser redactada de forma tal que se deje el menor número de decisiones pendientes para el momento de que la controversia se presente. Melo y Ruiz relata un caso en el que las partes no señalaron la ley aplicable al arbitraje dentro de la cláusula compromisoria. " En el caso de la Compañía Tunicihana vs la Compañía de Armamento Marítimo en el año de 1970, en el cual el fletante era francés, el fletador tuniciano, ambos sujetos a leyes nacionales que podríamos clasificar como correspondientes a los sistemas latinos, y ambas partes sometieron sus disputas a arbitraje en Londres. Los árbitros en Londres, con la mayor atingencia, estimaron que la ley que deberfa ser aplicada en este caso era la francesa, dado - que tanto Francia como Túnez estaban sujetos a una legislación semejante, y basados en este razonamiento se realizó el arbitraje". (35)

No conocemos el resultado de dicho arbitraje, pero sería interesante preguntar a los tunicianos si verdaderamente consideraron como muy atingente la decisión de los árbitros de a-

plicar la ley francesa.

Por lo anterior, repetimos, es conveniente establecer con claridad en el texto de la cláusula compromisoria, todo aquello que sea previsible, v.g., número de árbitros, forma de su designación, cualidades que deben reunir, lugar y procedimiento del arbitraje, idioma que se utilizará para el desarrollo del mismo, etc.; si la disputa ya ha surjido, seguramente a las partes en conflicto les será más difícil ponerse de acuerdo para subsanar los elementos que se hayan omitido.

Ahora bien, cuando en un contrato no se encuentre la cláusula compromisoria y surja alguna controversia entre las partes, éstas pueden recurrir al arbitraje mediante un acuerdo de voluntades expresado en el denominado compromiso arbitral. " Cuando ya ha surjido el conflicto entre las partes, el acuerdo que celebran para someter dicho conflicto al conocimiento y resolución de un árbitro, recibe el nombre de compromiso arbitral o - compromiso en árbitros". (36)

El compromiso arbitral se diferencia de la cláusula compromisoria, en que aquel se acuerda en el momento en que ya ha surjido la controversia, y además, es un acuerdo de voluntad de las partes independiente del contrato o de la obligación misma que dió origen a la controversia.

Como acertadamente señala Ovalle, el compromiso arbitral

---

36. Ovalle Fabela, op. cit, p. 287

es un verdadero contrato, al paso que la cláusula compromisoria es solo una parte, precisamente una cláusula, dentro de otro contrato principal. (37)

Briseño Sierra distingue además al compromiso y la cláusula compromisoria, afirmando que aquel se agota en un sólo arbitraje y la cláusula puede sobrevivirlo. (38) En efecto, un compromiso arbitral se pacta para la solución de un conflicto en particular, en tanto la cláusula compromisoria es aplicable para todas las diferencias que con motivo del cumplimiento o la interpretación del contrato se presentan, las cuales pueden ser muchas y de diversa índole, y cada una de ellas se puede referir a un nuevo arbitraje.

Las consideraciones que hicimos líneas arriba en relación con los elementos de la cláusula compromisoria, son igualmente válidas y las hacemos extensivas para el compromiso arbitral.

Nuestra legislación otorga facultades al órgano jurisdiccional para obligar a las partes a respetar el acuerdo de arbitraje, contenido en la cláusula compromisoria o en compromiso arbitral; el análisis correspondiente lo desarrollamos al referirnos, precisamente, a la regulación nacional del arbitraje.

### 1.3.2. El procedimiento arbitral.

En relación con el procedimiento arbitral, debemos advertir

---

37. Idem.

38. Briseño Sierra, op. cit. p. 48

tir que existen tantos procedimientos arbitrales como variedad de arbitrajes se presenten.

Por citar algunas clases de procedimiento, encontramos - dentro de la legislación nacional al previsto por el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, el de la Ley Federal del Trabajo, el de la Ley Federal de Protección al Consumidor, el de la Ley de Instituciones de Seguros, el de la Comisión para la Protección del Comercio Exterior, el de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, el de la Ley Federal de Derechos de Autor, etc.

En el ámbito internacional podemos señalar el procedimiento arbitral de la Corte Permanente de Arbitraje, el de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial, el de la Cámara Internacional de Comercio, etc., además de los establecidos en diversas convenciones y tratados, tanto bilaterales como multilaterales. (39)

A lo anterior habrá que añadir que las partes tienen la facultad de establecer el procedimiento que más les convenga, por lo que , según apunta Briseño, "... no debe olvidarse que este segundo cuerpo (el procedimiento) puede variar desde un mínimo de entrega de memorias al árbitro, hasta un máximo de desarrollo procesal, pasando por un simple procedimiento convencional". (40)

Así pues la formalidad del procedimiento arbitral puede

---

39. En el apartado 1.5. de este trabajo, reproducimos el cuadro presentado por Seara Vazquez, en relación con los distintos tratados y convenciones arbitrales internacionales en las que México ha sido parte.

40. Briseño Sierra, op. cit., p. 67

ser muy rígida, o bien el procedimiento se puede desarrollar en un ambiente por demás relajado; Barclay, al referirse a las audiencias de arbitraje en Londres señala:

" La informalidad de una audiencia es uno de los aspectos más atractivos del arbitraje. La forma de llevarla a cabo es discrecional del árbitro. Las sesiones son menos odiosas y carecen de la majestuosidad de un juzgado. Por principio no hay juez envuelto en toga, a mitad de la pared - distante y remoto de los participantes. Por lo general se puede fumar, quitarse el saco , y aunque se mantiene la disciplina, prevalece un clima relajado acerca del procedimiento. Todos se encuentran al mismo nivel y los cambios de palabra son generalmente más fáciles. Tiene casi el aspecto de una conferencia de hombres de negocios". (41)

En un procedimiento arbitral se puede presentar la intervención de un solo árbitro, o bien de un tribunal arbitral que puede estar compuesto por el número de árbitros que las partes acuerden, y aún más, puede ser que el conocimiento del conflicto se encomiende a un número par de árbitros y sólo para el caso de discrepancia entre ellos, dentro del propio procedimiento, se designa a un tercero que los ingleses llaman "umpire", y que nosotros podríamos llamar " árbitro tercero en discordia ".(42)

En forma general, podemos diferenciar dos clases o tipos de arbitraje , en atención al procedimiento que las partes acuerden para su desarrollo: el arbitraje según las reglas de derecho y el arbitraje conforme a equidad. En aquél, también llamado arbitraje ritual(43), el árbitro y las partes se deben sujetar a los plazos y formas procedimentales establecidos para -

41. Barclay, op. cit., p. 65

42. Ibidem, p. 64

43. Cfr. Carnacini, op. cit., p.38 y ss.

los tribunales, en contraposición con los arbitrajes de equidad, en los cuales no se requiere dicha sujeción a los procedimientos legales de la jurisdicción.

Señala Gómez Lara que, "...los juicios arbitrales pueden ser: de estricto derecho o de equidad. Los primeros se llevan a cabo conforme a la ley, es decir, que el árbitro se sujeta a la misma; los juicios de equidad, por el contrario, dan lugar al libre arbitrio del juzgador, quien resuelve conforme a justicia el caso concreto." (44)

Así pues, es importante que las partes en el acuerdo que celebren para dar vida al arbitraje, establezcan el tipo de procedimiento que para el caso concreto requieren; a este respecto debemos aclarar que en nuestro país la ley establece que en el procedimiento arbitral se observarán las reglas de derecho, salvo que las partes hayan pactado lo contrario (45). En tal sentido, consideramos que un acuerdo de arbitraje en el que no se haya especificado el tipo de procedimiento a seguir, el árbitro y las partes deberán sujetarse a los términos y plazos legales, es decir, entonces se deberá seguir un arbitraje de estricto derecho.

No obstante lo anterior, coincidimos con Carnacini, al afirmar que en lo arbitrajes conforme a equidad no pueden los árbitros ni las partes prescindir de observar las normas jurídicas de orden público. (46)

---

44. Gómez Lara, Cipriano. Derecho Procesal Civil. Ed. Trillas, México, 1984, p. 181

45. Art. 619 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.

46. Carnacini, op. -it., p 143

Esto es lógico, en virtud de que un arbitraje de equidad no implica que las reglas de derecho de orden público puedan ser violadas; lo único que supone este tipo de arbitraje, desde nuestro punto de vista, es la facultad otorgada a las partes para evitar retardar la solución de un conflicto, permitiéndose el establecimiento de reglas procesales más flexibles que las legales. En muchos casos, las partes que recurren al arbitraje buscan una solución rápida y ágil de la disputa existente, misma que es posible obtener por la vía del arbitraje de equidad, y que por otra parte, ni el arbitraje de estricto derecho, ni los tribunales jurisdiccionales pueden ofrecer, sin que por ello se permita la violación del orden o interés público que consagra el sistema de derecho.

En capítulos posteriores nos adentramos en el estudio de procedimientos arbitrales de carácter marítimo.; por ahora, debemos destacar que esta gran variedad de procedimientos arbitrales permite a las partes elegir aquel que sea más conveniente para sus intereses y que además permita la mejor solución de la controversia existente.

### 1.3.3. El laudo y su ejecución

La finalidad que las partes persiguen al someter sus diferencias a la solución arbitral, radica en que el árbitro e-

mita una resolución que ponga fin a la disputa existente; a esta resolución se le conoce con el nombre de laudo.

En el Diccionario Jurídico Mexicano se establece que "... en materia laboral laudo es la resolución que pronuncian los representantes de una junta de conciliación y arbitraje cuando deciden sobre el fondo de un conflicto. En materia civil el laudo es la decisión definitiva dictada por el árbitro para resolver un conflicto que haya sido sometido al arbitraje".(47)

En forma genérica, y sin tomar en cuenta la materia propia del conflicto, definiremos al laudo como la decisión final de un árbitro o de un tribunal arbitral en relación con el conflicto sometido a su conocimiento por las partes.

Como acertadamente señala Ovalle, el laudo equivale a la sentencia definitiva pronunciada por el juez en el proceso jurisdiccional(48). Pero aún cuando el laudo y la sentencia cumplen una misma finalidad (la solución de un conflicto), no podemos afirmar la identidad de estas dos figuras si tomamos en consideración las anotaciones que hicimos en relación con el carácter jurisdiccional del arbitraje.

Irra Ibarra observa las siguientes semejanzas y diferencias entre el laudo y la sentencia: (49)

47. Barajas Montes de Oca, Santiago y otros. Diccionario Jurídico Mexicano. Ed. Porrúa, Tomo VI, México, 1985, p. 15

48. Ovalle Fabela, op. cit., p. 289

49. Irra Ibarra, René. El arbitraje como medio de composición de litigio. Citado por Gómez Lara, op. cit., p. 186



En cuanto a las semejanzas:

- 1.- Ambos resuelven un conflicto jurídico entre las partes;
- 2.- Son emitidos por un tercero imparcial;
- 3.- Culminan el procedimiento encaminado a la solución de fondo del conflicto;
- 4.- Suponiendo que la decisión haya quedado firme , las partes se encuentran obligadas a cumplirla;
- 5.- Las partes pueden interponer apelación y alegar vicios de fondo y de procedimiento;
- 6.- La ejecución se realiza por orden de un juez;
- 7.- La apelación es llevada ante el Tribunal Superior de Justicia.

En relación con las diferencias:

Laudo	Sentencia
a) Lo emite un particular;	a) Lo emite un juez;
b) Aunque es obligatorio para las partes, carece de ejecutabilidad e imperio;	b) Tiene el imperio de la potestad pública;
c) Necesita de la homologación para ser ejecutado.	c) No necesita de la homologación para ser ejecutado.

La anterior comparación , la realiza el autor en consulta refiriéndose en forma particular al arbitraje en materia civil, pero de ella podemos desprender la que, a nuestro juicio, representa la diferencia fundamental entre el laudo y la sentencia, su ejecutabilidad.

Ahora bien, los requisitos de formalidad que los laudos deben contener, varían en función de las características pro-

pias del arbitraje pactado; así, un laudo pronunciado como resultado de un arbitraje de estricto derecho, no tendrá las mismas características que el laudo dictado como consecuencia de un procedimiento arbitral conforme a equidad; de igual modo, el laudo puede variar significativamente en función del lugar en el que se desarrolle el arbitraje.

Como ejemplo de lo anterior, resulta muy interesante la exposición de Barclay, quien fuera Presidente de la Asociación de Arbitros Marítimos de Londres, al referirse al requisito de motivación del laudo; (50)

" En la mayoría de los países las sentencias deben indicar las razones por las cuales se llegó a la decisión. Es asunto de orden público bajo ciertas leyes nacionales, pero en otras jurisdicciones, v.g., Inglaterra y la mayoría de los países de la Commonwealth, las sentencias no tienen porque motivarse. De hecho la motivación es desalentada ya que puede dar lugar para apelación, alegando errores, por más oscuros que éstos sean.

Una sentencia aunque definitiva, puede desafiarse si la motivación revela errores de ley o de hechos. Esto llevaría a procedimientos judiciales sin fin con la intención de anularla. La posición de los árbitros es debilitada y la autoridad de sus decisiones por consiguiente revocada. El objeto final del arbitraje para dar solución rápida y definitiva es destruido de este modo.

En países donde no se requiere motivación, el concepto fundamental es que, si las partes tienen libertad de elección para el árbitro implícitamente han depositado su confianza en una persona, cuya decisión están dispuestos a respetar. El árbitro no tiene porque justi

---

50. Barclay, op. cit., p. 64

ficar su sentencia para probar su habilidad. Porque entonces es dudar de su competencia y juicio. Los disputadores depositaron su confianza en él por lo que no deben quejarse de su propia elección".

Así pues , no existe uniformidad en cuanto a los requisitos que los laudos deben contener, y se tendrá que estar alertas en cada caso, con objeto de proceder a su ejecución.

En efecto, nos encontramos aquí con el problema de la ejecución de los laudos dictados por los árbitros; habiéndose dictado la resolución , se recurre al órgano jurisdiccional competente , con objeto de que éste a través de las figuras de homologación y exequátur , otorgue la ejecutoriedad a dicha resolución.

"... la homologación y el exequátur constituyen el reconocimiento y la orden de ejecución del laudo; es decir, tienen el efecto de darle ejecutabilidad al laudo para poder obtener el cumplimiento forzoso mediante el imperio de la autoridad estatal que se ejerce por los jueces ordinario competentes". (51)

El exequátur lo encontramos, según señala Briseño, al ser empleado para aludir el derecho ejercido por los reyes para permitir o prohibir en sus dominios las bulas papales.(52)

"...el exequátur a la luz de estos antecedentes, viene a implicar una revisión más o menos amplia de la competencia y contenido de la bula, y aplicado a sentencias extranjeras y laudos, entrañaría no el simple pase sino el análisis de la resolución. Pero la homologación , ha dicho Barrios, equivale a la ratificación de la eficacia jurídica del laudo, es la circunstancia que atañe a todos los efectos , la función y la naturaleza del laudo, los modos de formación y las formas del mismo". (53)

---

51. Gómez lara, op.cit. n.187

52. Briseño Sierra, op. cit., p.87

53. Ibidem, p. 88

Cabe entonces preguntarse si el juez tiene facultades para analizar la resolución del árbitro, y conceder o negar la ejecución. El criterio que sostiene la Suprema Corte de Justicia de la Nación establece que "...los jueces al presentárseles un laudo arbitral para su ejecución, tienen la obligación ineludible de aceptar el elemento lógico que, con autorización de la ley procesal, les proporciona el árbitro constituido por la voluntad de las partes, pudiendo rechazar ese elemento lógico sólo cuando haya en juego, y resulten violados, preceptos que irrefragablemente deben observarse". (54)

Con esto, apunta Ovalle, se permite al juez verificar que el laudo respete al menos los derechos fundamentales de las partes -y en caso de arbitraje de derecho-, las normas jurídicas imperativas para en el caso de que no las cumpla, negar su ejecución. (55)

Por su parte, Gómez Lara distingue entre violaciones de fondo y violaciones de procedimiento, señalando que a través de la homologación el juez no puede revisar las primeras; sin embargo, sí podrá entrar al análisis de las segundas, por ejemplo, para el caso de que el conflicto jurídico resuelto no hubiera sido el designado en el compromiso de árbitros o en la cláusula compromisoria; cuando el asunto no fuere susceptible de solución mediante el arbitraje; o bien, cuando el acuerdo de arbitraje o nombramiento de árbitros lo hubiese celebrado un incapaz o alguien que careciere de facultades para ello. (56)

---

54. Semanario Judicial de la Federación, suplemento de 1933, p. 856. Citado por Ovalle Fabela, op. cit., p. 290

55. Ovalle Fabela, op. cit., p. 290

56. Gómez Lara, op. cit., p. 187

En resumen, podemos concluir que a través de la homologación y el exequátur que realiza el órgano jurisdiccional se otorga ejecutabilidad al laudo arbitral; además, dicho órgano goza de facultades para realizar una revisión del laudo, con objeto de garantizar que los derechos fundamentales de las partes se hayan respetado, pero sin que dicha revisión implique la alteración de la decisión de fondo que el árbitro haya tomado en relación con el conflicto que le fue sometido, a menos de que ésta fuera contraria al interés público.

Para la ejecución de laudos pronunciados en el extranjero, nuestro país, al igual que muchos otros, es parte de la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras, que bajo los auspicios de la Organización de Naciones Unidas se aprobó el día 10 de junio de 1958; el análisis de dicha convención será motivo de especial estudio en capítulo posterior de este trabajo, por lo que nos reservamos nuestros comentarios sobre el particular para entonces.

#### 1.4 La regulación nacional del arbitraje

En nuestra legislación diversas son las disposiciones que se refieren al arbitraje y en muy diversas materias.

Así, encontramos al arbitraje en la Ley Federal del Trabajo, para la solución de los conflictos laborales; el previsto por el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal; el regulado por el Código de Comercio; el que se establece en la Ley General de Instituciones de Seguros, para el

caso de reclamaciones en contra de compañías aseguradoras o sociedades mutualistas; el dispuesto en la Ley Federal de Protección al Consumidor con objeto de resolver las controversias - entre proveedores de bienes o servicios y público consumidor, etc.

Atendiendo a los objetivos del presente ensayo, nos referiremos exclusivamente y en forma general, a lo dispuesto por el Código de Comercio y el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, de conformidad con las consideraciones que ofrecemos enseguida.

Siendo nuestro motivo de estudio el arbitraje marítimo - internacional, debemos partir de la base de que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 104, fracción II, establece como reservados para la jurisdicción federal los asuntos relacionados con el derecho marítimo. Ahora bien, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de carácter federal, que regula las relaciones de aquéllos que - intervienen en el comercio a través de los mares, no encontramos disposición alguna que se refiera específicamente al arbitraje como medio de solución de controversias marítimas; sin embargo dicho ordenamiento establece, en su artículo 60., como leyes supletorias, entre otras, al Código de Comercio, al Código Civil para el Distrito Federal y al Código Federal de Procedimientos Civiles.

En tal virtud, analizaremos las disposiciones contenidas en el Código de Comercio con respecto al arbitraje; por lo que toca al Código Civil nos tendremos que adentrar en el estudio del

ordenamiento adjetivo de éste, es decir, del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, el cual además tiene la característica de supletoriedad del ordenamiento mercantil; y por último, en el Código Federal de Procedimientos Civiles no encontramos referencia alguna al procedimiento arbitral, por lo que lo descartamos del presente estudio.

#### 1.4.1. Código de Comercio

Establecido lo anterior, comenzaremos el análisis de lo previsto por nuestro Código de Comercio vigente en relación con el denominado arbitraje mercantil.

Dicho ordenamiento previene en su artículo 1051 que el procedimiento convencional es el preferente a todos; y si bien no podemos desprender que dicho procedimiento convencional se deba entender como arbitraje, según ha quedado perfectamente delineado doctrinalmente (57), si podemos concluir que el procedimiento arbitral es una especie del género al que el Código de Comercio denomina procedimiento convencional.

La fracción IX, del artículo 1053 del ordenamiento que comentamos, condiciona a las partes para que en la escritura pública, la póliza o el convenio judicial señalen al juez o árbitro que deba conocer del litigio para el que se pacta el procedimiento, por lo que concluye Briseño "...la referencia al arbitraje es meramente incidental y se hace en forma alternativa". (58)

---

57. Cfr. Briseño Sierra, op. cit., p.189 y Siqueiros, Op. cit., p. 181

58. Briseño Sierra, op. cit., p. 189

Además, se establecen como condiciones para que los jueces se sujeten al procedimiento convencional, de conformidad con lo previsto en el artículo 1052, las siguientes:

- a) Que se haya otorgado en escritura pública, o en póliza ante corredor o ante el juez en cualquier estado del juicio;
- b) Que se conserven las partes sustanciales de un juicio;
- c) Que no sean admisibles las pruebas que no lo sean conforme a la ley;
- d) Que no se altere la gradación ni la jurisdicción de los tribunales ;
- e) Que no se disminuyan los términos legales concedidos a jueces y tribunales para pronunciar sus resoluciones;
- f) Que no se establezcan más recursos o diferentes que los legales;

Según se aprecia, con las disposiciones anteriores la flexibilidad del procedimiento arbitral se ve muy reducida, - por lo que al final de cuentas no podemos observar la ventaja de agilidad y rapidez que las partes lograrían al recurrir a este procedimiento en oposición al jurisdiccional.

Por otra parte, el artículo 1053 establece en nueve fracciones los requisitos que debe contener el acuerdo de las partes para recurrir al procedimiento convencional, v.g., nombre de los otorgantes, su capacidad para obligarse, domicilio, negocio que se sujeta al procedimiento convencional, etc. lo que deberá especificarse en la escritura pública, póliza ante corredor o convenio ante el juez en que conste el mencionado acuerdo.



Ahora bien, el ya mencionado artículo 1051 del ordenamiento mercantil nos remite, en forma supletoria, a los códigos de procedimiento de los diferentes estados de la República Mexicana, en virtud de lo cual, nos corresponde el estudio del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, en relación con el procedimiento arbitral previsto en el mismo.

#### 1.4.2. Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal

Por lo que se refiere al derecho común, el Código de Procedimientos del Distrito Federal regula al arbitraje en su capítulo IV, Título Quinto, que se refiere a los "medios preparatorios del juicio arbitral", así como en el Título Octavo de dicho ordenamiento que regula el llamado " Juicio Arbitral".

El primer apartado que se refiere a la preparación del juicio (artículos 220 a 223), comienza por establecer la facultad judicial de nombrar árbitro, para el caso de que las partes no lo hayan hecho, siempre y cuando exista la cláusula o compromiso arbitral, ya sea en escritura pública o privada.

Al respecto, debemos mencionar que a diferencia del ordenamiento mercantil, el código procesal no obliga a la formalidad de que el compromiso arbitral conste en escritura pública, sin importar la cuantía o la materia de la controversia, siendo suficiente que se pacte en escritura privada en cuyo caso, al emplazarse a las partes se debe solicitar el reconocimiento de firmas (art. 221); en seguida, el juez invitará a las partes a nombrar un árbitro o árbitros de común acuerdo, y si es-

to no fuere posible, el juez lo designará de entre las personas que son listadas para esta función por el Tribunal Superior de Justicia; realizado el nombramiento, se iniciará el procedimiento arbitral inmediatamente. (arts. 222 y 223)

Muy afortunadas nos parecen estas disposiciones del Código, supuesto que de esta forma se evita que por astucia de alguna de las partes, suscriptoras del acuerdo de arbitraje, el inicio del procedimiento se retrase por no existir consenso para la designación del árbitro.

En efecto, según lo previenen los artículos mencionados, cualquiera de las partes puede solicitar al Órgano judicial la designación del árbitro, de conformidad con lo establecido en la cláusula o el compromiso arbitral, provocando el inicio del procedimiento.

"... el más importante aspecto de las regulaciones modernas del arbitraje, dice Domke, es la irrevocabilidad de cualquier acuerdo de someter futuras disputas a su solución. La creciente intervención de los tribunales comunes se muestra en la posibilidad legal de que pueda suspenderse cualquier actividad judicial hasta que el arbitraje se rinda y, aún más, entre las características de esta modernidad, destaca la facultad del tribunal para designar árbitros y cubrir las vacantes cuando las partes se muestren renuentes o los árbitros abandonan o se inhabilitan durante el procedimiento". (59)

---

Por lo que toca a la regulación del llamado juicio arbitral, éste se contempla en los artículos 609 al 633 del mencionado Código Procesal.

En principio se reconoce el derecho de las partes para sujetar sus diferencias a la solución arbitral, estableciéndose que el compromiso puede celebrarse antes de que haya juicio, durante éste y aún después de sentenciado, sea cual fuere el estado en que se encuentre, limitándose la validez del compromiso posterior a la sentencia irrevocable a la condición de que las partes la conozcan.

Si bien el código reconoce esta libertad de las partes para someter sus diferencias al compromiso en árbitros, existen algunos negocios, según los llama el propio código, que no pueden ser resueltos mediante arbitraje; apunta Gómez Lara que, "...al igual que sucede con las figuras autocompositivas, también tratándose del arbitraje, el Estado limita sus posibilidades a determinado tipo de asuntos, porque no todos le son sometibles; los asuntos en donde se ventile alguna cuestión de orden o interés público, no podrá someterse al conocimiento de jueces privados". (60)

Tales asuntos de orden o interés público, se encuentran enumerados en el artículo 615 del código y son los siguientes:

- a) El derecho de recibir alimentos;
- b) Los divorcios, excepto en cuanto a la separación de bienes y a las demás diferencias puramente pecuniarias;
- c) Las acciones de nulidad de matrimonio;

- d) Los concernientes al estado civil de las personas, con la excepción contenida en el artículo 339 del Código Civil:
- e) las demás en que lo prohíba expresamente la ley.

Aunado a lo anterior, existen otro tipo de negocios que, no estando prohibida expresamente su solución mediante el arbitraje, requieren del cumplimiento de ciertas condiciones para que sean susceptibles de ventilarse en juicio arbitral, y son los siguientes:

- a) Los tutores no pueden comprometer los negocios de los incapacitados, ni nombrar árbitros, sino con aprobación judicial salvo el caso de que dichos incapacitados fueren herederos de quien celebró el compromiso o estableció la cláusula - compromisoria. (art.612)
- b) Los albaceas necesitan del consentimiento unánime de los herederos para comprometer en árbitros los negocios de la herencia y para nombrar árbitros, salvo el caso de que se - tratára de cumplimentar el compromiso o cláusula compromisoria pactados por el autor. (art.613)
- c) Los síndicos de los concursos sólo pueden comprometer en árbitros con unánime consentimiento de los acreedores. (art.614)

En resumen, podemos destacar que el derecho común reconoce la libertad de las partes para realizar el compromiso en árbitros, con excepción de ciertos asuntos que son considerados - de orden o interés público; y que además existen otro tipo de asuntos que, no estando comprendidos dentro de los anteriores,

requieren de la actualización de ciertas condiciones para ser susceptibles de someterse al arbitraje.

Ahora bien, el mismo ordenamiento procesal establece que en el compromiso arbitral se debe designar el negocio que se sujeta al juicio arbitral, requisito sin el cual el compromiso se considera nulo de pleno derecho; además dentro de dicho compromiso se debe establecer el nombre del árbitro o árbitros designados, a falta de lo cual, se entenderá que las partes se reservan el derecho de hacerlo con intervención judicial. ( art. 616)

Superados los requisitos de validez del compromiso, el multicitado código previene, en el artículo 619, que en el procedimiento arbitral se seguirán los plazos y formas establecidos para los tribunales, siempre que las partes no hubieren convenido otra cosa; esta disposición se encuentra estrechamente relacionada con lo dispuesto por el artículo 628 del mismo ordenamiento, en el cual se contempla la obligación para los árbitros de decidir según las reglas de derecho, a menos que en el compromiso o la cláusula se les encomendará la amigable composición o el fallo en conciencia.

Desde nuestro punto de vista, en estas dos disposiciones se encuentra contenida la facultad de las partes para elegir entre un procedimiento de estricto derecho o el juicio arbitral conforme a equidad.

Al respecto, Witker y Péreznieto señalan que "...mientras el juez tiene que ceñirse limitativamente al derecho y a lo manifestado durante el juicio, el árbitro o árbitros solo tienen como límite lo acordado entre las partes en conflicto".(61) Año-

---

61. Witker, Jorge y Péreznieto, Leonel. Aspectos jurídicos del comercio exterior de México. Ed. Nueva Imagen- UNAM, México, 1980, p. 521

diremos , que siempre y cuando lo acordado por las partes no sea contrario al orden o interés público, según lo analizado líneas arriba.

Según hemos afirmado, en múltiples ocasiones las partes recurren al arbitraje con el ánimo de solucionar en forma ágil y rápida la controversia planteada, por lo que sujetarse a los plazos establecidos por la ley para la tramitación de los juicios les sería perjudicial; en este sentido, se puede pactar un procedimiento arbitral en el que dichos plazos sean menores, o bien, acordarse un arbitraje conforme a equidad con lo que se alcanzaría el objetivo deseado. La única limitante que el código procesal local señala para este tipo de procedimientos, se encuentra contenida en el mencionado artículo 619 en donde se estipula que los árbitros siempre están obligados a recibir pruebas y oír alegatos, si cualquiera de las partes lo pidiere, "...para cumplir mínimamente con la garantía de audiencia que también debe regir para el arbitraje". (62)

Por lo que toca al laudo arbitral, el ordenamiento que analizamos señala que el mismo debe ser firmado por cada uno de los árbitros que conocieron de la controversia, estableciéndose que el voto particular ( o disidente ) no exime de la obligación de firmar el laudo. Además, el código en su artículo 631, otorga facultades para que en su resolución los árbitros puedan condenar en costas, daños y perjuicios y aún imponer multas; pe

---

62. Gómez Lara, op. cit. p. 185

ro para hacerlas efectivas deberán recurrir al juez ordinario.

En efecto, según lo analizamos con anterioridad la ejecución de los laudos arbitrales corresponde a los tribunales de la jurisdicción. Dentro de las disposiciones que comentamos se establece que notificado el laudo a las partes se pasarán - los autos al juez ordinario para su ejecución. ( art. 632)

Anteriormente, precisamos las características de la - homologación y el exequátur que el juez debe ofrecer para lograr la ejecución del laudo, nos resta señalar aquí, que el artículo 634 del ordenamiento en cuestión, obliga a los jueces ordinarios a impartir el auxilio de su jurisdicción a los árbitros.

Continuando con el análisis del código procesal, nos encontramos con que el mismo establece que la apelación en contra del laudo , solo será admisible conforme a las reglas del derecho común y que contra las resoluciones del árbitro designado por el juez cabe el amparo de garantías conforme a las - leyes respectivas. (art.635)

En interpretación de este artículo, señalan Witker y Péreznieto que "...en el derecho mexicano hay que distinguir dos casos: Cuando el árbitro o árbitros han sido nombrados únicamente por las partes , para que su decisión sea ejecutada deberá ser ratificada por un juez jurisdiccional, y en este momento puede proceder el recurso de amparo en su contra; cuando el árbitro o árbitros han sido nombrados directamente por la autoridad judicial su decisión se considera acto de autoridad". (63)

Las resoluciones de los árbitros, por sí mismas, no constituyen resoluciones de autoridad, y contra ellas no procede el juicio de garantías. (64) En todo caso, podemos afirmar que el juicio de garantías será procedente en contra de la ejecución que el juez ordinario debe realizar, pues dicho acto es por su naturaleza un acto de autoridad.

Con lo anterior concluimos el repaso general de las disposiciones de carácter nacional, que nos propusimos, en relación con el arbitraje; en seguida, comenzamos el análisis de esta figura en el ámbito internacional.

### 1.5. La regulación internacional del arbitraje.

La comunidad internacional preocupada por alcanzar el caro anhelo de establecer y mantener la paz mundial que permita el desarrollo armónico de la humanidad, ha creado a lo largo de la historia, diversos procedimientos para el arreglo pacífico de las controversias entre los estados.

Dentro de estos procedimientos podemos diferenciar entre los llamados diplomáticos y los procedimientos jurisdiccionales; dentro de los primeros se incluyen a la negociación, los buenos oficios, la mediación y la conciliación y en los segundos podemos incluir a la jurisdicción y al arbitraje. (65)

Tomando en consideración el objeto del presente trabajo nos enfocaremos a tratar lo relativo al arbitraje como medio de solución pacífica de controversias internacionales.

Citemos a Malpica para definir al arbitraje internacional como, el acuerdo por medio del cual los estados someten sus diferencias presentes o futuras, a la decisión de una per-

64. Semanario Judicial de la Federación, tomo XCVI, p. 477. Citado por Briseño Sierra, op. cit., p. 196

65. Cfr. Sorensen Max. op. cit., p. 627 y ss.



sona (árbitro) o de varias personas (comisión arbitral), libremente nombradas por las partes en conflicto, quienes deben resolver con base en el derecho internacional o en la equidad según sean instruidas por las partes. (66)

Como podemos observar en esta definición encontramos los elementos propios de la figura del arbitraje, pero con la referencia al carácter internacional del mismo.

En el repaso histórico de la figura del arbitraje que elaboramos al principio de este ensayo, señalamos que la mayoría de los tratadistas coinciden en considerar como punto de partida del arbitraje internacional de la época contemporánea al Tratado de Amistad, Comercio y Navegación celebrado entre Gran Bretaña y Estados Unidos en el año de 1794, comúnmente conocido como Tratado Jay.

En efecto, es a partir de esta experiencia cuando entre los estados se genera un gran movimiento en favor de la adopción de la solución arbitral para el arreglo pacífico de controversias; afirma Sorensen que "...los arbitrajes del Tratado Jay fueron seguidos por gran cantidad de otros arbitrajes en el siglo XIX, cuyo rasgo general fue la referencia a las comisiones mixtas". (67)

Es así que el procedimiento arbitral fue tomando fuerza durante el siglo XIX, para llegar a finales del siglo, en 1899,

---

66. Malpica de Lamadrid, Luis. "El Arbitraje Internacional y el Derecho Marítimo". VI Simposio sobre el Arbitraje Comercial Internacional y el Derecho Marítimo. IMCE, México, 1980, p. 22

67. Sorensen, op. cit., p. 636

a la Primera Conferencia de la Paz de La Haya. Para Sepúlveda, en esta Conferencia "... el arbitraje empezó a ser considerado como una institución respetable y susceptible de generalizarse". (68)

Es en este contexto de simpatía generalizada de los estados hacia el arbitraje, que fue posible establecer dentro de las disposiciones de la Convención sobre Solución Pacífica de Controversias, (resultante de esta Convención), en el capítulo II, parte IV, la mal llamada Corte Permanente de Arbitraje, que sería mantenida en la Convención resultante de la Segunda Conferencia de la Paz de La Haya de 1907, declarándose en los artículos 16 y 38 respectivamente, que "...En las cuestiones jurídicas y en primer término en las cuestiones sobre interpretación o aplicación de los tratados internacionales, las potencias contratantes reconocen al arbitraje como el medio más eficaz y al mismo tiempo, el más equitativo para resolver los conflictos que no hayan podido solucionarse por la vía diplomática". (69)

Lo anterior representa un gran impulso para el desarrollo del arbitraje internacional, y el establecimiento de la Corte lo podemos considerar como antecedente directo de la Corte Internacional de Justicia de Naciones Unidas.

Anotamos que es incorrecta la denominación de Corte Permanente de Arbitraje; en virtud de que no es corte, ni tampoco es permanente, y se encuentra estructurada de la siguiente forma:

---

68 . Sepúlveda, op. cit., p. 390

69 . Ibidem, p.

a) Por una lista de personas de reconocida competencia en cuestiones de derecho internacional, de la más alta reputación moral y dispuestas a aceptar los deberes de árbitro; dichas personas son designadas por las partes contratantes, limitándose la designación a cuatro personas por cada parte.

b) Por el Consejo Administrativo, compuesto por los representantes diplomáticos de los estados miembros, acreditados en las Conferencias, presididos por el ministro de relaciones exteriores de Holanda.

c) Por la Oficina Internacional, que se encarga de los registros y archivos de la Corte, y está a cargo de un Secretario General, con sede en La Haya. (70)

Conforme a esta estructura, las partes contratantes que deseen recurrir al arbitraje pueden escoger sus árbitros de la lista de la Corte, facilitándose en esta forma la consecución del tribunal arbitral.

Por lo anterior, podemos afirmar que al crearse la Corte Permanente de Arbitraje no se creó un tribunal, mas bien se integró un mecanismo para establecer tribunales arbitrales.

Señala Sorensen, que desde el establecimiento de la Corte Internacional de Justicia, la Corte Permanente de Arbitraje ha experimentado una declinación, aunque el mismo autor reconoce la conveniencia del arbitraje cuando se quiere dar poca publicidad al asunto, o bien, cuando se trata de problemas técnicos que serían mejor investigados por un tribunal dotado de conocimiento técnico. (71) También en el ámbito internacional, el arbitraje se puede concertar antes o después de que surja la controversia materia del mismo. Así, dentro de la cláusula o compromiso arbitral, las partes pueden establecer el procedimiento a seguir, la sede del tribunal arbitral, los términos o plazos a los que se han de sujetar las partes y los árbitros, el idioma que se utilizará y fundamentalmente, si el laudo debe pronunciarse apegado a estricto derecho o conforme a equidad, en función del procedimiento acordado.

Es condición sine qua non que las partes hayan manifestado su voluntad de someter una disputa presente o futura a la -

---

70. Ibidem. p. 392.

71. Sorensen. op. cit., p. 647.

solución arbitral. Pero existen ciertos asuntos que por voluntad política de los estados no son susceptibles de ser resueltos por medio de arbitraje, en virtud de ser considerados por los estados - como cuestiones de soberanía nacional y no sujetas a la decisión de terceros.

Es por ello, que en la mayoría de las cláusulas y compromisos arbitrales los estados excluyen aquéllas controversias que surjan y afecten los intereses vitales, la independencia o el honor de los mismos. (72)

No obstante lo anterior, nos podríamos preguntar si los distintos arbitrajes que la historia registra en materia de límites territoriales o soberanía sobre determinados espacios, tanto continentales como insulares, podrían considerarse como asuntos de interés vital o independencia de los estados. La respuesta sería materia de un largo y profundo análisis que excede los alcances del presente trabajo; sin embargo, podemos manifestar que, si bien la controversia territorial es a todas luces asunto de cuando menos, interés vital de los estados, generalmente la voluntad de someterla a una decisión arbitral nace con posterioridad al conflicto, por lo que se tiene mucho cuidado en el momento de designar árbitros, elegir el procedimiento, la sede, etc. Aunado a lo anterior, debemos reflexionar en que la solución arbitral es una alternativa en contra del uso de la fuerza para imponer la soberanía de algún estado sobre cierto territorio, lo cual, de alguna forma nos consuela.

Ahora bien, por lo que se refiere al laudo pronunciado co-

---

72. Cfr. Sorensen, op. cit., p. 640, Sepúlveda, op. cit., p. 391.

mo resultado de un arbitraje internacional, el mismo debe ser considerado como obligatorio para ambas partes. El artículo 81 de la Convención de La Haya de 1907 establece que "...el laudo arbitral debidamente dictado y dado a conocer a las partes, decidirá el conflicto en forma definitiva y sin apelación". (73)

En la mayoría de los tratados y compromisos de arbitraje acordados por los estados se establece el anterior principio, dándole obligatoriedad a la decisión de los árbitros. Esto es lógico si pensamos que todas las características del arbitraje han sido debidamente pactadas por las partes, por lo que parecería poco serio que después de todo un procedimiento arbitral, que en muchas ocasiones implica grandes esfuerzos, la parte a la que no favorece el laudo se negara a cumplirlo.

En relación con lo anterior nos permitiremos transcribir - la cita que Gómez Robledo hace al analizar el arbitraje que por acuerdo celebrado entre Canadá y los Estados Unidos de Norteamérica se llevó a cabo para establecer los daños ocasionados por la Fundición Trail, ( sociedad canadiense, ubicada en la localidad de Trail dentro del territorio de Canadá ), en el estado de Washington, territorio de los Estados Unidos; apunta Gómez Robledo que "... en su decisión final la comisión arbitral se vio precisada a reconsiderar la cuestión primera del artículo III en virtud de que Estados Unidos reclamaba la indemnización mayor de la que le había sido acordada en la decisión del 16 de abril de 1938, alegando además el acaecimiento de mayor número de daños

---

73. Sorensen, op. cit., p. 643.

a partir del año de 1937. Sin embargo, el tribunal deniega la petición estadounidense referente a una mayor indemnización, en virtud de considerar que el laudo dictado previamente debía ser considerado como poseyendo autoridad de cosa juzgada, y que la autoridad de res judicata que se vincula a una decisión final de un tribunal internacional es una regla esencial y bien establecida en derecho internacional". (74)

Por otra parte, el artículo 84 de la Convención antes mencionada, establece el principio de que el laudo arbitral solo es obligatorio para las partes en litigio y no obliga a terceros.

A continuación, debemos referirnos a la experiencia de nuestro país en relación con el arbitraje internacional.

Si bien México ha sido un país que de manera regular ha recurrido a esta forma de solución de controversias internacionales, los resultados obtenidos, en algunos casos, no resultan del todo agradables. A manera de ejemplo, bastará con citar el arbitraje pactado con los Estados Unidos, en 1902, en relación con los Fondos Piosos de las Californias, (que fue la primera controversia sometida a la Corte Permanente de Arbitraje), o bien, el celebrado con Francia, en 1909, respecto de la Isla de la Pasión o Clipperton, en el que se designó como árbitro al rey Víctor Manuel III, de Italia; ciertamente los laudos resultantes en estos dos casos fueron muy poco convincentes, y contrarios a los intereses mexicanos. (75)

Justo es que citemos además, el arbitraje celebrado en 1910, también con los Estados Unidos, sobre la disputa surjida

---

74. Gómez Robledo V., Alonso. Responsabilidad Internacional por Daños Transfronterizos. UNAM, México, 1983, p. 37

75. Para un completo análisis de estos casos, consultar a Gómez Robledo, An-

en relación con el territorio de El Chamizal, en el que el laudo pronunciado por la comisión constituida como tribunal arbitral, favoreció en su mayor parte a nuestro país, no obstante que su cumplimiento se logró hasta el año de 1963 después de múltiples esfuerzos y negociaciones.(76)

Es importante mencionar que nuestro país estableció diversas comisiones mixtas con los gobiernos de Alemania, Francia, Estados Unidos, Gran Bretaña e Italia, con el ánimo de solucionar mediante el arbitraje las reclamaciones motivadas por los daños sufridos por nacionales de esos países, durante el periodo revolucionario de nuestra historia.

Reproducimos a continuación, los cuadros presentados por Seara Vazquez en relación con los convenios de solución pacífica o arbitraje y de las convenciones de reclamaciones, en los que es parte México (77):

#### CONVENIOS DE SOLUCION PACIFICA O ARBITRAJE

##### 1. BILATERALES

Celebrados con:

BRASIL, 11-IV-1909; COLOMBIA, 11-VII-1928; ESPAÑA 11-I-1902; ESTADOS UNIDOS 24-III-1908, 24-VI-1910; FRANCIA 2-III-1909, 2-VII-1930; ITALIA 16-X-1907.

##### 2. MULTILATERALES:

Tratado de arbitraje obligatorio, 29-I-1902; Tratado sobre reclamaciones por daños y perjuicios pecuniarios 30-I-1902; Convención que suprime la aplicación del artículo tercero del anterior tratado 13-VII-1906; Convención para el arreglo pacífico de los conflictos internacionales 16-X-1907; Conven-

---

tonio. México y el arbitraje internacional. Ed. Porrúa, México, 1966.

76. Idem

77. Seara Vazquez, Modesto. Política Exterior de México. Ed. Porrúa, México, 1984, p. 205 y ss.

ción concerniente a la limitación del empleo de la fuerza para el cobro de deudas escriturarias 18-X-1907; Tratado sobre renuncia a la guerra 27-VII-1928; Convención general de conciliación interamericana 5-I-1929; Tratado general de arbitraje interamericano y protocolo de arbitraje progresivo 5-I-1929; Protocolo adicional del tratado anterior 26-XII-1933; Tratado antibélico de no agresión y de conciliación 10-X-1933. Convención sobre derechos y deberes de los estados 26-XII-1933; Tratado relativo a la prevención de controversias 23-XII-1936; Convención sobre mantenimiento, afianzamiento y restablecimiento de la paz 23-XII-1936; Tratado interamericano sobre buenos oficios y mediación 23-XII-1936; Tratado americano de soluciones pacíficas (Pacto de Bogotá) 30-IV-1948.

#### LAS CONVENCIONES DE RECLAMACIONES

( se incluyen renovaciones, prórrogas, etc.)

Con	Fechas
ALEMANIA	16-III-1925; 20-XII-1927; 15-XII-1928 14-VII-1929.
ESPAÑA	7-II-1844; 17-VII-1847; 14-XI-1851; 12-XI-1853; 25-XI-1925; 5-XII-1930.
ESTADOS UNIDOS	11-IV-1839; 30-I-1843; 10-IX-1923; 17- VIII-1929; 8-IX-1923; 16-VIII-1927; 2-IX-1929; 18-VI-1932; 24-IV-1934; 19- XI-1941.
FRANCIA	9-III-1839; 4-VII-1868; 19-IV-1871; 27- XI-1872; 20-XI-1874; 29-VI-1876; 25-IX- 1924; 12-III-1927.
GUATEMALA	26-I-1888; 22-XII-1891.
ITALIA	13-I-1927.
GRAN BRETAÑA	15-X-1842; 4-XII-1851; 19-XI-1926.

México, como miembro de la Organización de las Naciones Unidas, siempre ha procurado seguir los lineamientos establecidos en el seno de dicha organización; en este sentido, cabe mencionar que el artículo 33 de la Carta de Naciones Unidas propone -



al arbitraje como uno de los instrumentos de solución de controversias que sean susceptibles de poner en peligro el mantenimiento y la seguridad internacionales. (78)

Asimismo, en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, en el artículo 24, se contiene el pronunciamiento de los estados miembros en favor del arbitraje, como uno de los procedimientos de solución pacífica de las controversias.

Nuestro país es uno de los grandes promotores pacifistas de la comunidad internacional; su política exterior se encuentra fundamentada en reconocidos principios de convivencia y desarrollo armónico; y aún cuando en anteriores ocasiones la figura del arbitraje internacional no ha sido, según anotamos, del todo favorable, consideramos que México debe continuar apoyando en todos los foros del mundo la solución pacífica de controversias internacionales, y dentro de éstas, al arbitraje.

---

78. En dicho artículo se recomiendan, además, la negociación, la conciliación, la investigación, la mediación, el arreglo judicial y el recurso a organismos o acuerdos internacionales.

## CAPITULO II

### EL ARBITRAJE MARITIMO EN EL DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO

En este capítulo nos proponemos el estudio de la figura - del arbitraje marítimo en el campo internacional público, para lo cual nos referiremos al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978.

Pero antes, haremos una breve referencia al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de 1924 y de su Protocolo de Enmiendas de 1968, ya - que este último tratado ha sido el rector de la relación contractual del transporte marítimo en los últimos años, y la elaboración y adopción del Convenio de las Naciones Unidas se hizo con el fin primordial de sustituir al citado de 1924.

#### 2.1. Breve referencia al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de 1924 ( Reglas de La Haya) y su Protocolo de Enmiendas de 1968, ( Protocolo de Visby ).

A finales del siglo pasado, el gran desarrollo del transporte marítimo provocado por la acelerada evolución de los buques de vapor, enfrentó a los navieros y a los usuarios de este medio de transporte con la necesidad de unificar las reglas y - condiciones bajo las cuales se debería regir esta actividad.

Esta necesidad dió como resultado que en el año de 1924 - fueran elaboradas las comunmente denominadas Reglas de La Haya,

y que a partir de entonces la gran mayoría de las líneas navieras del mundo incorporaran dichas reglas en sus conocimientos de embarque (\*) unificando así, a nivel internacional, los derechos y obligaciones de las partes que intervienen en el contrato de transporte marítimo de mercancías.

Según señala Melo " ... es evidente que casi la totalidad de los conocimientos de embarque, incluyendo aquellos que expiden las líneas mexicanas, someten sus controversias a las Reglas de La Haya ..." (78)

Pero, ¿como se llegó a la elaboración y adopción de las Reglas de la Haya?

En 1891 las asociaciones de derecho marítimo de distintos países, crearon el Comité Marítimo Internacional con el propósito de promover en todo el mundo la uniformidad de las leyes marítimas. (79)

Así pues entre los años 1920 y 1921 fue formulado por este Comité el Convenio Internacional para la Unificación de - Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, comúnmente conocido como Reglas de La Haya; y en la XIV Conferencia Plenaria del Comité Marítimo Internacional que tuvo lugar en la ciudad de Gothenburg en el año de 1923 el convenio fue aprobado. (80)

En tal virtud el gobierno de Bélgica invitó a todos los países interesados a participar en la Quinta Conferencia Diplomática Marítima celebrada en la ciudad de Bruselas en donde el

---

(\*) Consultar la nota mínima sobre el Conocimiento de Embarque que presentamos al final de este trabajo.

(78) Melo, op. cit. pág. 54

(79) International Maritime Arbitration Organization. ICC-CMI Rules Paris, 1979. pág. 20

(80) Moore, Jhon C. "The Hamburg Rules" Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 10, No. 1, E.U.A., 1978, pág. 2

25 de agosto de 1924 fué firmado el convenio mencionado.

53.

Las Reglas de La Haya han sido adoptadas por los siguientes países: (81)

Algeria	India	Holanda	Suiza
Argentina	Indonesia	Nueva Zelanda	Suecia
Australia	Irán	Nigeria	Tánger
Bahamas	Iraq	Noruega	Tanzania
Barbádos	Israel	Pakistán	Tasmania
Bélgica	Italia	Perú	Tailandia
Bermuda	Jamaica	Filipinas	Trinidad y Tobago
Camerún	Japón	Polonia	Túnez
Gambia	Kenia	Portugal	Turquía
Alemania (RFA)	Libano	Rumania	Estados Unidos de América
Ghana	Liberia	Samoa	Unión de Repúblicas Sovieti- cas Socialistas
Gran Bretaña	Malasia	Senegal	Yugoslavia
Irlanda del Norte	Madagascar	Sierra Leona	
Grecia	Malta	Singapur	
Granada	Mauricio	Sud-Africa	
Hong-Kong	Monáco	España	
Hungría	Marruecos	Sudán	

Mexico suscribió éste convenio pero no lo ha ratificado. (82)

A partir de 1924 las Reglas de La Haya han sido de gran utilidad y eficiencia en la relación marítima comercial y "en su integridad han demostrado un rotundo éxito que ha sido probado en gran medida, basado en la práctica comercial". (83)

Ahora bien, en el año 1963 a instancias nuevamente del Comité Marítimo Internacional se realizaron una serie de enmiendas a las Reglas de La Haya con objeto de adecuarlas a los desarrollos de los últimos años; a dichas enmiendas se les deno-

(81) Astle, W. E. "Shipowners' Cargo Liabilities & Immunities" Ed. HF&G. Witherby Ltd., Londres, 1967, p. 471 y ss.

(82) Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Ed. Herrero, México, 1980, p. 848

(83) Moore, op. cit., pág. 2

minó como Protocolo de Visby.

De igual forma el gobierno belga convocó a la XII Conferencia Diplomática Marítima que concluyó en Febrero de 1968 - con la firma del Protocolo de Visby.

Este protocolo de enmiendas a las Reglas de La Haya ha sido ratificado por los siguientes países: (84) Dinamarca, Ecuador, Francia, Líbano, Reino Unido de la Gran Bretaña, Noruega, Singapur, Siria, Suecia y Suiza.

El convenio afecta a los Conocimientos de Embarque expedidos en cualquier país signatario, de ahí la importancia que tiene aún para las naciones que no lo han ratificado, como sucede con los países latinoamericanos, principalmente para los aseguradores de America Latina cuyo negocio en el ramo de transporte consiste principalmente en importaciones procedentes de aquellas partes del mundo.

Debemos señalar que aún cuando nuestro país no ha ratificado las Reglas de La Haya las líneas navieras nacionales las incluyen en sus conocimientos de embarque, y en consecuencia - las mismas tienen aplicación entre las partes.

Pues bien, ni en las Reglas de La Haya de 1924, ni en el protocolo de Visby de 1968 encontramos disposición alguna que se refiera al arbitraje para solucionar las disputas provenientes del cumplimiento o interpretación del contrato de transporte marítimo de mercancías.

Esta deficiencia es suplida en el Convenio de Naciones -

---

(84) Secretaria de Comunicaciones y Transporte. Comisión Nacional de Fletes Marítimos. "El Conocimiento de Embarque" México, 1982, p. 48

Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, el cual analizaremos a continuación y cuya adopción por parte de algún Estado implica la denuncia de las mencionadas Reglas de La Haya y de las enmiendas contenidas en el Protocolo Visby.\*

Como anexo de este trabajo y para una rápida referencia se incluye el texto íntegro del Convenio para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de 1924 (Reglas de La Haya) y de su Protocolo de Enmiendas de 1968 (Protocolo Visby).

## 2.2. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. (Reglas de Hamburgo)

### 2.2.1. Antecedentes.

En la ciudad de Hamburgo, República Federal de Alemania, el día 31 de mayo de 1978 fue adoptado el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, mejor conocido como Reglas de Hamburgo.

Mediante la resolución 31/100 de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 15 de Diciembre de 1976, se decidió que en el año de 1978 se convocara a una conferencia de plenipotenciarios en Nueva York o en cualquier otro lugar adecuado para el cual el Secretario General recibiera una invitación para que, con base en el capítulo IV del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional,

---

\* Así lo prevé expresamente el artículo 31 de la Convención de Hamburgo en sus párrafos 1 y 2, dando la oportunidad a los Estados de retrasar la denuncia de las Reglas de La Haya-Visby hasta cinco años después de la fecha de entrada en vigor internacional de la nueva Convención.

CNUDMI, sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones (que contenía un proyecto de convenio), se examinará la cuestión del transporte marítimo de mercancías e incorporará los resultados en un convenio internacional y en los demás instrumentos que estimara apropiados. (85)

Así pues, del 6 al 31 de mayo de 1978 se celebró la conferencia en la ciudad de Hamburgo, estando representados los setenta y ocho estados siguientes: (86)

Alemania, República Federal de; Argelia; Argentina; Australia; Austria; Bangladesh; Bélgica; Bolivia; Brasil; Bulgaria; Canadá; Colombia; Costa de Marfil; Cuba; Checoslovaquia; Chile; Dinamarca; Ecuador; Egipto; España; Estados Unidos de América; Filipinas; Finlandia; Francia; Gabón; Ghana; Grecia; Honduras; Hungría; India; Indonesia; Irán; Iraq; Irlanda; Italia; Jamaica; Japón; Kenia; Kuwait; Liberia; Madagascar; Malasia; Mauricio; México; Nigeria; Noruega; Omán; Países Bajos; Pakistán; Panamá; Perú; Polonia; Portugal; Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; República Árabe Siria; República de Corea; República Democrática Alemana; República Socialista Soviética; de Belorusia; República Socialista Soviética de Ucrania; República Unida de Camerún; República Unida de Tanzania; Rumania; Santa Sede; Senegal; Sierra Leona; Singapur; Suecia; Suiza; Tailandia; Trinidad y Tobago; Túnez; Turquía; Uganda; Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; Venezuela; Yemen Democrático; Yugoslavia y Zaire. Guatemala envió un observador a la conferencia.

---

(85) Naciones Unidas. Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. A/CONF.89/13, pág. 1.

(86) Idem.

Además los siguientes organismos enviaron observadores a la conferencia: (87)

ORGANISMOS ESPECIALIZADOS

Fondo Monetario Internacional

Organización Consultiva Marítima Intergubernamental

ORGANOS DE LAS NACIONES UNIDAS

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Comisión Económica para Africa

OTRAS ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES

Comunidad del Caribe y Mercado de la Comunidad del Caribe

Consejo de Europa

Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril

Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos

ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

Asociación Internacional de Armadores

Asociación Latinoamericana de Armadores

Cámara de Comercio Internacional

Conferencia Marítima Internacional y del Báltico

Unión Internacional de Seguros de Transporte

Según anotamos, el transporte marítimo de mercancías a partir del año de 1924 ha seguido la regulación establecida -



por las Reglas de La Haya y de su Protocolo de enmiendas de - 1968.

Es por ello que la conferencia de Hamburgo constituía un evento de extraordinaria relevancia en el ámbito comercial marítimo al intentar la sustitución de las mencionadas Reglas de La Haya-Visby, por un nuevo convenio internacional, cuyo proyecto había sido elaborado por la CNUDMI. Diversos tratadistas cuestionan la necesidad de sustituir la legislación establecida en La Haya-Visby por la que proponen las Reglas de Hamburgo. (88)

" ... en Hamburgo el espíritu de La Haya estaba presente en el salón, en las salas en las que los comités y los grupos de trabajo se reunían, en los pasillos y restaurantes, así como en las calles. Para muchos, existía un conjunto de principios que había que defender en su totalidad, y en cada una de sus partes. Para la mayoría, sin embargo se trataba de un dragón al que había que aniquilar con cualquier medio disponible". (89)

En efecto, los cambios que la conferencia de Hamburgo proponía implicaban un giro completo en la relación contractual del transporte marítimo de mercancías que hasta ese momento se seguía.

Como señala Domingo Ray, " ... el tema del contrato de transporte es uno de los más importantes en el campo del derecho marítimo y de los que tienen más interés para los armadores, cargadores, consignatarios, y sus respectivos seguros.

(88) \* Cfr. RODIERE, RENE. "La responsabilité Du Transporteur Maritime suivant les règles de Hambourg, 1978". Le Droit Maritime Français, No. 356 Paris, 1978, P. 452. Fisher, E. G. "Hamburg-An Advance?". Lloyd's List, Londres 1979. Este último autor cuestiona: "It appears that we are all set down the road of change, but are we going backwards of forwards?"

(89) Moore, op. cit., pág. 5

Resalta así, la trascendencia que reviste el estudio del sistema vigente y del elaborado en Hamburgo con la finalidad de reemplazar al actual". (90)

Es importante destacar que durante el desarrollo de la conferencia fueron evidentes diversas posiciones en torno a la necesidad de la adopción de estas nuevas reglas para el transporte marítimo de mercancías, mismas que más adelante relatamos y que necesariamente influyeron en el postulado que para el arbitraje disponen las Reglas de Hamburgo.

Por considerarlo de interés reproducimos a continuación el mensaje enviado por Lord Justice Roskill, Presidente de la Asociación Británica de Ajustadores de Averías, a los representantes de los distintos países acreditados en la Conferencia, en donde sentenciaba: (91)

"Those who propose them do not, with all respect, seem to me to be asking the only relevant question-Is this change necessary to a better working result in practice? \*\*\* One begins to suspect, rightly or wrongly, that these proposals emanate from some who have no practical experience in how well the Hague Rules have worked over the last fifty years. Once again I venture to repeat, has anyone counted the cost of these changes if they are made?.

(Para aquéllos que lo proponen, con todo respeto, les hago una pregunta ¿ es este cambio necesario para un mejor resultado práctico? \*\*\* Uno empieza a sospechar, bien o mal, que estos cambios provienen de gente sin experiencia en lo bien que han funcionado las Reglas de la Haya en los últimos cincuenta años. Una vez más, repito ¿alguien ha evaluado el costo de estos cambios, si se efectúan?).

## 2.2.2. Principales Cambios Introducidos por este Convenio.

Con el ánimo de profundizar el análisis que venimos reali-

(90) Ray Domingo José. "La Responsabilidad del transportista en las Reglas de Hamburgo y la Solución Arbitral de Controversias". IV Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional y Derecho Marítimo. IMCE, México, 1980. pág. 42.

(91) Cfr. Moore, op. cit. pág. 5

zando sobre las llamadas Reglas de Hamburgo y sin pretender a gotar o adentrarnos en los cambios que estas reglas proponen como regulación para el transporte marítimo de mercancías, en contraposición con lo establecido por las Reglas de La Haya-Visby, anotaremos aquéllas modificaciones que en nuestra opinión son las más relevantes:

A) Se establece el principio general de la responsabilidad fundada en la culpa, pero el transportador solo puede exonerarse de la responsabilidad acreditando que se tomaron todas las medidas razonablemente requeribles para evitar el siniestro (artículos 5, 6 y 8.). Estos artículos han sido considerados como el "corazón" de las Reglas de Hamburgo (92). En efecto, a diferencia de lo establecido en las Reglas de La Haya-Visby, en el nuevo convenio se revierte la carga de la prueba hacia el transportista el cual deberá probar que adoptó todas las medidas razonables y necesarias para evitar el siniestro de las mercancías. Para Legendré la prueba que requiere la convención es "diabólica", ya que, para algunos todo accidente podría ser evitado, y en consecuencia la responsabilidad se funda en la culpa o presunción de negligencia. (93) En cambio, Rodiere considera que la Convención exige la prueba de la "diligencia razonable" del transportista y que en realidad este sistema es menos severo que el que se exige conforme a las causales de exoneración del naviero contempladas en las Reglas de La Haya-Visby. (94)

---

(92) Moore, op. cit. p. 6

(93) Legendré, Claire. "La Convention des Nations Unites Sur le Transport de Marchandises per mer". Le Droit Maritime Français No. 355 Paris, 1978, p. 387.

(94) Rodiere, op. cit. p. 452

B) Se realiza una distinción entre porteador y porteador efectivo, definiendo al primero como la persona que por sí o por medio de otra que actué en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador y al segundo como toda persona a quién el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quién se ha encomendado esa ejecución (artículo 1). (95)

C) Se elimina la limitación de responsabilidad en favor del transportista naviero por las causales de error en la navegación o manejo del buque e incendio. (artículos 5 y 6). (96)

D) Se incluye como responsabilidad del porteador la demora o retraso en la entrega de las mercancías (artículo 5), limitándose dicha responsabilidad a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso. (artículo 6, inciso b).

E) La responsabilidad del porteador por daños y pérdida de las mercancías se limita a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a 2.5 unidades de cuenta

---

(95) En opinión de Rodiere esta disposición se inspira en la Convención de Guadalajara sobre transporte aéreo, aún cuando en aquella se distingue entre transportista (aéreo) contractual y transportista (aéreo) de hecho. Rodiere, op. cit. p. 460

(96) Los navieros latinoamericanos se oponen fuertemente a esta disposición de las Reglas de Hamburgo; en la XV Asamblea de la Asociación Latinoamericana de Armadores se estableció entre otros puntos, que "Las Reglas de Hamburgo, sancionadas el 31 de marzo de 1978, consagran una fórmula de responsabilidad genérica inspirada en el derecho común con un margen de discrecionalidad grande y una transferencia radical de los riesgos al hacer incidir exclusivamente en el transportador los errores en la navegación, sean del Capitán del buque, su tripulación o de los prácticos". Memoria de la XV Asamblea General ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores, Noviembre, 1978, p. 10 y ss.

por kilogramo de peso bruto de las mercancías. (artículo 6, - párrafo 1).

F) La unidad de cuenta para los efectos de límite de responsabilidad del porteador son los Derechos Especiales de Giro establecidos por el Fondo Monetario Internacional. (artículo 26). (97).

G) El periodo de prescripción de las acciones relativas al contrato de transporte de mercancías es de dos años a partir de la fecha en que el porteador entrega las mercancías o de cuando debería haberlas entregado. (artículo 20) (98)

H) Se introducen normas generales de jurisdicción. (artículo 21).

I) Asimismo, siendo el motivo fundamental de este análisis, se introducen normas generales de arbitraje (artículo 22).

Desde luego existen otras diferencias entre lo establecido por las Reglas de la Haya y lo propuesto por las Reglas de Hamburgo (99); con lo anterior, repetimos, solo intentamos destacar aquellos cambios que nos parecen los más relevantes, que denotan la importancia que la entrada en vigor de la nueva -

---

(97) La equivalencia de los Derechos Especiales de Giro (Special Drawing Rights) aparece publicada diariamente en la Prensa Financiera Nacional e Internacional.

(98) Este cambio ha sido fuertemente criticado por considerarse muy amplio el término de prescripción. Conforme al artículo III, 6, de las Reglas de La Haya-Visby el periodo de prescripción de las acciones es de un año por considerarse tiempo suficiente para que las mercancías sean trasladadas del puerto de destino a la fábrica o al lugar en donde se quita el empaque y se vea el estado real de las mercancías. Cfr. Moore, op. cit., p. 8

(99) Cfr. El Conocimiento de Embarque, op., cit. pág. 53 y ss.

Convención representaría en la relación entre navieros, operadores y usuarios del servicio de transporte marítimo de mercancías.

### 2.2.3. Desarrollo de la Conferencia de Hamburgo.

Como habíamos señalado, en la conferencia se encontraban representados 78 estados.

Las diferentes opiniones expresadas por las distintas de legaciones asistentes pueden consultarse en el informe elaborado por el jefe de la delegación que representó a nuestro país en la conferencia (100): a continuación transcribimos las partes conducentes de dicho informe que permitan adentrarnos en lo acontecido en el seno de las negociaciones de la Conferencia:

" En el seno del GRULA (Grupo Latinoamericano), se presentaron dos tendencias, la de los países que habían participado en la elaboración del proyecto de convenio en UNCITRAL, que lógicamente apoyaba dicho proyecto, y el de los países que cuentan con flota mercante de alguna importancia, que se sentían afectados por la tendencia del convenio, (Argentina, Colombia, Chile y Perú).

En el Grupo Latinoamericano la posición de la Delegación Mexicana fue tendiente a lograr un justo medio, es decir que el nuevo convenio beneficiara a los usuarios del transporte marítimo, (importadores, exportadores), sin perjudicar a las flotas mercantes de los países en desarrollo.

---

(100) Informe sobre la Conferencia de las Naciones Unidas para la adopción de un convenio de transporte marítimo de mercancías, por Luis Alberto Amado Castro, jefe de la Unidad de Asuntos Internacionales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Julio de 1978.

El Grupo Africano hacía valer la presión de sus numerosos votos en las decisiones, sin embargo, es de mencionarse que los africanos franco-parlantes, comprendieron la posición de la Delegación Mexicana y de la mayoría del Grupo Latinoamericano, por lo que en las decisiones fundamentales, no se siguió la línea radical que propugnaba el Grupo Africano y que afectaba a los intereses de países en desarrollo, que como el nuestro, cuenta con flota mercante de cierta importancia.

El Grupo Asiático fue coordinado por Indonesia, pero sus componentes estaban muy divididos, ya que Malasia, Singapur y Bangladesh, pretendían que el futuro convenio no lesionara los intereses de las flotas mercantes y por su parte la India y Filipinas, llegaron a tener serias dificultades al disputarse "el liderazgo", de defensores de los intereses del 3er. mundo. (sic)

Los países de la Comunidad Económica Europea, sostenían una posición radical en contra del proyecto del convenio, pues toda modificación del status actual, perjudica a sus intereses económicos.

Los países Nórdicos, observaron una posición positiva hacia el proyecto de convenio.

Los Estados Unidos, Canadá y Francia, constituyeron otro grupo que apoyando el proyecto de convenio, concentraban sus esfuerzos en poner un límite muy alto en la responsabilidad del naviero, de tal manera que, en un momento dado, pudiera desaparecer el seguro de carga.

El Grupo de los Países de Economía Centralizada coincidían más con los países de la Comunidad Económica Europea, que con cualquiera de las otras tendencias ya descritas, sólo un país de este Grupo, Hungría, mani-

---

festó en determinados momentos, un apoyo decidido a la posición de la mayoría del Grupo Latinoamericano".

Son de gran importancia las posiciones antes transcritas y básicamente se resumen en lo siguiente:

1.- Los países que cuentan con flota mercante de importancia prefieren la regulación de las Reglas de La Haya-Visby que otorga una mayor protección al naviero, conforme a las excluyentes de responsabilidad que las mismas consagran.

2.- Los países que no cuentan con flota mercante de importancia buscan la protección de los usuarios del transporte marítimo, y en este sentido las Reglas de Hamburgo concilian más con sus intereses.

3.- Aquellos países, como es el caso de México, que cuentan con flota mercante en desarrollo pero que también intentan la protección de los usuarios del transporte marítimo, propugnan por el equilibrio de la relación contractual.

Al final, el nuevo Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, fue adoptado con el voto de 67 países a favor, ningún voto en contra, y las abstenciones de Canadá, Grecia, Liberia y Suiza. (101)

Según apunta Moore, " ... el convenio era tan bueno que nadie se atrevió a quitarle una coma siquiera, por miedo a que el tratado se afectara en su conjunto". (102)

México firmó el convenio pero aún no lo ha ratificado; consideramos como una de las razones de lo anterior el que a

---

(101) Informe, pág. 5

(102) Moore, op. cit., pág. 7



nuestro país le interesa mantener un nivel bajo en el monto de de los fletes marítimos que permita a los usuarios nacionales seguir utilizando esta vía de comercio exterior, y al aumentar se el grado de responsabilidad de las líneas navieras conforme a las estipulaciones de las Reglas de Hamburgo, estas tendrán que contratar nuevos seguros lo que al final se reflejaría en un aumento en los fletes del transporte marítimo. Como atina damente señala Fisher, el transportista marítimo necesita mayor cobertura de seguros para resistir las posibles o adicionales reclamaciones, lo que al final significará fletes más elevados que los embarcadores no desearán cubrir. (103)

También anexamos al presente trabajo el texto definitivo adoptado en la conferencia de Hamburgo; la convención ha sido ratificada por Chile, Egipto, Barbádos, Marruecos, Rumania, - Tanzania, Túnez y Uganda. (104)

El artículo 30 de la Convención establece como condición para la entrada en vigor de la misma el depósito de 20 instrumentos de aceptación ratificación, aprobación o adhesión, sin ningún otro requisito, "lo que puede ser debidamente utilizado como un antecedente en beneficio de los países en desarrollo que no obstante su superioridad numérica se ven obstaculizados en lograr la vigencia de instrumentos internacionales favorables a ellos, por requisitos técnicos adicionales como por ejemplo el que los países ratificantes representen un "X" porcenta

---

(103) Fisher, op. cit., p. s/n. Sobre este particular Moore apunta que -- conforme a las Reglas de Hamburgo los embarcadores/consignatarios - pagarán fletes mayores en relación con aquellos embarcadores/consignatarios que contraten con líneas navieras que no sigan lo establecido por Hamburgo. Moore op. cit. p. 11; esto lógicamente dejaría en desventaja a países como el nuestro que intentan el desarrollo de su marina mercante, al competir con navieros extranjeros que no se sujeten a las disposiciones de Hamburgo.

(104) Merchant's Guide to Liabilities & Documentary problems, Overseas Containers Limited, London, Octubre 1984. p. 38.

je de tonelaje de la marina mercante mundial. (105)

Contrasta con la opinión anterior, la posición de los países desarrollados que cuentan con flota mercante de importancia al preferir que para la entrada en vigencia de la convención fuera necesaria la aceptación o ratificación de ciertos Estados con un mínimo de comercio de importación o exportación o de tonelaje de marina mercante. (106)

#### 2.2.4. Opinión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece en su artículo 15 que la suprema autoridad marítima de nuestro país es el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de los cónsules mexicanos en el extranjero y de los capitanes de buques nacionales.

En tal sentido conviene conocer el punto de vista que la Secretaría mencionada formuló en torno a las Reglas de Hamburgo, tomando en consideración que correspondió a un funcionario de dicha Secretaría representar a nuestro país en tan distinguido foro: (107)

- 
- (105) Informe, p. 5. "Como ejemplo se cita el caso de el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas de la UNCTAD, que exige para su entrada en vigor el que 15 Estados se hicieran partes contratantes y que esos estados representaran en conjunto el 25% de la flota mercante mundial. En la actualidad 29 Estados, todos del Grupo de los "77" se han hecho partes contratantes, entre ellos México, pero en conjunto no representan ni el 5% del total de la flota mercante mundial, en consecuencia, ese convenio de la UNCTAD no ha entrado en vigor internacionalmente" \*
- (106) Cfr. Moore, op. cit. p. 10 "The United States sought such a requirement but the developing countries had the votes".
- (107) Informe, pág. 8 y ss.

\* Con la ratificaciones de 6 de abril de 1983 de Holanda y la República Federal de Alemania, la Convención de la UNCTAD entró en vigor internacionalmente a partir del 6 de Octubre de 1983.(cont.)

"El criterio que ha seguido nuestro gobierno sobre la efectividad y conveniencia de aprobar los diversos convenios y acuerdos multilaterales sobre transporte marítimo, ha sido el de apoyar la participación en los mismos de los países subdesarrollados o en vías de desarrollo, cuyas flotas mercantes nacionales son aún incipientes y limitadas en cuanto a capacidad y cantidad numérica se refiere.

En el caso de México la carga movida por los buques mercantes nacionales, equivale solo al 16% del total del comercio exterior que se transporta vía marítima. Por lo anterior y debido al grado de participación cada vez mayor de nuestro país en el comercio internacional, ha sido una política primordial el proteger los intereses de los usuarios del transporte marítimo y de limitar la responsabilidad de los porteadores o transportistas sin que se afecten los legítimos intereses de la flota mercante nacional." (108)

Si bien en el párrafo primero del Artículo V aparece como en todo el resto del Convenio, revertida la carga de la prueba contra el porteador, - precisamente el concepto de probar sus actos, los de sus empleados y agentes en el sentido de haber sido realizados adoptando las medidas razonablemente necesarias, constituyen la incorporación de un elemento de derecho romano que significa el probar la diligencia en contraparte del hecho culposo negligente. (sic)

En el Artículo VI los límites de la responsabilidad que ahí se plantean, pretenden cubrir los dos casos principales en los que según el Proyecto de Convenio, el porteador será responsable por la pérdida o daño de las mercancías y demora en la entrega, asimismo se señala que en ningún caso la

---

(108) En declaraciones a la prensa nacional, el Secretario de Comunicaciones y Transportes afirmó que en 1982 el tonelaje de la flota mercante nacional era de 1.2 millones, trb., y que en la actualidad se cuenta con 3 millones, tgr., esperándose aumentar a 4 millones, trb., para 1988. Periódico Novedades del 19 de agosto de 1986.

\* (cont. Cfr. Odeke-Ademuni. "The UNCTAD Liner Code" Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 17, No. 3, Ed. Jefferson Law Book Company, E.U.A., - Julio 1986. p. 454.

responsabilidad del porteador excederá de la que pueda tener en caso de pérdida total de las mercancías. Por lo que hace al límite para la pérdida o daño, será precisamente la Conferencia de Plenipotenciarios la que deberá decidir a cuantas unidades de cuenta por bulto o por unidad de carga de cuenta por kilogramo de peso de las mercancías, ascenderá la responsabilidad del porteador, éste último caso sólo se aplicará a la carga de mayor densidad económica o más valiosa, en cuanto a la responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, está previsto en el proyecto de convenio que el monto no excederá del total del flete y fijará un tanto por ciento del flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido la demora. (109)

Por otra parte el convenio de referencia, señala en el Artículo XVII las garantías que por parte del cargador se otorgan a los transportistas, estableciendo inclusive que el cargador indemnizará al porteador de toda pérdida (sin límite), que resulte de la inexactitud de los datos que debe proporcionar al porteador, relativos a la naturaleza de las mercancías, marcas, número, cantidad y peso, el cargador sigue siendo responsable aún cuando haya transferido el conocimiento de embarque. Por lo que es de estimarse que el Proyecto de Convenio contemplado como un todo, sí responde al interés de buscar un nuevo equilibrio entre todas las partes que intervienen en el transporte marítimo de mercancías y que si bien, el aumentar la responsabilidad del porteador se traduzca en un aumento del flete por el incremento del costo de las primas de seguros, el avance de la tecnología y la operación eficiente de las compañías navieras, habrán de reducir los riesgos a un mínimo y la demora podrá preverse en el momento de la elabora

---

(109) Anotamos anteriormente que al final se acordó el límite de responsabilidad del naviero en 835 unidades de cuenta por bulto o 2.5 unidades de cuenta por kilogramo de peso de las mercancías; además se adoptó como unidad de cuenta los Derechos Especiales de Giro. Cfr. apartado 2.2.2 de este trabajo.

ción del contrato de transporte".

Según podemos apreciar, la opinión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es favorable a la adopción del Convenio de Hamburgo; no obstante, nuestro país no lo ha ratificado; al respecto reiteramos que a México le interesa mantener los fletes marítimos en niveles accesibles para los embarcadores e inegablemente al adoptarse el convenio en cuestión, éstos se verían incrementados en forma considerable. (110)

#### 2.2.5. Opinión de la Asociación Latinoamericana de Armadores.

La Asociación Latinoamericana de Armadores, con sede en la ciudad de Montevideo, Uruguay, fue creada por los navieros de la región, con objeto de promover el desarrollo de la marina mercante de los países de esta área, y lógicamente, proteger los intereses de los armadores o navieros.

En tal virtud, conviene conocer el punto de vista de esta asociación en relación con el Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías; fue en la XV Asamblea General Ordinaria, celebrada en el mes de noviembre de 1978, en donde los miembros acordaron la siguiente resolución:

#### "PRIMERO

Sugerir a los Gobiernos de los países de la ALALC a que pertenecen las empresas asociadas de ALAMAR no suscriban por el momento el Convenio de Transportes de Mercancías- Reglas de Hamburgo- ni se adhiere al mismo.

---

(110) Cfr. apartado 2.2.2, de este trabajo.

## SEGUNDO

Para la eventualidad de que se reabra el debate en las Naciones Unidas sobre el mencionado Convenio, comunicar a los antedichos Gobiernos, a la ALALC, y a los organismos internacionales involucrados la posición de ALAMAR sobre el Convenio de Transporte de Mercancías-Reglas de Hamburgo- adjuntándoles la documentación y antecedentes del caso.

## TERCERO

Encomendar a la Vicepresidencia Ejecutiva, con el acuerdo de la Presidencia, la organización de un seminario sobre el tema con la finalidad de - examinar en profundidad las Reglas de Hamburgo y su aplicación respecto al transportador, al usuario y en definitiva al consumidor."

Ya habíamos advertido que el convenio que analizamos afecta los intereses de los navieros, básicamente al aumentarse el límite de responsabilidad de éstos en el caso de daño o pérdida de las mercancías objeto del contrato y revertir la carga de la prueba en su contra a diferencia de lo establecido por las Reglas de La Haya-Visby en donde corresponde al usuario del servicio probar que el transportista no actuó con la debida diligencia.

Por lo anterior, no es extraño que la Asociación Latinoamericana de Armadores se manifieste en contra de la adopción del convenio citado y que recomiende a los gobiernos correspondientes que no ratifiquen dicho instrumento.

En fin, el estudio detallado de las innovaciones propuestas por las Reglas de Hamburgo (111), así como de las ventajas y des-

---

(111) Precisamente una de estas innovaciones es la inclusión del arbitraje para el arreglo de controversias originadas por el transporte marítimo de mercancías, ya que las Reglas de LaHaya-Visby no lo contemplan. Sobre este particular cfr. Carbone M. Sergio y Luzzato Riccardo. " Arbitration Clauses and carriage by sea". Il Diritto Marittimo, Año LXXIV, Terza Serie, fascicolo II, Génova, 1974, p. 265 "...in England in the Merak Case it was expressly stated that no rule can be found in the Brussels Convention precluding the efficacy of arbitration clauses".

ventajas que su adopción por nuestro país representaría excede los límites del presente trabajo, por lo que a continuación nos enfocaremos al estudio del arbitraje que contempla estas reglas, el cual necesariamente se encuentra vinculado con todo el espíritu renovador que este instrumento supone para la relación contractual en el servicio de transporte de mercancías por mar.

### 2.3. Las Normas de Arbitraje previstas por el Convenio.

Habiendo analizado el contexto general de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, corresponde ahora estudiar las disposiciones que en materia de arbitraje se encuentran en el convenio resultante de dicha conferencia, es decir, en las llamadas Reglas de Hamburgo.

Al respecto conviene mencionar que en las reglas citadas no se establece un procedimiento minucioso para la solución arbitral de las disputas de índole marítima; simplemente se ofrecen disposiciones de carácter general para el caso de que se elija este medio para resolver las diferencias que se presenten en la relación comercial marítima.

En las Reglas de Hamburgo los preceptos sobre arbitraje se encuentran contenidos en seis párrafos dentro del artículo 22 del texto adoptado.

En el primer párrafo se reconoce y considera válida la facultad de las partes para pactar que toda controversia relativa al transporte de mercancías sea sometida al arbitraje para su solución; como ya habíamos anotado, en las Reglas de La Ha-

---

ya-Visby no se contiene disposición alguna en relación con el arbitraje marítimo (112), y en este sentido, la declaración contenida en las Reglas de Hamburgo en favor de la solución arbitral reconoce la realidad sobre la amplia utilización de esta figura jurídica en el ámbito marítimo como un medio eficaz, ágil y flexible que en numerosas ocasiones resulta preferible al proceso jurisdiccional. (113)

De especial mención resulta el párrafo segundo del artículo que comentamos, mismo que reproducimos a continuación para después hacer los comentarios pertinentes:

" 2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fé".

En la nota mínima sobre conocimiento de embarque que adjuntamos a este trabajo especificamos que una de las funciones de este documento, por disposición de la ley, es el ser un título representativo de mercancías y por lo tanto susceptible de transmitirse de un titular a otro mediante el endoso correspondiente.

Ahora bien, según afirmamos en el capítulo I de este trabajo es requisito indispensable de procedencia del arbitraje que las partes hayan manifestado su voluntad para recurrir a este medio de solución de controversias, ya sea mediante la cláusula compromisoria o el compromiso arbitral. (114)

Entonces, ¿estaría obligado el adquirente de un conocimiento de embarque en el que no se estipula el arbitraje, a seguir

(112) Cfr. texto anexo.

(113) Cfr. apartado 1.2 de este trabajo. " Ciertamente una de las áreas de la actividad humana donde tiene mayor aplicación el compromiso en árbitros es la relacionada con el mar". Melo, op. cit., p. 50

(114) Cfr. apartado 1.2 de este trabajo.



este procedimiento en virtud de que el tenedor original del conocimiento acordó una cláusula compromisoria en un contrato de fletamento con el transportista marítimo?. Pongamos un ejemplo que nos permita ilustrar mejor la situación planteada:

1.- A es propietario de un buque que fleta a B para que transporte sus mercancías de un país a otro, para lo cual firman un contrato de fletamento (115) en el que acuerdan que cualquier controversia que surja con motivo de la interpretación o cumplimiento de dicho contrato será sometida al arbitraje en la ciudad de Londres.

2.- Además, en dicho contrato de fletamento se establece la obligación a cargo de A de entregar un conocimiento de embarque a B, con objeto de establecer que la mercancía fue recibida a bordo del buque en buenas condiciones; en dicho conocimiento de embarque no se contiene referencia alguna a la cláusula compromisoria de arbitraje.

3.- Durante la travesía del buque, B le vende la mercancía a C y en consecuencia endosa el conocimiento de embarque en su favor.

4.- El buque llega a su destino final y C se presenta a recoger su mercancía presentando el conocimiento de embarque con el endoso a su favor.

5.- A se niega a entregar la mercancía alegando algún incumplimiento en el contrato de fletamento y solicita a C la recurrencia al arbitraje en Londres con objeto de dirimir la controversia.

---

(115) Cfr. Cervantes Ahumada, op. cit., en donde se analizan distintas modalidades del contrato de fletamento; v.g., fletamento-arrendamiento, fletamento-transporte, fletamento-pasaje, etc.

Pues bien, conforme a lo establecido por el párrafo antes transcrito A no podría invocar la cláusula de arbitraje contenida en el contrato de fletamento en contra de C, ya que dicha cláusula no se encontraba estipulada en el conocimiento de embarque que C adquirió de buena fé.

En Inglaterra, en el caso "The Varenna" Mr. Justice Hobhouse sentenció que la póliza de fletamento( documento en donde se contiene el clausulado del contrato de fletamento) era irrelevante para las partes obligadas en el conocimiento de embarque, y es por esto que debe de encontrarse una disposición clara de incorporar dicha cláusula en el conocimiento.(116)

Por otra parte, en los Estados Unidos este problema es considerado de acuerdo a la redacción que tenga la cláusula de arbitraje en el contrato de fletamento; es decir, si la cláusula es redactada en forma tal que incluya a todos los que participen o que eventualmente llegaran a participar del contrato de transporte quedarán obligados, entonces si se podría obligar a un tercero adquirente del conocimiento de embarque a atender el arbitraje. De otra forma, si la cláusula solo involucra y obliga a las partes actuales del contrato de fletamento, entonces dicha cláusula no surtiría efectos contra terceros. (117)

Como ejemplo de sistemas jurídicos latinos podemos citar el caso de Italia en donde la Suprema Corte rechazó que, en el supuesto que se plantea, existiera un acuerdo válido de arbitra

---

(116) cfr. United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda), Ltd. "Legal Decisions and Developments". Londres, 1983, p. 13 y ss.

(117) Cfr. Carbone y Luzzato, op. cit., p. 269. "...whereby reference to a charter-party is considered appropriate to render the arbitration clause operative in regard to the holder of the bill of lading(not so much because of its generally or specificity, but rather) by reason of the manner in which such clause was formulated".

je, según lo requiere la Convención de Nueva York, y por lo tanto negó la validez del compromiso de arbitraje. (118)

Al pretender la uniformidad de la legislación aplicable al transporte marítimo de mercancías, expresamente las Reglas de Hamburgo consagran la obligatoriedad de que la cláusula de arbitraje figure en el conocimiento de embarque para que sea opo- nible a terceros, y evitar así interpretaciones en sentido con- trario.

En seguida, en el párrafo tercero del artículo 22 de la Convención de Hamburgo se establece el lugar en el cual puede iniciarse un procedimiento arbitral, de conformidad con los si- guientes supuestos:

" 3. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante , en uno de los lugares siguientes;

- a) un lugar situado en un Estado cuyo territorio se encuentre:
  - i) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habi- tual del demandado; o
  - ii) el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
  - iii) el puerto de carga o puerto de descarga ; o
- b) cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

Según apuntamos al analizar el desarrollo de la conferen- cia en la que se adoptaron las Reglas de Hamburgo, las posicio- nes asumidas por las diversas delegaciones asistentes, se re- flectaron en la regulación acordada para el arbitraje. Los auto

---

(118) Berlingiere, op. cit., p.231 y ss. La Suprema Corte Italiana se refe- ría precisamente a la Convención de Naciones Unidas sobre el Recono- cimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras, firmada en Nueva York en 1958, en cuyo artículo II se establece la obligación de que el acuerdo de arbitraje conste por escrito.

res Carbone y Luzzato relatan que los encargados de elaborar el proyecto de convenio tuvieron especial atención al establecer el lugar para el desarrollo del arbitraje (119); pues bien, dicha disposición de lugar constituye un éxito, desde nuestro punto de vista, para aquéllas naciones que pretendían una mayor protección para el usuario del transporte marítimo.

Con objeto de salvaguardar los intereses del tenedor de un conocimiento de embarque (usuario), resultaba necesario otorgar la posibilidad de elección sobre el lugar en donde el arbitraje debería celebrarse; en tal virtud, las Reglas de Hamburgo consideraron atribuir dicha facultad de elección a aquélla parte que inicie el procedimiento, ya sea el transportista o el usuario. (120)

En efecto, las líneas navieras de todo el mundo establecen en los distintos documentos que utilizan para prestar el servicio de transporte por mar la jurisdicción del lugar que más conviene a sus intereses (121), por lo que el usuario de este medio, en numerosas ocasiones se encuentra en desventaja; sin embargo, conforme a lo dispuesto por las Reglas de Hamburgo, si el usuario es el que inicia el procedimiento arbitral, entonces tendrá la facultad de elegir el lugar para el desarrollo del mismo y obligar al transportista marítimo a seguir dicho procedimiento en el lugar designado por aquél.

Lo anterior implicaría que, por ejemplo, un exportador me-

---

(119) Carbone y Luzzato, op. cit., p. 277. ".it should be first remarked that the authors of the draft devoted particular attention to the point regarding the place where the arbitration proceedings are to be instituted".

(120) cfr. Ibidem, p. 283.

(121) cfr. Berlingiere, op. cit., p 217 y ss.

xicano podría iniciar el procedimiento arbitral en el puerto de Veracruz ( suponiendo que este fuera el puerto de salida de la mercancía) en contra de una naviera inglesa, noruega, francesa o japonesa con la que haya contratado, conforme al inciso iii), a), del párrafo que analizamos; salta a la vista lo conveniente que resultaría para nuestros usuarios dicha posibilidad.

En el capítulo posterior presentamos algunas consideraciones en torno a la regularidad con que los arbitrajes marítimos son conducidos en las ciudades de Nueva York y Londres, destacando los diversos documentos de carácter marítimo que consagran cláusula arbitral con referencia a estos lugares.

No obstante, en muchas ocasiones los usuarios nacionales del transporte marítimo no tienen posibilidad de atender un procedimiento arbitral en el extranjero, independientemente de las ventajas o desventajas que ello les pudiera representar; entonces, conforme al principio de equilibrio que las Reglas de Hamburgo proponen, se ofrece una alternativa de elección de lugar que consideramos muy atinada.

Por lo que toca al párrafo cuarto del multicitado artículo 22 en el mismo se establece la imperatividad de las Reglas de Hamburgo y que el árbitro o el tribunal arbitral apliquen las normas contenidas en dicho convenio; lo que significa que en la hipótesis de que el tribunal o el árbitro no lo hiciera, expresa o tácitamente, la parte afectada podría accionar por nulidad del laudo y la forma de hacerlo dependerá de lo establecido en el compromiso arbitral o de la ley del lugar en que se haya realizado el arbitraje o de aquélla en cuyo lugar se pretenda ejecutar el laudo. (122)

---

(122) Ray Domingo, op. cit., p.45

Las disposiciones de imperatividad de las reglas, así como las normas de lugar del procedimiento arbitral se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso arbitral, teniendo por nula a cualquier estipulación en contrario, según lo dispone expresamente el párrafo quinto del artículo que comentamos.

Por último, en el párrafo sexto se reconoce la validez del compromiso de arbitraje celebrado con posterioridad a la presentación de la reclamación originada por incumplimiento del contrato de transporte marítimo de mercancías; a este respecto, Domingo Ray afirma que lo anterior es una excepción expresa a la regla de imperatividad del convenio y que por tanto en un compromiso de arbitraje posterior a la reclamación se podría establecer la no aplicación de las Reglas de Hamburgo (123); no coincidimos con dicha opinión si consideramos que la vigencia en nuestro país de las Reglas de Hamburgo importaría su característica de ser consideradas como de orden público, y según afirmamos en el capítulo anterior la legislación mexicana reconoce la validez del compromiso en árbitros, siempre y cuando, dicho compromiso no sea contrario al orden público. En este sentido, si en el compromiso arbitral se acuerda la no aplicación de las Reglas de Hamburgo (en la hipótesis de que México hubiera ratificado este instrumento internacional) el compromiso sería considerado como contrario al orden público y en consecuencia susceptible de invocarse su nulidad. (124)

(123) *Ibidem*, p. 46.

(124) Cfr. apartado 1.4.2. de este trabajo. Mas aún, en el artículo V, párrafo 2, de la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras de 1958, promulgada por nuestro país el 1 de junio de 1971, se establece la posibilidad de denegar el reconocimiento y ejecución de una sentencia arbitral extranjera si ello resultara contrario al orden público.

En resumen, de todo lo antes expuesto, podemos señalar que el Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo) reconoce la facultad de las partes para sujetar sus controversias a la solución arbitral; para ello es necesario que las partes hayan manifestado su voluntad en forma expresa, ya sea en la póliza de fletamento o en el conocimiento de embarque respectivo.

Asimismo, el convenio introduce nuevas disposiciones en relación con el lugar en que se debe efectuar el arbitraje reservando la elección del mismo a aquella parte que inicie el procedimiento, con lo cual se establece una alternativa en favor de los usuarios del transporte marítimo.

Finalmente, el convenio establece la imperatividad de sus disposiciones obligando al árbitro o al tribunal arbitral a la aplicación de las mismas para la solución de las controversias que surjan como consecuencia de la celebración de un contrato de transporte de mercancías por mar.

## CAPITULO III

### EL ARBITRAJE MARITIMO EN EL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO

#### 3.1. Generalidades

Al tratar el tema del arbitraje marítimo en el derecho internacional privado no podemos pasar por alto la atención que han acaparado las ciudades de Nueva York y Londres como los dos grandes centros mundiales en donde se practica este medio de solución de controversia.

En efecto, aquellos involucrados en la actividad marítima han encontrado en estos dos lugares, y conforme a la legislación propia de cada uno de ellos, las facilidades necesarias para solucionar los conflictos que se presentan en las distintas facetas de la interesante y particular disciplina del transporte a través de los mares.

Como afortunadamente señala Melo,\* el lugar del arbitraje puede ser variado por las partes en cada forma, pero no podemos olvidar la constante referencia al arbitraje en Londres y Nueva York.

Más aún, la mayoría de los documentos uniformes de carácter internacional elaborados por diversos organismos para facilitar la negociación marítima\*\* en su cláusula arbitral consiguen invariablemente a las ciudades de Londres o Nueva York como lugar del arbitraje.

Obviamente no existe obligación para que las partes señalen

\*Melo, op. cit.

\*\*The Baltic and International Maritime Conference. General Council of British Shipping Documentary Committees. Forms of Approved Documents. London, December, 1982.



len a alguno de estos lugares; sin embargo, la práctica demuestra que al estar negociando con personas de distintas nacionalidades y por lo tanto sujetas a sistemas de derecho también diferentes, el establecer Nueva York o Londres como lugar del arbitraje para la solución de las disputas resulta lo más conveniente y es aceptado fácilmente por las partes.

En fin, la reputación alcanzada por estas dos ciudades en el arbitraje marítimo nos imponen la obligación de revisar la legislación a que están sujetas cada una de ellas, lo que resulta fundamental en nuestro trabajo en torno a este procedimiento en su aspecto marítimo internacional.

Cierto es que las partes pueden elegir cualquier otra ciudad o país como lugar del arbitraje, pero lo anterior constituiría una excepción a la realidad jurídico-marítima, la cual nos remite a los foros anteriormente mencionados como los centros más importantes para el desarrollo del procedimiento arbitral de carácter marítimo de nuestros días.

---

### 3.2. El Arbitraje Marítimo en Nueva York.

En los Estados Unidos (al igual que en México) los conflictos que surjan en el ámbito marítimo se encuentran reservados para la jurisdicción federal (125); sin embargo, si en el contrato del cual se derive la controversia existe una cláusula de arbitraje, entonces corresponderá a un árbitro o un tribunal arbitral la solución de la disputa, excluyendo así la competencia de las Cortes Federales. (126)

Señalamos en el capítulo I de este trabajo que en los Estados Unidos el arbitraje no fué aceptado durante toda la época anterior a este siglo (127), en virtud de que el poder judicial consideraba como su función propia y exclusiva la impartición de justicia y al permitir el acceso de los particulares a la solución de controversias se temía que la fuerza e importancia de dicho poder se afectara. (128)

No obstante, en el año de 1925 fue promulgada por el congreso norteamericano el Acta Federal de Arbitraje (Federal Arbitration Act) y a partir de entonces el desarrollo del arbitraje marítimo en la Union Americana, en especial en el Esta-

(125) Cfr. Strickland, Barbara K. Esbozo del Sistema Jurídico Norteamericano. Secretaria de Relaciones Exteriores. México, 1985, p. 28. En nuestro país así lo establece el artículo 104, fracción II de la constitución.

(126) Wilford M. Coghlin T. Healy J.N., Kimball D. J. Time Charters. Lloyd's of London Press Ltd., London, 1982. p 6.

(127) Cfr. Apartado 1.1. de este trabajo.

(128) Sommer, Richard. "Maritime Arbitration Some Legal Aspects". Tulane Law Review. Vol. 49, N. 4, New Orleans, 1975. p. 1038 y SS.

do de Nueva York ha sido impresionante (129). Donald E. Zubrod, árbitro neoyorkino, resalta que al promulgarse el acta de arbitraje quedó bien establecido que la intención de dicha legislación era eliminar lo caro y dilatado de los procesos jurisdiccionales; que el propósito o finalidad del arbitraje consiste en facilitar la solución de las disputas comerciales sin las restricciones características de los trámites judiciales, y principalmente, que el arbitraje intenta servir como un sustituto de litigio y no como un procedimiento previo (prelude) a éste. (130) En la actualidad, apunta Sommer, las Cortes Americanas no son tan "celosas de su poder" e inclusive favorecen el arreglo de controversias mediante el arbitraje. (131)

### 3.2.1. EL Acta Federal de Arbitraje.

El Acta Federal de Arbitraje de 1925 (a la cual nos referimos como el acta) resulta aplicable cuando exista cláusula arbitral o compromiso en árbitros en cualquier documento de carácter marítimo.

Esta legislación se refiere en su sección I a los negocios marítimos (maritime transactions) enunciándolos como las pólizas de fletamento, los conocimientos de embarque expedidos con

- 
- (129) Marks Cohen M. "EL arbitraje marítimo. La experiencia norteamericana." IV Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional y Derecho Marítimo. IMCE, México, 1980, p. 32. "Aún cuando el arbitraje marítimo no es desconocido en San Francisco y en Nueva Orleans más del 95% de dichos arbitrajes en los Estados Unidos se substancian en Nueva York."
- (130) Zubrod E. Donald. "Arbitration from the arbitrator's point of view." Tulane Law Review, Vol. 49, No. 4, New Orleans, 1975, p 1056.
- (131) Sommer, op. cit., p. 1038.

con motivo del transporte por agua, los acuerdos relativos a muellaje, el abastecimiento o reparación de buques, las colisiones y cualquier otro aspecto relacionado con el comercio exterior en donde la controversia este ligada con cuestiones de - almirantazgo. (132)

Con este planteamiento general el acta permite que caigan bajo su esfera de aplicación todas las controversias de - cualquier índole que en los distintos apartados de la actividad marítima suelen surgir, ya sea en contratos de construcción de buques, remolques, pilotaje, seguro marítimo, estibadores, naufragios, daños o faltantes de mercancía, venta de buques, hipotecas marítimas, etc., en virtud de estar todos ligados - con cuestiones de almirantazgo. (133)

### 3.2.1.1. Irrevocabilidad del acuerdo de arbitraje y suspensión de procedimientos judiciales.

La irrevocabilidad del acuerdo de arbitraje por escrito es un principio de gran importancia contemplado en el acta y - que se encuentra necesariamente ligado con lo previsto en la Convención de Naciones Unidas sobre el reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras (134); al respecto re

---

(132) Berlingiere, op. cit., p. 215. En los Estados Unidos las palabras "marítimo", "almirantazgo" y "marino", son usadas indistintamente. Cfr. Heimer Christie. Arrest of Ships, Lloyds of London Press Ltd., 1985, p. 81.

(133) En general la ley federal de arbitraje norteamericana "es de muy amplios límites" Cfr. Marks, op. cit., p. 35

(134) Ver cita 124 supra.

sulta interesante analizar si dicho principio tendría aplicación cuando el acuerdo de arbitraje se haya celebrado en forma oral, ya que en numerosas ocasiones los negocios marítimos son concluidos por la vía telefónica; v.g., en los Estados Unidos (y en la comunidad marítima internacional en general) un contrato de fletamento de un buque concluido en forma oral se considera válido y obligatorio para las partes según quedó establecido en los casos *Interocean Shipping Co. vs National Shipping & Trading Corp.* de 1975, *Kossick vs United Fruit Co.* de 1961 y *Christman vs Maristella Compañía Naviera*, de 1974. (135) Sin embargo, para que el acuerdo de arbitraje sea obligatorio y por tanto irrevocable debe constar por escrito, según lo dispone el acta, y en tal virtud al concluirse un contrato oral deberá ratificarse, cuando menos por telex, la aceptación de las partes para solucionar las futuras disputas por medio de arbitraje. (136)

Sobre este punto recuérdese lo manifestado en el capítulo anterior sobre lo establecido por las Reglas de Hamburgo de incluir la cláusula de arbitraje en los Conocimiento de Embarque expedidos con motivo de la celebración de un contrato de fletamento, de modo tal que conste por escrito; así mismo, el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal exige que la cláusula compromisoria o el compromiso en árbitros

---

(135) Wilford M. y otros, op. cit. p. 7

(136) Ibidem, p. 316

se manifiesten por escrito. (137)

En consecuencia, las cortes norteamericanas deben suspender el procedimiento judicial iniciado por una de las partes cuando la otra demuestre que la controversia debe ser conocida por un árbitro o un tribunal arbitral en virtud de existir una cláusula de arbitraje válidamente pactada, atendiendo a lo previsto por la sección 3 del acta.

Así, el arbitraje recibe un gran impulso al eliminarse la posibilidad de que por astucia de una de las partes el cumplimiento de una obligación se retrase al iniciar un procedimiento judicial, que normalmente tarda más tiempo en agotarse, eludiendo así el compromiso arbitral previamente pactado; es importante que la legislación además de reconocer la facultad de las partes para someterse al arbitraje, otorgue los medios necesarios para hacer efectivo su cumplimiento.

Resulta claro que si este medio de solución de controversias ha tenido éxito en los Estados Unidos se debe en gran medida a la actuación del Poder Judicial, que si bien en un principio rechazó al arbitraje, en la actualidad se ha convertido en su principal promotor (138) al suspender el procedimiento judicial hasta que se agote el arbitraje.

Más aún, si alguna de las partes se niega a cumplir con el acuerdo escrito de arbitraje entonces la parte afectada po-

---

(137) Cfr. apartado 1.4.2. de este trabajo.

(138) Sommer op. cit., p. 1040

drá accionar ante la Corte Federal correspondiente para obligar al renuente, según lo dispone el acta en su sección 4; sobre el particular la corte tendrá que resolver, solamente, si existe un acuerdo válido de arbitraje y si esto es así entonces ordenará el desarrollo del mismo (139), según señala Sommer, estos ya son asuntos de rutina para las cortes (140).

Si en el acuerdo arbitral se señala un lugar, por ejemplo, Nueva York, esto será suficiente para otorgar competencia a la corte de distrito de dicho lugar para que conozca la renuencia de cumplir con el arbitraje (141) "... un convenio de arbitraje es considerado como el sometimiento a la jurisdicción del lugar del arbitraje, según quedó establecido en el caso *Petrol - Shipping Corps. vs. Kingdom of Greece* en 1966". (142)

### 3.2.1.2. Designación de Arbitros.-

En la mayoría de las cláusulas arbitrales que se acuerdan en los Estados Unidos de América se especifica que los árbitros deberán ser "hombres del comercio"; como atinadamente señala Zubrod, esto debe entenderse como que los árbitros no deberán ser abogados. (143)

Este prejuicio contra los hombres de leyes surge al considerarse que los abogados complican y retrasan el procedimien-

---

(139) Wilford M. y otros, op. cit. pa. 318

(140) Sommer, op. cit., p. 1040

(141) Ibidem, p. 1041

(142) Marks, op. cit. p. 33

(143) Zubrod, op. cit., p. 1059

to y al final de cuentas no ayudan en la intención de las partes de acceder a una solución rápida y comercial de la disputa en cuestión; aún más, la membresía de la Sociedad de Arbitros Marítimos de Nueva York se encuentra restringida para "hombres de comercio" con la idea de "... fomentar las decisiones de acuerdo con las realidades comerciales y evitar los tecnicismos legales". (144)

En la encuesta realizada en torno al arbitraje marítimo, en Nueva York, por el profesor Kazuo Iwasaki, de la Universidad de Ehime, Japón (145), se hizo la pregunta sobre la conveniencia de establecer en la cláusula arbitral que los árbitros sean hombre comerciales, excluyendo a los abogados, resultando 12 - respuestas favorables y 9 contrarias con los siguientes razonamientos:

FAVORABLES:

- a) Muchos clientes prefieren ser juzgados por "hombres del comercio"
- b) Las partes quieren una solución práctica, sencilla y no legal de la disputa.
- c) Deben obtenerse decisiones comerciales.
- d) En muchas disputas marítimas es preferible

---

(144) Marks Cohen, op. cit. p. 33

(145) Iwasaki, Kazuo. "A survey of Maritime Arbitration in New York". Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 15, No. 1 Ed. Jefferson Law Book Company, E. U. A., Enero, 1986, p. 72 y SS.



que sean resueltas por árbitros con experiencia comercial o marítima. Pero cuando un abogado es necesario como árbitro, en casos con aplicaciones jurídicas, las partes pueden renunciar a la característica de que los árbitros sean "hombres del comercio".

- e) Así se elimina a aquéllos que no tienen experiencia práctica.
  - f) La idea es ahorrar tiempo y dinero y llegar a una solución comercial.
  - g) El arbitraje es básicamente un procedimiento comercial creado para resolver disputas en forma rápida y final. Los árbitros deben ser "hombres del comercio" en lugar de jueces, ya que un "hombre del comercio" se supone que está totalmente enterado de las costumbres comerciales y puede aplicar equitativamente los principios que gobiernan a la industria marítima. Como cada parte está casi siempre representada por abogados, éstos podrán aconsejar a los árbitros sobre la correspondiente ley de almirantazgo que se debe aplicar.
  - h) Invariablemente en la disputa se ven envueltas cuestiones de industria; los abogados tienden a ser "legalistas" y no prácticos al analizar las acciones de las partes.
  - i) Muchas disputas son cuestiones marítimas relacionadas con costumbres industriales.
  - j) Estar en el negocio naviero es una calificación, más importante, que el entrenamiento legal.
-

- k) Muchas disputas sobre fletamentos se refieren a consideraciones comerciales y no legales.
- l) Los abogados-árbitros no tienen el requisito técnico y la necesaria experiencia en los negocios.

CONTRARIAS:

- a) Algunas disputas son concernientes a cuestiones técnicas-legales por lo que es preferible designar a un abogado como árbitro.
  - b) La experiencia en el ámbito marítimo es más importante que decidir si una persona es un "hombre de comercio".
  - c) Los abogados con experiencia marítima tienen un mayor conocimiento de la ley y tienden a aplicarla fundamentándose en precedentes.
  - d) En general los árbitros-abogados son preferibles y constituyen mejores precedentes sus laudos. Normalmente los hombres de negocios favorecen la solución rápida en lugar de hacer una revisión completa del caso, con todos sus detalles. Tener un abogado en el tribunal (panel) puede ser útil en un caso complejo que requiera decisiones legales esencialmente; puede ser inconveniente para las partes al no tener la oportunidad de elegir libremente.
  - e) Algunas veces el abogado resulta mejor en un caso con complicaciones legales.
-

- f) Se excluye la designación de abogados (aún cuando las partes lo acuerden), sin importar que la cuestión a decidir sea una cuestión de derecho.
- g) Muchos de los árbitros calificados como "hombres del comercio" tienen una preparación jurídica y por esta razón es mejor elegirlos en lugar de aquellos "hombres del comercio" que no tienen dicha preparación.

Por nuestra parte coincidimos con Marks Cohen quien afirma que existen algunos temas que los abogados son más capaces de manejar que los comerciantes, tales como los conflictos de leyes (Derecho Internacional Privado) y los relativos a la carga de la prueba (146); agregaríamos que un abogado está normalmente en mejor posición que un comerciante para entender las directrices que las leyes arbitrales establecen, por ejemplo, en relación con la conducta que deben observar los árbitros, los requisitos del laudo, etc., por lo que al final resulta en beneficio de las propias partes que un especialista en cuestiones legales actúe como árbitro en el procedimiento; probablemente la combinación de árbitros, entre comerciantes y abogados, sería lo mejor para integrar el tribunal arbitral que ha de conocer la controversia.

Es importante mencionar que el Acta Federal de Arbitraje no establece requisito alguno para ser elegible como árbitro;

---

(146) Marks Cohen, op. cit. p. 33.

ni siquiera es necesario que pertenezca a la Sociedad de Arbitros Marítimos de Nueva York o ser residente de dicha ciudad, por lo que sería válido que las partes designaran a un abogado mexicano para actuar como árbitro en Nueva York. (147)

El Acta favorece la actuación de un solo árbitro al disponer en su Sección 5 que la controversia deberá ser conocida por un árbitro único si las partes no acordaron lo contrario en la cláusula o compromiso arbitral correspondiente. (148) Entonces, las partes deberán designar a su árbitro de común acuerdo, y si esto no fuere posible, cualquiera de ellas podrá accionar ante la corte federal competente para que haga el nombramiento respectivo.

Recuérdese que en este mismo sentido el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal en el capítulo relacionado con los "medios preparatorios al juicio arbitral" inicia por reconocer la facultad del juez para nombrar árbitro en el caso de que las partes no lo hayan hecho, siempre y cuando exista cláusula de arbitraje o compromiso en árbitros. (149)

Sin embargo, en el arbitraje marítimo en Nueva York no es común que se actúe ante un solo árbitro, a pesar de que puede ser útil para resolver disputas menores. (150) Normalmente se integra un tribunal o "panel" arbitral en donde cada parte

(147) Idem.

(148) Berlingiere, op. cit., p. 215

(149) Cfr. apartado 1.4.2. de este trabajo.

(150) Marks Cohen, op. cit., p.33 cfr. además el apartado 1.3.1. de este trabajo en donde reproducimos la cláusula arbitral contenida en la póliza de fletamento conocida como New York Produce Exchange Form.

designa un árbitro y los dos elegidos nombran a un tercero, en cuyo caso las decisiones se tomarán por mayoría; ocasionalmente existe desacuerdo entre los dos árbitros para nombrar al tercero y entonces nuevamente, la corte intervendrá para realizar la designación. (151)

Según afirma Zubrod, la designación del tercer árbitro es una facultad exclusiva de los dos árbitros previamente nombrados por lo que cualquier consulta a las partes sobre dicha designación se considera una grave falta de ética y si se logra probar podría ser causa suficiente para solicitar la anulación del laudo (152); con lo anterior se intenta garantizar la integridad e imparcialidad de las decisiones arbitrales, tomando en cuenta como señala Barclay, que generalmente es el tercer árbitro quien resuelve el asunto ya que los dos árbitros originalmente nombrados actúan como asesores de las partes; si ellos no llegan a un acuerdo, es el voto del tercer árbitro el que decide la controversia. (153)

Es importante que la ley consagre la libertad de las partes para designar a los árbitros que consideren convenientes, así como para elegir al número de ellos que deberán actuar en el procedimiento; el principio fundamental en el arbitraje es la voluntad de las partes para resolver sus controversias por este medio designando libremente al árbitro o árbitros de quie

---

(151) Zubrod. op. cit., p. 1059.

(152) Idem.

(153) Barclay, op. cit., p. 60 56.

nes dependerá la solución de la controversia en cuestión.

Por otra parte y en concordancia con el gran desarrollo que el arbitraje marítimo ha tenido en la ciudad de Nueva York, en el año de 1963 se fundó una sociedad de carácter privado - denominada Sociedad de Arbitros Marítimos (Society of Maritime Arbitrators, Inc.) con la finalidad de congrega a todas - aquéllas personas que participan o prestan sus servicios como árbitros, estableciéndose como único requisito de ingreso la calidad de ser "hombres del comercio" (154); resulta importante mencionar que la sociedad ha elaborado sus propias reglas de procedimiento arbitral para que sean aplicadas en el caso de que las partes así lo convinieren; así mismo, mediante un servicio de suscripción se ofrece la compilación de los laudos dictados por miembros de la sociedad que sirve de guía y orientación para las partes y sus abogados, sin que dichos laudos constituyan precedentes obligatorios, en virtud del carácter privado de la sociedad.

En fin, recordemos con Aramburu que sin duda el punto más importante, lo que constituye la esencia misma del arbitraje es la absoluta libertad de que deben gozar las partes - para designar a los árbitros. (155)

---

(154) Society of Maritime Arbitrators Inc. Rules, Nueva York, 1983, p. 5 y ss.

(155) Aramburu Menchaca, Andrés. "Tribunales permanentes de Arbitraje". Memoria del Segundo Simposio sobre Arbitraje Mercantil Internacional. IMCE-ADACI, México, 1975, p. 125.

#### 3.2.1.4. Medidas precautorias o provisionales.

Como algunos autores señalan una de las disposiciones, más importantes del Acta Federal de Arbitraje de los Estados Unidos se encuentra contenida en la Sección 8 por la que se faculta a las partes para solicitar ante las cortes las medidas precautorias necesarias para garantizar el cumplimiento del laudo. (156)

A grandes rasgos podemos anotar que las medidas precautorias o provisionales son los instrumentos que puede decretar el juzgador, a solicitud de las partes o de oficio, para conservar la materia del litigio, así como para evitar un grave e irreparable daño a las mismas partes o a la sociedad, con motivo de un proceso. (157)

Como características de dichas medidas provisionales se encuentran (158): 1) Su provisionalidad o provisoriedad, en cuanto que tales, decretadas antes o durante un proceso principal, solo duran hasta la conclusión de este; 2) Su instrumentalidad o accesoriedad, en cuanto no constituyen un fin en sí mismas, sino que nacen al servicio de un proceso principal; 3) Su sumaria o celeridad, en cuanto que por su misma finalidad, deben tramitarse y dictarse en plazos muy breves, y 4) Su flexibilidad, en razón de que pueden modificarse cuando varíen las circunstancias sobre las que se apoyan.

(156) Sommer, op. cit., p.1040. Wilford, y otros, op. cit., p. 321

(157) Ovalle Fabela, op. cit., p. 31

(158) Fix Zamudio, Héctor. Citado por Ovalle Fabela, op. cit., p. 31

En los Estados Unidos de América las medidas provisionales o cautelares más utilizadas en el ámbito marítimo, son el arresto de buques en contra de los navieros y el embargo de carga de importadores o exportadores. (159)

Pero, como atinadamente señala Berlingiere, la sección 8 del Acta no faculta ni otorga poder a los árbitros para decretar medidas precautorias (160), pero si posibilita a las partes para acudir ante la judicatura y obtener alguna de dichas medidas, fundamentándose en la consideración de un arbitraje pendiente de solución.

La sección 8 que comentamos establece que las medidas provisionales se solicitarán y decretarán "de acuerdo con el procedimiento marítimo usual". (161)

Así pues la legislación correspondiente al procedimiento civil y marítimo norteamericano contenida en las Reglas Federales de Procedimiento Civil (Federal Rules of Civil Procedure) así como las Reglas Suplementarias para Ciertas Reclamaciones de Almirantazgo y Marítimas (Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims), deberá aplicarse por las cortes norteamericanas para decretar una medida precautoria solicitada por alguna de las partes. (162)

Nuevamente la legislación arbitral de los Estados Unidos otorga medios suficientes para la efectividad del arbitraje; -

---

(159) Helmer, op. cit., p. 81 y ss.

(160) Berlingiere, op. cit., p. 215

(161) Ibidem, p. 215

(162) Hill y otros, op. cit., p. 83



por lo tanto los navieros o armadores deben tener especial cuidado en caso de no querer atender un procedimiento arbitral - iniciado en su contra en Nueva York, ya que corren el riesgo de que la parte agraviada obtenga la orden de arresto de algún barco de propiedad de áquel en cuanto arribe a cualquier puerto norteamericano, y en contrapartida los importadores o exportadores de territorio de Estados Unidos podrían sufrir el embargo de su productos si se rehusan a atender un procedimiento de arbitraje válidamente pactado.

### 3.2.1.5. Procedimiento Arbitral

El Acta Federal de Arbitraje no especifica procedimiento alguno al que se deban sujetar las partes y los árbitros; por lo tanto se deberá aplicar el procedimiento acordado por aquellas en la cláusula compromisoria o compromiso en árbitros correspondiente, y si no fué acordado, entonces serán los árbitros quienes fijarán el procedimiento a seguir. (163)

Según afirma Marks Cohen (164), los árbitros tienen una amplia facultad para controlar su propio procedimiento procurando siempre que las partes obtengan un juicio con las garantías mínimas de legalidad y audiencia (165); no existen requisitos para observar ninguna formalidad en los arbitrajes marítimos de Nueva York. (166)

---

(163) Berlingiere, op. cit., p. 216

(164) Marks Cohen, op. cit., p.35. Resulta distinto lo prevenido por nuestro sistema jurídico que establece la aplicación de las reglas del Derecho si las partes no acordaron el procedimiento respectivo. Cfr. apartado 1.3.2. supra

(165) Cfr. apartado 1.4.2. supra, en relación con el derecho positivo mexicano.

(166) Marks Cohen, op. cit., p. 35

No obstante y aún cuando no existe precepto legal obligatorio, es común que en la primera audiencia las partes entreguen a los árbitros un documento al que Zubrod (167) denomina "acuerdo de sometimiento" (submission agreement) y Marks Cohen (168) llama "manifestación de reclamaciones" (Claims Manifest).

Aún cuando el término más utilizado es el primero, Marks Cohen argumenta que denominarlo como "acuerdo de sometimiento" resulta impropio ya que dicho acuerdo lo expresaron las partes desde el momento mismo en que establecieron una cláusula de arbitraje en un contrato o cuando se comprometieron en árbitros, opinión que nos parece acertada. (169)

En fin, en dicha "Manifestación de Reclamaciones" que las partes en forma conjunta dirigen a los árbitros se contienen los siguientes elementos: (170)

- 1) Nombre de las partes;
- 2) Nombre del buque(s) involucrado;
- 3) Fecha de la póliza de fletamento, conocimiento de embarque o documento cuyo incumplimiento o interpretación origina la disputa;
- 4) Breve descripción de los hechos y derechos en disputa;
- 5) Demanda y contrademanda, en su caso, y
- 6) Acuerdo expreso de las partes para sujetar la disputa a la decisión de los árbitros nombrados.

---

(167) Zubrod, op. cit., p. 1060

(168) Marks Cohen, op., cit., p. 35

(169) Idem.

(170) Zubrod, op. cit., p. 1060 aún cuando el autor señala que el acuerdo de sometimiento no es indispensable para el procedimiento.

De lo anterior podemos desprender el carácter meramente informativo de este primer documento, cuya utilidad radica en conocer y fijar el objeto de la disputa, aún cuando al final del documento normalmente se asienta un párrafo en el que se establece que la descripción de las reclamaciones se realiza sin perjuicio de presentar cualquier otra que pudiera surgir durante el proceso de arbitraje. (171)

De características especiales resulta esta primera audiencia porque además de entregarse el documento arriba relatado, los árbitros, las partes, los abogados y los testigos, en su caso, deberán declarar la relación existente entre ellos, si se conocen o no, así como los negocios en que hayan participado juntos, etc. (172), con objeto de evitar que posteriormente el laudo sea atacado de nulidad alegando influencia o parcialidad de los árbitros, según lo permite la Sección 10 del acta que más adelante analizamos al referirnos, precisamente, a la nulidad del laudo.

A partir de la primera audiencia los árbitros fijarán el número que consideren necesarias, en las cuales las partes presentarán las pruebas que crean convenientes y harán los alegatos respectivos; es importante destacar que en el arbitraje - en Nueva York los árbitros no están obligados a seguir las formalidades judiciales de las pruebas (173) y las partes podrán

(171) Marks Cohen, op. cit. p. 35. Desde nuestro punto de vista resulta irrelevante esta manifestación en virtud de que una cláusula de arbitraje permite incluir en el desarrollo arbitral todas las disputas presentes o futuras entre las partes; lo anterior no sería aplicable en caso del compromiso en árbitros que normalmente se acuerda para la solución de una disputa en especial. Cfr. apartado 1.3.1. supra.

(172) En el caso Marc Rich & Co. vs Transmarine Seaways Corp. el tribunal apuntó que las relaciones entre la comunidad marítima en Nueva York "tienden a ser un poco incestuosas". Cfr. Ibidem. p. 34

(173) Ibidem, p. 35

presentar a sus testigos, dándose siempre la oportunidad a la contraparte para interrogarlos, así como a los árbitros quienes podrán hacer todas las preguntas que estimen necesarias, sin limitación alguna (174); aún cuando la mayor parte de las pruebas que se reciben son de carácter documental con objeto de facilitar su manejo. (175)

Es importante destacar que la costumbre neoyorkina indica que la parte que inicia el procedimiento es responsable de contratar los servicios de un relator que tome nota, palabra por palabra, de todas la audiencias. (176)

En fin, no es posible analizar un procedimiento en especial, en virtud de que cada caso varía de conformidad con las reglas que para tal efecto fijen los árbitros, tomando en consideración el silencio de la ley en este aspecto.

Resulta aplicable aquí la observación que hicimos al referirnos en el capítulo I de este trabajo al procedimiento arbitral en su sentido general, en donde citando a Briseño Sierra apuntamos que el procedimiento puede variar desde un mínimo de entregas de memorias al árbitro, hasta un máximo de desarrollo procesal, pasando por un simple procedimiento convencional. (177)

Quizá sea esta una de las características que resultan más atractivas para que las partes decidan solucionar su disputa en la ciudad de Nueva York, ya que es posible que un árbi

---

(174) Zubrod, op. cit., p. 1061

(175) Marks Cohen, op. cit., p. 35

(176) Ibidem, p. 34

(177) Cfr. apartado 1.3.2. supra

traje tarde un mínimo de tiempo procesal en agotarse, con las consecuentes ventajas que ello podría representar en un caso determinado; la necesidad de una solución rápida, sin que ello implique negligencia, resulta muy apreciada para aquéllos involucrados en el dinamismo del medio marítimo internacional.

### 3.2.1.6. El laudo y su ejecución.

Habiéndose agotado las audiencias arbitrales, los árbitros procederán a rendir el laudo que ponga fin a la disputa entre las partes; según afirma Marks Cohen, dicho laudo deberá rendirse en un período aproximado de 30 a 90 días a partir de la fecha de la última audiencia. (178)

En los Estados Unidos, los árbitros no están obligados a la aplicación estricta de la ley, ni tampoco existe la obligación de motivar el laudo. (179)

No obstante, y a diferencia de lo que sucede en Londres, es práctica común de los árbitros en Nueva York proporcionar un detallado razonamiento de su resolución (180); esto resulta muy útil para las partes, (y para la comunidad marítima internacional), ya que así podrán conocer las causas y consideraciones que inclinaron a los árbitros en su decisión.

Los árbitros están facultados para emitir laudos interme

---

(178) Marks Cohen, op. cit., p. 35

(179) Berlingiere, op. cit., p. 216 "Arbitrators are not required to strictly apply the law and are not even required to give reasons".

(180) Marks Cohen, op. cit. p. 35

dios, y en su laudo final además de la decisión sobre las reclamaciones y definir sus honorarios, resolverán también, sobre los intereses, la asignación de los costos de transcripción y posiblemente sobre la entrega y pago de los honorarios de los abogados de las partes. (181)

En el caso *Finagrain Compagnie Commerciale Agricole et Financiere, S. A. vs Federal Commerce and Navigation* (1974), - quedó establecido que los árbitros tienen la facultad necesaria para condenar en intereses y establecer a su discreción el monto de los mismos. (182)

En cuanto a la asignación de pago de los honorarios profesionales de abogados, sólo sera posible si la cláusula arbitral o compromiso correspondiente así lo previene; en el caso *Transvenezuelian Shipping Co., S. A. vs Czarnikow-Rionda Co., Inc.* la corte sentenció que los árbitros habían excedido su poder al hacer la asignación en el laudo de los honorarios de abogados, ya que la cláusula de arbitraje contenida en la póliza de fletamento, que dió origen a la controversia, no les otorgaba dicha facultad. (183)

A diferencia de la experiencia norteamericana, en - - - el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, - - - artículo 631, expresamente se otorgan facultades a los árbitros para condenar en costas, daños y perjuicios y aún para

---

(181) *Idem.*

(182) *Wilford y otros, op. cit.* p. 320 en dicho caso los árbitros fijaron un interés anual de 17 por ciento que según señalan los autores es un porcentaje que excede los límites de los intereses judiciales.

(183) *Idem.* En el caso *Federal Commerce & Navigation vs Associated Metals and Minerals. Corp.* (1979) la corte dejó establecido que el Acta de Arbitraje "No contiene autorización para sentenciar sobre honorarios"

imponer multa a las partes, en cuyo caso, para hacerlas efectivas deberán recurrir al juez ordinario. (184)

Resulta muy interesante la sección 9 del Acta Federal de Arbitraje Norteamericana, que establece que la homologación del laudo sólo se realizará si las partes así lo establecieron en el acuerdo de arbitraje respectivo (185); si así fué especificado, entonces dentro del término de un año posterior a la fecha en que se dictó el laudo cualquiera de las partes podrá accionar ante las cortes para que se confirme el mismo, salvo que el laudo sea anulado o modificado conforme a las previsiones de las secciones 10 y 11 del acta que posteriormente analizamos. (186)

Si en el acuerdo de las partes no se estableció la corte competente para homologar el laudo, entonces tendrá jurisdicción la corte de distrito del lugar que el laudo haya sido otorgado. (187)

Resulta inevitable comparar lo anterior con los establecido por el derecho mexicano vigente; si bien en nuestro caso conforme lo dispone expresamente el artículo 632 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal es necesaria la homologación judicial del laudo para su ejecución (188), en un arbitraje marítimo en Nueva York esto solo sería procedente si las partes así lo acordaron.

---

(184) Cfr. apartado 1.4.2. supra.

(185) Wilford y otros, op. cit., p. 454.

(186) Idem.

(187) Idem. Además confortar apartado 3.2.1.1. supra.

(188) En dicho artículo se establece, "Notificado el laudo a las partes se pasarán los autos al juez ordinario para su ejecución". Cfr. - apartado 1.4.2. supra.

En el caso Varley vs Tarrytown Associates, Inc. la Corte de Apelaciones del Segundo Circuito norteamericano sentenció - que "aún cuando el Acta de Arbitraje es aplicable al contrato (origen de la controversia), una corte federal no tiene jurisdicción para confirmar el laudo en virtud de que las partes en su acuerdo de arbitraje no lo establecieron así expresamente"(189)

Según anotamos, al promulgarse el Acta norteamericana se - dejó establecido que se intentaba otorgar al arbitraje el carác- ter de sustituto del litigio y no como procedimiento previo a éste (190), por lo que resulta congruente que se otorgue a las partes la facultad discrecional de decidir la necesidad de con- firmación judicial del laudo.

Es ésta otra característica importante que hace atractivo el arbitraje marítimo en Nueva York, al establecerse la posibi- lidad para las partes de evitar la actuación judicial por com- plete; al respecto, según señala Marks Cohen, una vez que los ár- bitros han dictado su resolución final los laudos se convier- ten en *functus officio*. (191)

Nos referiremos nuevamente a la encuesta realizada por el profesor Iwasaki (192) en la cual formuló la siguiente pregunta: ¿En su experiencia en arbitrajes marítimos en Nueva York, con- que frecuencia los laudos han sido cumplidos voluntariamente?, las respuestas establecieron: siempre (2), usualmente (16), rara vez (6) y nunca (0).

(189) Sommer, op. cit. p.1052. Quizá en consideración de este caso el au- tor en forma equivocada define al arbitraje como "La decisión final, sin apelación de una disputa entre las partes que acordaron arbitrar".

(190) Cfr. apartado 3.2.1. supra.

(191) Marks Cohen, op. cit., p.35. *Functus officio* se define como "propósito cumplido". Cfr. Black Law Dictionary, West Publishing Co., London, 1979 p.606

(192) Iwasaki, op. cit., p.88



De lo anterior desprendemos la voluntad favorable de la comunidad marítima en relación con el arbitraje en Nueva York, o quizá, las partes esten conscientes de las consecuencias que originaría el incumplimiento del laudo que ha sido otorgado.

### 3.2.1.6.1. Nulidad del laudo.

Si bien el Acta Federal de Arbitraje de los Estados Unidos evita en la medida de lo posible la intervención judicial en los procedimientos arbitrales y deja en plena libertad a los árbitros para otorgar su decisión, y en su caso, hacerla cumplir, dicha legislación consagra algunas causales por las que la parte agraviada podrá solicitar ante la corte competente la nulidad del laudo.

En los Estados Unidos los tribunales no tienen competencia para revisar los laudos arbitrales a excepción de aquéllos que se hayan seguido con marcada injusticia procesal. (193)

En efecto, la sección 10 del acta enuncia los supuestos bajo los cuales la autoridad judicial deberá dejar sin efectos el laudo, a saber (194) :

- a) Cuando el laudo se haya obtenido por corrupción, fraude o cualquier otro medio indebido.
- b) Cuando exista evidente parcialidad o corrupción de los árbitros, o de cualquiera de ellos.

---

(193) Marks Cohen, op. cit., p. 36

(194) Berlingiere, op. cit., p. 216 y ss.

- c) Cuando los árbitros sean culpables de rehusarse a pos poner una audiencia, sin causa justificada, o cuando se rehusaren a desahogar pruebas relacionadas con la controversia; o por cualquier otra conducta indebida que perjudique los derechos de las partes.
- d) Cuando los árbitros excedan sus poderes o facultades, o cuando no se otorgue un laudo mutuo, final y definitivo.

En estos cuatro incisos resume el acta los motivos por los que el laudo puede ser anulado; analizaremos cada uno de ellos, siguiendo el estupendo estudio realizado por Wilford y coautores. (195)

Por lo que toca al inciso a), tomando en cuenta el lengu je amplio y general utilizado por el legislador, se permite la anulación del laudo obtenido mediante corrupción, a través de soborno, chantaje o extorsión y presión sobre los árbitros. Aún más, según señalan los autores en consulta, el extenso significado del término "medios indebidos" (undue means) tendría aplicación si la conducta de los árbitros, no siendo corrupta en esencia, resultara perjudicial; lo anterior ha quedado esta blecido en distintos casos ventilados en las cortes america- nas. (196)

Para ejemplificarlo, nos referiremos al caso International Produce, Inc. vs A/S Rosshauet (1981), originado por una dispu

---

(195) Wilford y otros, op. cit. p. 322 y ss.

(196) Idem.

ta entre los armadores y los fletadores del buque ROSS ISLE, en donde las partes designaron cada una a su árbitro y ellos eligieron a Mr. Cederholm como tercer árbitro y presidente del tribunal; las partes fueron representadas por dos firmas de abogados a las que designaremos como A y B; estas firmas eran también contrapartes en otra disputa ajena y sin relación con la del ROSS ISLE; no obstante, en esta segunda disputa, los abogados de la firma A presentaron como testigo a Mr. Cederholm.

En el caso ROSS ISLE el laudo fue favorable para los clientes de la firma A y la firma B promovió la anulación alegando parcialidad de Mr. Cederholm en virtud de su relación con los abogados de la contraparte. La Corte de Distrito consintió y dejó sin efectos el laudo; sin embargo, la Corte de Apelaciones revocó la decisión sentenciando que la mera apariencia de parcialidad de los árbitros no es causa suficiente para anular el laudo, sino que dicha parcialidad debe de ser efectivamente probada. (197)

Cuando analizamos en el capítulo I de este trabajo la situación del arbitraje en México, apreciamos que nuestras leyes consagran las garantías de audiencia y legalidad en el procedimiento arbitral. (198)

Pues bien, en el inciso c) del acta estadounidense se con

---

(197) Ibidem, p. 324 asimismo, en el caso Standard Tankers (1977) la Corte estableció que "para constituir evidente parcialidad se requiere una clara conducta indebida o la demostración de dicha parcialidad".

(198) Cfr. apartado 1.4.2. supra.

sagran estos mismos principios. Es fundamental que los árbitros conduzcan el procedimiento en forma tal que se otorgue a las dos partes la oportunidad de ser oídas y de que presenten las pruebas que consideren necesarias. En el caso *Chevron - Transport, Corp., vs Astro Vencedor Compañía Naviera* (1969) - fue anulada el laudo en virtud de que la bitácora del buque en posesión de una de las partes, no fue puesta a disposición de la otra parte para su análisis y objeción. (199)

Finalmente el inciso d) del acta consagra otra serie de causales de nulidad del laudo. El arbitraje es un medio de solución de una o varias disputas entre las partes, por lo que los árbitros solo estarán facultados para resolver precisamente la controversias que se les plantea.

En *Western Electric Co., Inc. vs. Communication Workers of America* (1978), la Corte otorgó la nulidad del laudo y sentenció: "... los poderes de los árbitros están definidos por el acuerdo de arbitraje entre las partes; la cuestión sometida establece y limita la jurisdicción de los árbitros. Es el deber de la corte determinar si los árbitros actuaron dentro de su jurisdicción". (200)

Como establecimos en líneas anteriores, en la llamada "Manifestación de Reclamaciones", que es el primer documento del procedimiento arbitral, se establece la disputa (s) que se so

---

(199) Wilford y otros, op. cit. p. 326; en el caso *Katz vs Uyeji* (1978), se sentenció que los árbitros no pueden realizar audiencias ex parte - (es decir con solo la presencia de una de las partes) o recibir pruebas excepto con la presencia de ambas partes a menos que se haya estipulado lo contrario".

(200) *Ibidem*, p. 327 "The powers of an arbitrator are defined by the agreement of the parties..."

mete a los árbitros para su solución y solo sobre el ámbito de dicha disputa estafan facultados para actuar los mismos.

En otro caso conocido como *The Machitis* (1978) la corte confirmó un laudo que habia sido atacado alegando que la interpretación de los árbitros sobre una cláusula de fuerza mayor contenida en la póliza de fletamento no tenfa que ver con la controversia, y aún cuando, según afirma Wilfrod, la cláusula era tan clara en la redacción que no se requería ninguna interpretación; en este caso la corte consideró que dicha interpretación no afectaba la solución de fondo del conflicto. (201)

La segunda parte del inciso que comentamos obliga a que el laudo sea final y definitivo.

Es evidente que las partes esperan que el laudo otorgado por los árbitros resuelva definitivamente la controversia -- existente; al final, éste es el propósito fundamental del arbitraje.

En numerosas ocasiones en las relaciones marítimas la solución de la controversia se resume a la adjudicación de una suma cierta de dinero; por ello en el caso *CONFICO, INC., vs Barrie & Bros, N.V.*, (1975) la corte dejó sin efectos el laudo en el que los árbitros no establecieron una cantidad específica, y se limitaron a establecer el derecho de una de las partes a recibir "los gastos acumulados" (acrued expenses) - (202)

Las anteriores causales podrían motivar que las cortes -

---

(201) Ibidem p. 328

(202) Ibidem p. 329. En este mismo caso la corte sentenció que "El objetivo del procedimiento era, y continua --- siendo, una suma cierta". (The goal of the proceedings was, and remains, a sum certain.)

americanas dejarán sin efectos un laudo arbitral; nos corresponde ahora el estudio de lo prevenido por el acta en relación con la corrección o modificación de la decisión de los árbitros.

### 3.2.1.6.2. Corrección o modificación del laudo.

Conforme a la Sección 12 del Acta, el laudo podrá ser corregido o modificado por las cortes, a petición de parte, por las siguientes razones (203) :

- a) Cuando exista un evidente error de cálculo o una evidente equivocación al describir a una persona, una cosa o propiedad referida en el laudo.
- b) Cuando los árbitros hayan decidido sobre una cuestión que no les fué sometida, siempre que dicha cuestión no afecte la decisión de fondo del conflicto;
- c) Cuando el laudo sea imperfecto en relación con la forma, sin que ello afecte la decisión de fondo del conflicto.

Como se puede apreciar, en estas causales se hace especial mención en que sean errores o imperfecciones que no afecten la decisión de fondo de los árbitros, pues si esto fuere así, en

---

(203) Berlingiere, op. cit. p. 216

tonces procedería la nulidad del laudo, y no la corrección o modificación del mismo.

En los casos señalados, la corte a petición de parte, hará la corrección o modificación necesaria con objeto de "... ..promover la justicia entre las partes", según lo señala el acta misma. (204)

Las sección 13 del acta establece que la sentencia que, anule, corrija o modifique el laudo tendrá la misma fuerza y efectos que cualesquiera otra sentencia judicial. (205)

Para concluir este análisis del arbitraje marítimo neoyorkino, nos resta solo señalar que en el año de 1970 el Acta Federal de Arbitraje de los Estados Unidos fue adicionada con las ocho secciones que incorporaron las disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras, de 1958, que en capítulo posterior referimos.

---

(204) Wilford y otros, op. cit. p. 456 y SS

(205) Idem.

### 3.3. El Arbitraje Marítimo en Londres.

Es internacionalmente reconocido que Londres continúa ocupando el lugar más destacado en diversos aspectos de la actividad marítima (206), entre los cuales incluimos al arbitraje; no contándose con cifras exactas en virtud del carácter privado de este procedimiento, una estimación aproximada del año de 1976 indicaba que Londres con 3,000 disputas anuales captaba el 80% del total mundial. (207)

Como señalamos en el capítulo I de este trabajo, la práctica de arbitrar en Inglaterra es muy antigua, apareciendo en el año de 1689 la primera acta de arbitraje de dicho país; posteriormente en los años de 1899 y 1934 aparecen publicadas nuevas actas de arbitraje que sirvieron de antecedente directo a la vigente de 1950. (208)

Según destacó Sir John Donaldson, juez de la Corte de Apelaciones de Inglaterra y Gales, " ... el arbitraje es la rama privada de la justicia inglesa, que no se considera como algo opuesto a los tribunales judiciales. Los jueces profesionales consideran a los árbitros como sus colegas y a su labor como paralela a la judicial". (209)

(206) Cfr. López Barredo Francisco. "El transporte marítimo en México". I Seminario de transporte México-Gran Bretaña. Cámara de Comercio Británica. México, 1936., p. 7

(207) Barclay, op. cit., p. 58. El número de arbitrajes que se llevan a cabo en Londres, en distintas áreas, sobrepasan los diez mil casos anuales.

(208) Cfr. apartado 1.1., supra

(209) Domingo Ray, op. cit. p. 48



Como anotamos, la vigente legislación inglesa de arbitraje data del año de 1950, y fue enmendada por el acta de 1975, que incorporó las disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre el reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras, de 1958, así como por el acta de 1979 que introdujo reformas, básicamente, en relación con la apelación del laudo arbitral. A continuación estudiamos las disposiciones más relevantes de dicha legislación.

### 3.3.1 Irrevocabilidad del acuerdo de arbitraje y suspensión del procedimiento judicial.

Si alguna de las partes que acordaron el arbitraje inicia un procedimiento judicial en relación con cualquier materia que esté incluida en dicho acuerdo, entonces la corte, a petición de la otra parte, podrá suspender el procedimiento, aún cuando no está necesariamente obligada a hacerlo.

En efecto, a diferencia de lo que sucede en Nueva York, las cortes en Londres no necesariamente deberán decretar la suspensión del trámite judicial, para lo cual se deberá distinguir si existe o no un "Acuerdo Doméstico de Arbitraje". (210)

Conforme a la Sección 1 (4) del acta de enmiendas de 1975 se considera que: "El Acuerdo Doméstico de Arbitraje implica

---

(210) Wilford y otros, op. cit., p. 310 y SS.

un acuerdo de arbitraje que no contemple, expresa o tácitamente, que el lugar del arbitraje sea un estado distinto al Reino Unido y que ningún: a) individuo que sea nacional o residente habitual en otro estado distinto al Reino Unido, o b) Institución incorporada o que tenga su principal centro de control y administración en un estado distinto al Reino Unido, sea parte en el momento de iniciar el procedimiento. (211)

En tal virtud, la corte tiene la facultad discrecional de suspensión del proceso jurisdiccional si el acuerdo de arbitraje es doméstico; H.J. Miller lo explica en la siguiente forma (212):

i) Si existe un acuerdo doméstico de arbitraje, entonces la Sección 4 (1) del acta de 1950, será aplicable y la corte podrá (may) ordenar la suspensión del procedimiento judicial, salvo que considere mejor que la disputa sea resuelta por la corte, y así, rehusarse a conceder la suspensión del procedimiento.

ii) En todos los demás casos (foráneos) la Sección 1 (1), del acta de 1975 tendrá aplicación, y entonces la Corte deberá (shall) ordenar la suspensión del trámite judicial iniciado.

---

(211) Miller, H.J. The Arbitration Acts 1950, 1975 and 1979. How and why the law was changed in 1979. London, 1984, p. 3

(212) Ibidem. p. 4

La posición de Miller esta sustentada en la decisión judicial del caso Fuoshan Maru (1978) en donde se sentenció que el acta de 1950 tendría aplicación para el caso de acuerdos domésticos y las enmiendas de 1975 serían aplicables para los demás casos o acuerdos foráneos, de conformidad con las prevenciones de la Convención de Naciones Unidas de 1958 que dichas enmiendas incorporaron a la legislación inglesa. (213)

La única posibilidad en la que la corte podrá negarse a suspender el proceso judicial tratandose de acuerdos foráneos, será cuando el acuerdo arbitral sea nulo, inoperativo o imposible de llevarse a la práctica o cuando no exista de hecho la disputa entre las partes. (214)

### 3.3.2. Designación de Arbitros.

Al igual que lo prevenido por la legislación norteamericana, el Acta de Arbitraje inglesa de 1950, en su Sección 6, establece que si las partes no especificaron un número determinado de árbitros en el acuerdo respectivo, entonces deberá conocer la controversia un árbitro único o " sole arbitrator ". (215)

Parece ser que la comunidad inglesa prefiere la actuación ante un solo árbitro y no comulga con la práctica neoyorkina del panel integrado por tres árbitros; Barclay lo explica de

(213) Berlingiere, op. cit., p. 211. En dicha sentencia Lord Denning afirmó: El acta de 1975 elimina cualquier discrecionalidad para la Corte Hace obligatorio otorgar la suspensión....la palabra deberá (shall) - es usada en forma imperativa".

(214) Wilford y otros, op. cit., p. 311. "... unless satisfied that the arbitration agreement is null and void, inoperative or incapable of being performed or that there is not in fact any dispute between the parties..."

(215) Berlingiere, op. cit., p. 211

este modo"... en los países del Common Law en donde se prefriere un árbitro único hay un pragmatismo latente (sic) dado que generalmente es el tercer árbitro quien resuelve el asunto, los dos árbitros originalmente nombrados actúan en realidad como asesores de las partes. Si ellos no llegan a un acuerdo es el voto del tercer árbitro o del presidente el que decide la controversia. Si es así, ¿Para qué un tribunal de tres árbitros? un solo juzgador puede muy bien lograr un arreglo y a un costo considerablemente más bajo" (216).

Por nuestra parte no coincidimos plenamente con la opinión de Barclay, ya que si bien es cierto que los árbitros nombrados por las partes suelen actuar en favor de ellas, según lo declaramos líneas arriba, también resulta válido pensar que al conocer la controversia más de una persona se podrán escuchar distintas opiniones y consideraciones que aclaren el panorama, en lugar de una sola opinión; existen asuntos muy delicados que sería inconveniente dejar en manos de una sola persona. En fin, creemos que no es posible generalizar en favor de alguna postura y que las peculiaridades de cada caso podrán indicar la conveniencia del número de árbitros a elegir para la solución del conflicto.

En relación con lo anterior, debemos destacar que la Sección 9 del acta de 1950 prevenía que cuando el acuerdo de arbitraje -

---

(216) Barclay, op. cit., p. 59

hiciera referencia a tres árbitros, uno designado por cada parte y el tercero nombrado por aquéllos, debería entenderse que el tercero actuaría como "umpire", o árbitro dirimente; es decir, solo intervendría si los dos árbitros previamente nombrados no pudieran ponerse de acuerdo. (217)

Señala Miller que esta Sección del acta de 1950 resultaba impopular con cierto sector de la comunidad comercial inglesa - que favorecía la actuación ante tres árbitros y que alegaban - que si quisieran un "umpire" así lo hubieran establecido claramente en su acuerdo. (218) En tal virtud, mediante la Sección 6 del acta de enmiendas de 1979 se substituyó la disposición anterior estableciéndose que "salvo que se haya expresado una intención contraria en el acuerdo de arbitraje, en el caso de que exista una referencia a tres árbitros el laudo otorgado por mayoría de dos de ellos será obligatorio" (219); con lo anterior se estableció también en Londres, al igual que en México y Nueva York, la obligación de cumplimiento del laudo otorgado por mayoría de votos de los árbitros. (220)

Existe otra disposición que nos permite apreciar la inclinación de la legislación inglesa hacia la actuación del árbitro único.

En efecto, la Sección 7 del acta de 1950 dispone que cuando la controversia deba ser conocida por dos árbitros, uno nom

(217) Wilford y otros, op. cit. p.3120 lo establecido por el acta de 1950 tendría aplicación para los arbitrajes iniciados antes del 1 de agosto de 1979 fecha de entrada en vigor de las enmiendas.

(218) Miller, op. cit., p. 10

(219) Wilford y otros, -op. cit. p.310

(220) Cfr. apartados 1.4.2. y 3.2.1.2. supra.

brado por cada parte, y alguna fallará en su obligación después de haber sido requerida para hacerlo, en un término de 7 días calendario (seven clear days), entonces el árbitro nombrado por una parte tendrá la facultad de decisión de la disputa actuando el solo (221); apunta Berlingiere que en este caso el laudo otorgado por el árbitro único será obligatorio para ambas partes como si hubiera sido designado por mutuo consentimiento.(222)

Las cortes inglesas podrán intervenir en el nombramiento de árbitros bajo las hipótesis siguientes: (223):

- a) Cuando el acuerdo haga referencia a un árbitro único y las partes no se pongan de acuerdo en la designación, cualquiera de ellas podrá solicitar la intervención judicial (Sección 10 (a) del Acta de 1950).
- b) Cuando el tercer árbitro, o el "umpire" se rehúse a actuar o sea incapaz o muera después de su designación. (Sección 10 (d) del Acta de 1950).
- c) Cuando las partes o los árbitros nombrados fallen en la designación del tercer árbitro. (Sección 10 (c) del Acta de 1950).
- d) Cuando un árbitro, o "umpire", deba ser designado por alguien distinto a las partes y no se realice el nombramiento. (Sección 6 (4) del Acta de 1979) (224).

Cabe señalar aquí que el acta de 1950 obligaba a que los -

(221) Berlingiere, op. cit., p. 212

(222) Idem.

(223) Wilford y otros, op. cit., p. 312 y SS.

(224) Idem.

árbitros designados nombraran inmediatamente al "umpire", según lo disponía la Sección 8; sin embargo, conforme a las emiendas de 1979 la designación podrá hacerse en cualquier tiempo, en virtud de que aquel sólo intervendrá si los árbitros previos no llegan a un acuerdo. (225)

Así como en Nueva York existe la Sociedad de Arbitros Marítimos, en Londres, en el año de 1960, fue creada la Asociación Londinense de Arbitros Marítimos que agrupa a un buen número de profesionistas dedicados a esta actividad y con correspondientes miembros en diversas partes del mundo (226); por medio de esta asociación se ofrecen los servicios de árbitros especializados en distintos aspectos del que hacer marítimo en virtud de que la membresía no esta restringida a una sola industria o rama en particular (227). Preocupación fundamental de esta asociación ha sido la capacitación de sus miembros con objeto de ponerlos al día sobre los cambios respecto a las leyes (228); así pues, si las partes lo desean, pueden elegir a miembros de esta asociación para la solución de sus controversias, sin que ello sea obligatorio en modo alguno.

### 3.3.3 Procedimiento Arbitral.

Durante el desarrollo del procedimiento de arbitraje marí

(225) Wilford y otros, op. cit., p. 312

(226) London Maritime Arbitrators' Association. List of Members. London, 1984. p. 3 y SS.

(227) Barclay, Cedric. "Preparación y especialización de árbitros". III Simposio sobre Arbitraje Mercantil Internacional. IMCE. México, 1976. p. 134.

(228) Ibidem. p. 132.

timo londinense las cortes ejercen un gran control en la conducción del mismo, a diferencia de lo que sucede en la experiencia neoyorkina.

En principio corresponde a las partes designar el procedimiento a seguir (229), pero, como atinadamente afirma Domingo Ray, los tribunales tienen supervisión para remover a los árbitros que no actúan o no han actuado debidamente en el procedimiento arbitral. Además, como en otros países, pero en forma más acentuada, tienen una jurisdicción de apoyo en todo lo referente a la conducción del procedimiento, desde la designación de los árbitros, producción de pruebas, exhibición de documentos o de claración de testigos, hasta el cumplimiento de las resoluciones interlocutorias de los árbitros. (230)

Efectivamente, la Sección 12 (b) del acta de arbitraje de 1950 previene el control judicial sobre el procedimiento de arbitraje, estableciendo que las cortes podrán ordenar (231):

- a) Medidas precautorias para garantizar los costos del arbitraje;
- b) La presentación de documentos e interrogatorios;
- c) El otorgamiento de evidencia bajo juramento;
- d) El examen bajo juramento de cualquier testigo ante un

---

(229) Wilford y otros., op. cit., p. 311 "The parties to the arbitration may decide between themselves on the course which the arbitration is to take".

(230) Domingo Ray, op. cit., p.48. Cfr. Berlingiere. op. cit., p. 211.

(231) Wilford y otros., op. cit., p. 439 y SS.



oficial de la Corte, así como otorgar la comisión para el examen de un testigo fuera de la jurisdicción;

- e) La preservación custodia o venta de los bienes que sean la materia de la controversia;
- f) Garantizar el monto a que asciende la disputa;
- g) La preservación o inspección de cualquier cosa o propiedad materia de la disputa y autorizar la entrada en cualquier predio o construcción en posesión de cualquiera de las partes, o autorizar la toma de muestras o realizar las observaciones y experimentos necesarios con el propósito de obtener información o evidencia plena;
- h) La ejecución de embargos y designación de depositarios.

Señala Wilford que estas facultades de los tribunales ingleses no perjudican los poderes de los árbitros, aún cuando la posición de éstos es más restringida que la de aquéllos.(232)

El acta de enmiendas de 1979, estableció en su Sección 5- que si cualquiera de las partes no cumple con las decisiones de los árbitros, entonces la Corte podrá intervenir, previa petición, para obligar al renuente.(233). Encontramos aquí, la jurisdicción de apoyo de los tribunales en favor del arbitraje, contemplada en diversas legislaciones; como atinadamente apunta Holtzmann, el arbitraje eficaz no puede existir sin la coo-

---

(232) Ibidem, p. 312

(233) Idem.

peración de los tribunales, por lo que es importante que los jueces traten pronta y firmemente con cualquier objeción frívola, hecha únicamente con fines de dilación. (234)

Nuevamente debemos señalar aquí que no existe un procedimiento arbitral único susceptible de análisis y crítica y que el mismo será distinto dependiendo de lo acordado por las partes, y en caso específico de Londres de las directrices que señalen las cortes; reforzando lo anterior, señala Barclay que en Inglaterra cuando se actúa ante un árbitro único no existe un procedimiento fijo, por lo que es posible que simplemente el árbitro se retire a sus oficinas y allí, después de la lectura de los documentos, dicte su laudo (235); con ello el procedimiento arbitral resulta, en términos procesales, muy económico; y, por el contrario, pueden existir procedimientos de arbitraje con gran actividad procesal e intervención judicial.

Ahora bien en el acta de 1950 encontramos una serie de disposiciones que hacían peculiar al procedimiento arbitral inglés, a las cuales se denominaba genéricamente como el "caso especial"; estas disposiciones fueron derogadas por el acta de enmiendas de 1979; sin embargo, consideramos importante analizar el mecanismo de funcionamiento de dicho "caso especial", sin lo cual quedaría incompleto nuestro estudio del arbitraje marítimo londinense.

---

(234) Holtzman, op. cit., p.

(235) Barclay, "Examen...", op. cit., p. 65. Apunta que este procedimiento es común cuando las partes no quieren que se les cite o llame al procedimiento.

### 3.3.3.1. El Caso Especial.

Los árbitros que actúan en un procedimiento de arbitraje en Londres están obligados a la aplicación estricta de la ley (236)

Constituye lo anterior otra diferencia entre el arbitraje marítimo neoyorkino y el londinense; como se recordará los árbitros en Nueva York no están obligados a la aplicación de la ley (237); por el contrario, apunta Zubrod, es un principio básico de la legislación inglesa que los árbitros deben resolver los casos que les son sometidos con apego estricto a la ley (238).

Luego entonces, ¿Cómo evitar que se crearan decisiones distintas sobre casos similares o idénticos, unas pronunciadas por árbitros y las otras pronunciadas por jueces? (239).

Con estas consideraciones el acta de arbitraje de 1950 dispuso en su Sección 21 que el árbitro, o el "umpire" debería remitir a la corte (240):

- A) Cualquier cuestión de derecho que surja durante el procedimiento; o
- B) Un laudo o parte de un laudo en la forma de caso especial para decisión de la corte sobre cuestiones de derecho;

Esta sección, establece además, que cualquier laudo in-

---

(236) Cfr. Wilford y otros, op. cit. p. 311; Berlingiere, op. cit., p. 213; Barclay, "Examen..." op. cit., p. 63.

(237) Cfr. apartado. 3.2.1.6. Supra.

(238) Zubrod E. Donald. Maritime Arbitration. Arbitration Day 1983. American Arbitration Association. 1983, p. 1.

(239) Harris, Bruce. Charter Party Disputes Cargo. Lloyd's of London, Londres 1982, p. 15 "To prevent a body of arbitrator - made law building up different from that expounded by the courts".

(240) Wilford y otros, op. cit., p. 442.

termedio referido a cuestiones de derecho deberá ser dirigido por la corte, sin importar que el procedimiento quede pendiente, y determina que la decisión de las Cortes en relación con el caso especial tendrá los mismos efectos que la sentencia judicial. (241)

La referencia a las Cortes en la forma de caso especial era irrenunciable por las partes, según sentenció la Corte de apelaciones inglesa en el caso Czarnikow vs. Roth, Schmidt & Co., en el que Lord Bankes dijo que la Sección 21 del acta intentaba prevenir cualquier injusticia cometida por los árbitros en contra de las partes con objeto de asegurar que la ley administrada por aquéllos sea la correcta. (242)

Además, en el caso Orion Compañía vs. Belfort Maatschappij la Corte sentenció que la facultad de control de las Cortes no podía ser excluida mediante una cláusula de arbitraje que excentará a los árbitros de su obligación de seguir estrictamente la reglas del derecho. (243)

Domingo Ray, lo explica diciendo que así como no había posibilidad de apelación a los tribunales judiciales sobre el laudo en cuanto decide cuestiones puramente fácticas, de hechos, - la cuestión es distinta cuando se trata de puntos jurídicos, de derecho, con objeto de obtener un cierto grado de certidumbre, de certeza, en cuanto al derecho aplicado o aplicable. (244)

---

(241) Idem.

(242) Berlingiere, op. cit., p. 214 "... to secure the Law thas is administered by an arbitrator is in substance the Law of the land and not some home-made Law of the particular arbitrator or the particular association".

(243) Idem.

(244) Domingo Ray, op. cit., p.48

Apunta Miller que la regulación del caso especial se encontraba en la legislación inglesa desde el siglo XVIII, en que la legalidad de la actuación de los árbitros era vigilada o supervisada por las cortes. (245)

Esta larga tradición jurídica fué reformada mediante el Acta de Enmiendas de 1979 en razón del abuso que se hizo del sistema del caso especial.

En su artículo, Miller explica que las partes sujetas a arbitraje en Londres encontraban en las disposiciones del caso especial una oportunidad estupenda para retardar el procedimiento arbitral, recurriendo constantemente a la corte alegando que se encontraba envuelta en una decisión arbitral alguna cuestión de derecho; este abuso procesal se incrementó a raíz de la decisión de la Corte de Apelaciones en el caso Lysland, de 1973, mismo que estableció que las partes tenían el derecho "indisputable" de recurrir a la Corte en la forma de caso especial, cada vez que la litis necesitará de una decisión relacionada con cualquier cuestión de derecho. (246)

Así pues, la ventaja de economía procesal que el arbitraje pudiera ofrecer se veía desvirtuada al tener que acudir a litigar a la corte en la forma de caso especial; y entonces, ¿ para qué acordar el arbitraje si finalmente se caería en un proceso jurisdiccional ?

---

(245) Miller, op. cit. p. 4

(246) Idem.

Como el caso especial implicaba una demora en muchos casos, e Inglaterra desea mantener a Londres como el centro internacional del arbitraje comercial, financiero y marítimo se introdujeron, en 1979, algunas modificaciones fundamentales (247); de hecho, la Sección 1 del Acta de ese año inicia por dejar sin efectos las disposiciones de la Sección 21 del Acta de 1950 y ofreció distintas reglas de apelación ante las cortes que analizamos al referirnos al laudo dictado como consecuencia de un arbitraje marítimo en Londres.

Pues bien, podemos apreciar la gran injerencia - - - - que los jueces ingleses tienen durante el procedimiento de arbitraje, lo que contrasta con la experiencia de Nueva York.

En nuestra opinión resulta contraproducente la exagerada intervención judicial en el procedimiento arbitral; cierto es que existen cuestiones de orden público que deben ser respetadas y acatadas por los árbitros y las partes, que la imparcialidad y legalidad de este medio de solución de controversias debe ser garantizada por el Estado, pero lo anterior no implica que sean los jueces los que propiamente dirijan el procedimiento y aún sean quienes resuelvan la disputa, ya que esto desvirtúa la intención misma del arbitraje para servir como alternativa eficaz en favor de la solución rápida de controversias, en especial en el medio marítimo, en el cual, repetimos, el dinamismo de sus relaciones impone soluciones acordes.

---

(247) Domingo Ray, op. cit. p. 48

### 3.3.4. El laudo y su ejecución.

Tratándose del laudo pronunciado a consecuencia de un arbitraje marítimo, celebrado en la ciudad de Londres, la ley inglesa no impone la obligación de que con el mismo se establezcan los razonamientos de los árbitros, es decir no se obliga a su motivación; y como los árbitros no desean que se ejerza un control sobre sus decisiones, especialmente en lo que se refiere a la aplicación estricta de la ley, la costumbre de los laudos británicos es de no ser fundados ni motivados. (248)

En el capítulo I de este trabajo apuntamos la opinión de Barclay en contra de la motivación del laudo (249); aunado a ello Zubrod señala que el argumento principal de los árbitros británicos para no motivar sus laudos es que se correría el riesgo de posibilitar la apelación por existir una mala interpretación de la ley en los razonamientos expuestos, y, que, además, el derecho que tienen las partes para no revelar sus disputas a la luz pública debe ser respetado. (250)

Resulta comprensible la posición de los árbitros londinenses debemos recordar que la ley los obliga a aplicar en forma estricta el derecho y que la mayoría de las veces quienes actúan en esta función no son abogados, por lo que temen a

---

(248) Cfr. Robert, Jean. "El arbitraje en los países de la Comunidad Económica Europea". "El Arbitraje Comercial Internacional" UNAM-IMCE-ADACI, México, 1983, p.

(249) Cfr. Apartado 1.3.3. supra.

(250) Zubrod, "Arbitration Day...", op. cit., p. 5

equivocarsè al aplicar o interpretar algùn precepto legal, - lo que darfa lugar a la apelación del laudo según las reglas que más adelante anotamos.

En la práctica londinense si las partes solicitan un - laudo motivado con objeto de conocer las causas y razones que inclinaron a los árbitros en su decisión, estos otorgan sus razonamientos en forma independiente del laudo.

Así pues establecè Harris, quien es árbitro londinense activo, "...cuando las partes lo solicitan nosotros no damos nuestras razones en el laudo, sino que las publicamos por se parado y en forma confidencial de modo tal que no pueda ser referido en ningùn procedimiento". (251)

Conforme a la sección 18 del acta de arbitraje de 1950, el laudo podrá incluir a cargo de quien correrán los gastos - y costas del procedimiento, además de concederse la facultad a los árbitros para fijar intereses sobre sumas principales (252); apunta Harris que los intereses fijados en los arbitrajes marítimos de Londres, normalmente siguen los niveles de -- los intereses comerciales. (253)

El acta de 1950 no establece un período determinado pa - ra que los árbitros otorguen el laudo, pero concede facultades a la corte para remover al árbitro, o umpire, que no reali

---

(251) Harris, op. cit., p. 16

(252) Wilford y otros, op. cit., p. 441

(253) Harris, op. cit., p. 20



ce sus funciones con la debida diligencia.(254)

El laudo es ejecutable en la misma forma de una sentencia, o bien, a petición de parte, la corte en auxilio de los árbitros dictará sentencia en los mismos términos del laudo, (255), según lo dispone expresamente la sección 26 del Acta de 1950.

Para ejecutar el laudo es necesario que la corte consienta y de su autorización (leave) en tal sentido,(256), y según se resolvió en el caso *Middlemiss vs Harterpool Corp.*, la corte debe ejecutar el laudo a menos que existan razones suficientes para dudar de la validez del laudo o sobre los derechos que favorecen a una de las partes.(257)

#### 3.3.4.1. La apelación del laudo

Conforme a las enmiendas introducidas en el año de 1979, las partes contractualmente pueden renunciar al derecho de -- apelación del laudo antes los tribunales judiciales (258), de

---

(254) Berlingiere, op. cit., p. 213. El autor afirma además, que si las partes establecieron un tiempo determinado para que los árbitros rindieran su laudo, la corte tiene facultades para extender dicho período a discreción.

(255) Wilford y otros, op. cit., p. 444

(256) Cfr. Berlingiere, op. cit., p. 213 y Wilford y otros, op. cit., 313 y ss

(257) Berlingiere, op. cit., p. 213

(258) Miller, op. cit. p. 7 y ss

cualquier manera, la apelación solo será procedente en contra de puntos contravertidos de derecho, ya que las cuestiones - de hecho - son de competencia exclusiva de los árbitros. (259)

Siguiendo a Domingo Ray, podemos resumir las reformas introducidas en el año de 1979 en lo siguiente: en primer lugar, las partes contractualmente pueden renunciar al derecho de apelar a los tribunales judiciales sobre cuestiones de derecho; en segundo lugar, el derecho de apelación a los tribunales depende discrecionalmente del tribunal, en tanto y - - cuanto este debe considerar que se encuentra involucrada una cuestión jurídica realmente sustancial; por último, la decisión del juez será definitiva y no habrá el derecho de apelación a la House of Lords, a menos que el juez certifique que hay razones especiales para conceder el recurso por encontrar se de por medio una cuestión de interés público. (260)

Pero en el caso particular del arbitraje marítimo, conforme los dispuesto por la sección 4 (1) (a) del Acta de Enmiendas de 1979, no se reconoce efecto alguno al acuerdo de las partes para renunciar a la apelación del laudo, a menos que dicho acuerdo sea posterior al inicio del procedimiento de arbitraje, o bien, cuando la disputa sea originada por un

---

(259) Miller, op. cit., p. 7 y SS

(260) Domingo Ray, op. cit., p. 48

contrato sujeto a una ley distinta a la inglesa. (261)

Debemos reconocer que en consulta a distintos autores no encontramos referencia alguna an torno a los motivos del legislador inglés para introducir esta limitante para el caso de la renuncia de las partes a la apelación del laudo, - tratándose del arbitraje marítimo. (262)

Por nuestra parte, consideramos que la reforma del año de 1979 está encaminada a proteger dos apartados: a) la supervisión y control de las cortes judiciales inglesas sobre el procedimiento arbitral y b) el interés de mantener a Londres como el centro más importante para el desarrollo de éste procedimiento en el ámbito marítimo.

En efecto, a la luz de la revisión efectuada a la --- legislación arbitral inglesa resalta de manera especial la constante inclinación legislativa para facultar a las cortes en la supervisión y control de la actuación de las partes - y los árbitros durante el arbitraje, de manera especial en lo referente a cuestiones de derecho. Pues bien, continuando esta tendencia la reforma de 1979 estableció que para el caso del arbitraje marítimo no se permitiera en forma general la renuncia o exclusión del derecho de apelación del -- laudo, con objeto de vigilar así las decisiones de los árbi

---

(261) Wilford y otros, op. cit., p. 314 y SS.

(262) La misma limitante se establece si el arbitraje conoce de disputas en relación con seguros y comercio de mercancías. Cfr. -- Domingo Ray, op. cit., p. 48; Wilford y otros, op. cit., p. 450; Miller, op. cit., p. 7.

tros sobre cuestiones de derecho marítimo.

Sin embargo, esta disposición no podía ser tajante puesto que se correría el grave riesgo de alejar de Londres a una buena parte de la comunidad marítima internacional que prefiere una limitada intervención de los tribunales en la solución de las controversias por la vía arbitral; es decir, existen quienes prefieren renunciar desde un principio y de una manera contractual a la posibilidad de que la decisión de los árbitros sea revisada por las cortes, lo cual, lógicamente -- retarda la solución en definitiva de la disputa.

Recuérdese en este punto que Nueva York ofrece la alternativa del arbitraje marítimo con una muy reducida y limitada intervención judicial y que la apelación del laudo conforme a la legislación norteamericana resulta procedente solamente en el caso de los supuestos que son enumerados claramente por el acta de arbitraje de los Estados Unidos. (263)

Así pues, el legislador inglés adoptó en 1979, desde -- nuestro punto de vista, una posición intermedia al permitir -- que las partes acuerden la renuncia a la apelación del laudo pero hasta después de comenzado el procedimiento; es decir, -- ya que las partes se encuentren "sentadas" en la discusión de la controversia y que hayan medido los alcances de la misma -- podrán acordar, si así lo estiman conveniente, la renuncia al derecho de apelación.

---

(263) Cfr. apartado. 3.2.1.6.1.supra.

Ahora bien, tratándose del segundo supuesto que contempla la reforma, esto es, que se permita el acuerdo de las partes para renunciar a la apelación cuando el contrato origen de la controversia establezca como ley aplicable cualquier otra distinta a la legislación británica, el legislador no hace sino reconocer que la ley adjetiva o conflictual debe seguir y fundamentarse en la ley sustantiva, por lo que no se podría negar éste derecho a las partes en la ley adjetiva si la ley sustantiva aplicable en el contrato lo contemplara.

Este segundo supuesto se encuentra así mismo relacionado con los lineamientos establecidos en la Convención de Naciones Unidas sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras, de la cual la Gran Bretaña es parte contratante y a la cual nos referimos en el capítulo posterior.

## CAPITULO IV

REFERENCIA A LA CONVENCION DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL RECONOCIMIENTO Y EJECUCION DE SENTENCIAS ARBITRALES EXTRANJERAS DE 1958 Y SU APLICACION EN MEXICO.

### 4.1 Generalidades.

Existiendo la práctica de recurrir al arbitraje para solucionar las disputas de carácter marítimo, debemos ahora estudiar la posibilidad de ejecutar la resolución del árbitro en nuestro país.

Es decir, la obligatoriedad o fuerza que puede tener en el territorio mexicano un laudo dictado como consecuencia de un arbitraje acordado, seguido y concluido en un estado distinto.

Para ello, siguiendo con el enfoque de estudio de la realidad práctica del arbitraje marítimo, analizamos a continuación las disposiciones de la Convención de Naciones Unidas para el reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales - extranjeras firmada en Nueva York en el año de 1958.

Conviene destacar que los trabajos de Nueva York inspiraron nuevos alientos en favor del arbitraje para la solución comercial de disputas, por lo que en el año de 1966 fue firmada en Estrasburgo la Convención Europea que establece una Ley Uniforme en Materia de Arbitraje; asimismo, los estados americanos se reunieron y suscribieron en la Ciudad de Panamá, en el año de 1975, la Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional.

Sin querer restar importancia a estas dos convenciones, pero intentando una directriz de carácter internacional, nos referiremos en forma exclusiva a las disposiciones contenidas en la convención de Nueva York.

En excusa de lo anterior, valga considerar que la actividad del transporte marítimo de mercancías no se limita a la navegación entre estados de un mismo continente, por el contrario, podemos mencionar que buques mercantes de pabellón mexicano arriban por igual a puertos europeos, norteamericanos, asiáticos, sudamericanos o africanos.

Además, según apuntamos en el capítulo anterior, en la actualidad la gran mayoría de los arbitrajes marítimos se -- llevan a cabo en las ciudades de Londres y Nueva York, cuyos respectivos estados han incorporado dentro de su legislación las disposiciones de la convención de Nueva York (264); si agregamos que nuestro país es parte contratante de la misma, encontraremos los motivos considerados para dedicar este capítulo al análisis particular de la mencionada Convención de Naciones Unidas sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras con referencia especial a su aplicación en México, país cuyos importadores, exportadores y navieros se encuentran frecuentemente envueltos en procedimientos de arbitraje marítimo en el extranjero.

---

(264) Cfr. apartados 3.2.1.6.2. y 3.3.4.1. supra.

#### 4.2. Antecedentes.

La convención de Nueva York de 1958, es resultado de los trabajos del Comité Especial creado por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, que habiendo analizado el anteproyecto propuesto por la Cámara Internacional de Comercio llegó a la conclusión de proponer la realización de una nueva convención para facilitar la ejecución de sentencias arbitrales extranjeras, manteniendo los principios universales de justicia y respeto a los derechos de soberanía de los Estados (265).

El texto final de la convención fue suscrito el 10 de junio de 1958 (266) en la ciudad de Nueva York, según mencionamos; a dicho texto se han adherido o lo han ratificado los siguientes estados: (267)

Argentina	Ghana	Paises Bajos
Austria	Grecia	Pakistán
Bélgica	Hungría	Polonia
Bielorrusia	India	República Centroafricana
Bostwana	Israel	República de Corea
Bulgaria	Italia	República Federal Alemana
Costa Rica	Japón	República Khemur (Camboya)
Checoslovaquia	Jordania	Rumania
Dinamarca	Luxemburgo	Siria
Ecuador	Madagascar	Sri-Lánka (Ceylán)
Egipto	Marruecos	Suecia
El Salvador	México	Suiza
Estados Unidos	Mónaco	Tanzania
Filipinas	Niger	Thailandia
Finlandia	Nigeria	Trinidad y Tobago
Francia	Noruega	Tunez

(265) Siqueiros, José Luis. Panorama Actual del Arbitraje Comercial Internacional. "El Arbitraje Comercial.." op.cit., p.135

(266) United Nations, Treaty Series, Volumen 330, 1959. p.60

(267) "El Arbitraje Comercial..." op. cit., anexo 2, p. 539 y s.s.



Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas  
Ucrania

La convención fue promulgada en México mediante decreto del 10. de junio de 1971 publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 del mismo mes y año (268).

Cabe señalar que aún cuando nuestro país no fue suscriptor de la convención, su adhesión era permitida de conformidad con las disposiciones contenidas en los artículos VII y IX de la misma, que dejaron abierta la ratificación o adhesión para cualquier estado miembro de Naciones Unidas o de cualquier organismo especializado de dicha organización, o que sea parte en el estatuto de la Corte Internacional de Justicia o de otro estado que haya sido invitado por la Asamblea General de Naciones Unidas.

4.3. La Ejecución de laudos extranjeros en México de conformidad con las disposiciones de la Convención de Nueva York.

En principio debemos señalar que coincidimos con la opinión de Bernard (269) en cuanto a la distinción o cualidad que se adjudica al laudo cuando se le califica de extranjero.

Es decir, siguiendo al autor citado consideramos extranjero al laudo que ha sido dictado fuera del territorio en el cual se pretende su ejecución.

---

(268) Siqueiros, José Luis. Reconocimiento y Ejecución de Laudos Extranjeros en la República Mexicana. "El Arbitraje Comercial..." op. cit., p. 285

(269) Citado por Briseño Sierra, op. cit., p. 115

En capítulos anteriores apuntamos que los árbitros que actúan en un procedimiento pueden ser de distinta nacionalidad y que el lugar del arbitraje puede ser un estado distinto al de las partes y los árbitros, e inclusive estar regido el procedimiento por la ley de un estado también distinto.

En tal virtud resultaría extremado querer otorgar nacionalidad a un laudo o calificarlo de extranjero atendiendo a las características de los árbitros, las partes o la ley del procedimiento, por lo que, reiteramos, la atribución de extranjero la recibe un laudo en función del lugar en que se dictó y de aquél en el que se pretenda su ejecución.

De conformidad con lo anterior, el artículo I de la convención estableció que la misma será aplicable al reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales dictadas en el territorio de un estado distinto de aquel en que se pide el reconocimiento y ejecución de dichas sentencias.

#### 4.3.1. Ley aplicable y juez competente.

Al entrar en vigor la convención de Nueva York de 1958 en nuestro país, sus disposiciones adquirieron el carácter de leyes constitucionales de conformidad con lo establecido por el artículo 133 de la constitución. (270)

En tal virtud, según nos explica el maestro Tena Ramírez, dichas normas tienen supremacía sobre la leyes secundarias -

---

(270) Cfr. Tena Ramírez, Felipe. Derecho Constitucional Mexicano. Ed. Porrúa. México 1981 p. 540 y ss

que le sean contrarias o sobre aquellas leyes inconstitucionales de los Estados Federales (271).

El artículo III de la convención establece que el Estado contratante concederá la ejecución de la sentencia arbitral extranjera de conformidad con las normas de procedimiento vigentes en su territorio, sin imponer condiciones apreciablemente más rigurosas ni honorarios o costos más elevados que los aplicables al reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales nacionales.

En el capítulo I de este trabajo nos referimos al derecho mexicano aplicable en materia de arbitraje (272), pero para el caso de la ejecución de laudos extranjeros debemos ahondar un poco más en la legislación aplicable.

Como atinadamente señala Siqueiros, en México la materia de las relaciones internacionales es de exclusiva competencia de la federación (273); sin embargo, el Código Federal de Procedimientos Civiles no contempla disposición alguna -- que se refiera a la ejecución de laudos, entonces, de conformidad con la calidad que le otorga la Ley de Nacionalidad y Naturalización al Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, las disposiciones contenidas en éste serán aplicables para el reconocimiento y la ejecución de senten-

---

(271) Idem

(272) Cfr. Apartado 1.4 supra.

(273) Siqueiros, "Reconocimiento..." op. cit., p. 287

cias arbitrales extranjeras (274).

El artículo IV de la Convención establece que con el objeto de obtener la ejecución de una sentencia arbitral extranjera, la parte que lo solicite deberá presentar junto con su demanda de petición el original auténtico o copia de igual calidad de la sentencia arbitral así como el original del acuerdo por escrito de las partes conforme al cual se obligaron a someter sus diferencias al arbitraje.

Durante el presente trabajo en múltiples ocasiones hemos señalado que el acuerdo de las partes es un requisito indispensable de procedencia en el arbitraje, por lo que la convención reconoce la práctica generalizada en distintas legislaciones nacionales que requieren del acuerdo de arbitraje por escrito. (275)

---

(274) Artículo 50 de la Ley de Nacionalidad y Naturalización: "Solo la Ley Federal puede modificar y restringir los derechos civiles de que gozan los extranjeros. En consecuencia, esta ley y las disposiciones de los Códigos Civil y Procedimientos Civiles para el Distrito Federal sobre esta materia, tienen el carácter de federales y serán obligatorios en toda la Unión".

(275) Recuérdese en este punto que tratándose del arbitraje marítimo - analizado tanto en las Reglas de Hamburgo como en las legislaciones de Nueva York y Londres exigen que para que el acuerdo de arbitraje pueda ser invocado debe constar por escrito.

Como bien afirma Siqueiros, en México la ejecución de un laudo extranjero de carácter civil o mercantil podrá solicitarse, a elección del actor, ante un juez de orden común o ante un juez federal de conformidad con el principio de la jurisdicción concurrente. (276)

Sin embargo, cuando el laudo extranjero provenga de un arbitraje marítimo, solamente será competente para conocer la ejecución el juez federal, atendiendo a lo dispuesto por la constitución que reserva de manera expresa para la jurisdicción federal los conflictos que versen sobre derecho marítimo. (277)

Según nos explica Fix-Zamudio este precepto constitucional se inspiró en la competencia de los tribunales federales de los Estados Unidos, de acuerdo con lo establecido por el artículo III, sección II, de la carta federal de 1787 de -- aquél país; y establece el autor que la constitución reservó a los tribunales federales el conocimiento de controversias de trascendencia nacional. (278)

---

(276) Siqueiros, "Reconocimiento...", op. cit., p. 290 y ss

(277) Artículo 104 fracción II de la Constitución Política de los -- Estados Unidos Mexicanos.

(278) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (Comentada). Artículo 104 comentado por Fix-Zamudio, Héctor. p. 245 y ss

#### 4.3.2... Denegación de ejecución del laudo extranjero.

En México se podrá negar la ejecución de un laudo extranjero si en el mismo se resuelve sobre alguno de los asuntos que conforme a la legislación nacional no pueden ser sometidos al arbitraje para su solución, mismos que relatamos en capítulo anterior. (279)

Además la convención de Nueva York en su artículo V establece una serie de causales que siendo probadas por la parte contra la cual se invoca la ejecución podrán motivar la denegación de la misma; dichas causales son (280):

- a) Incapacidad de las partes en virtud de la ley aplicable, o que no sea válido el acuerdo en virtud de la ley aplicable;
- b) Si la parte contra la cual se invoca la sentencia arbitral no ha sido debidamente notificada de la designación de árbitro o del procedimiento de arbitraje o no ha podido, por cualquier razón, hacer valer sus defensas;
- c) Que la sentencia arbitral no se ajuste a la controversia establecida en el acuerdo o contiene decisiones que exceden de los términos del compromiso o de la cláusula compromisoria;

---

(279) Cfr. apartado 14.2 supra

(280) Siqueiros, "Reconocimiento..." op. cit., p. 293 y ss.

- d) Que la constitución del tribunal arbitral o el procedimiento no se hayan ajustado al acuerdo celebrado entre las partes o a la ley del país donde se haya efectuado el arbitraje;
- e) Que la sentencia no sea todavía obligatoria para las partes y, en consecuencia, pueda ser anulada y suspendida por la autoridad competente del país en que fue dictada.

La convención agrega que podrá negarse la ejecución de la sentencia arbitral extranjera si se comprueba que conforme a la ley del país la controversia no es susceptible de arbitraje o que el reconocimiento y la ejecución de la misma serán contrarios al orden público.

En fin, con esta breve referencia a la convención de Nueva York solo quisimos destacar la posibilidad de ejecutar en territorio mexicano el laudo extranjero de carácter marítimo, tomando en consideración el ámbito internacional de las relaciones originadas por el transporte de mercancías a través de los mares y de la marcada preferencia de la comunidad marítima internacional por solucionar sus controversias mediante la figura del arbitraje, cuyas principales características y desarrollo pretendimos analizar a lo largo de este trabajo.

## Conclusiones.

- 1.- Los orígenes del arbitraje como medio de arreglo de controversias se pierden en los registros de la historia; encontramos referencias de su utilización en el antiguo sistema procesal romano, en el que incluso se impuso el carácter obligatorio del mismo; también encontramos al arbitraje incluido en las distintas legislaciones destinadas a regir la vida en los territorios conquistados por España en el siglo XVI, y conservado en la legislación promulgada con posterioridad a la independencia de México del dominio español.
- 2.- En la actualidad, diversos cuerpos jurídicos nacionales establecen la obligatoriedad del arbitraje para dirimir controversias de muy diversa índole; la flexibilidad de esta figura, permite su aplicación en diferentes ramas del derecho, por lo que no podemos encuadrarla o afirmar su pertenencia a alguna de ellas en particular.
- 3.- No obstante lo anterior, en el ámbito nacional no observamos disposición alguna que se refiera al arbitraje marítimo en especial, ni algún cuerpo colegiado, sociedad, asociación, etc., que se dedique a la práctica del mismo.
- 4.- En consecuencia, tanto las empresas navieras mexicanas como los usuarios nacionales del transporte marítimo de mercancías se ven obligados a recurrir al exterior, (principalmente a las ciudades de Nueva York y Londres).



- 5.- Es necesario fomentar la realización de arbitrajes de este tipo en México, lo cual está intimamente ligado con el desarrollo de todas las actividades marítimas del país, y de manera particular, con el incremento de la participación de la flota mercante nacional en el comercio exterior.
- 6.- En el contexto internacional, fue en las Conferencias para la Paz de La Haya en 1899 y 1907 en donde por primera vez se reconoce la importancia y utilidad del arbitraje para el arreglo pacífico de las controversias entre los estados, creándose al efecto la llamada Corte Permanente de Arbitraje. En la actualidad, en documentos tales como la Carta de las Naciones Unidas y la Carta de la Organización de Estados Americanos se contienen pronunciamientos en favor del arbitraje, que junto con otros medios, intenta el mencionado arreglo pacífico de controversias internacionales.
- 7.- En el caso particular de México la recurrencia al arbitraje internacional no ha resultado del todo favorable. Sin embargo, en los foros internacionales nuestro país siempre ha pugnado por la solución pacífica, por cualquier medio, y condenado el uso de la fuerza para imponer un criterio, un gobierno, un status, etc., y en este sentido debemos respaldar, sin condiciones, la política exterior nacional, la cual, según expresamos en el desarrollo de este capítulo se encuentra fundamentada en reconocidos principios de convivencia y desarrollo de los estados.

- 8.- A partir de 1924 el Transporte Marítimo de Mercan-  
cías bajo Conocimiento de Embarque ha sido regulado  
por las Reglas de La Haya y su protocolo de Enmien-  
das de 1968; la práctica comercial ha demostrado, -  
desde entonces, la utilidad de dichas reglas al uni  
formar, en buena medida, los derechos y obligacio--  
nes de las partes que intervienen en este tipo de -  
contrato.
- 9.- México suscribió dichas reglas pero no las ha rati-  
ficado; no obstante, las líneas navieras nacionales  
incorporan las mencionadas Reglas de La Haya en los  
Conocimientos de Embarque que expiden y por lo tan-  
to, las mismas surten efecto entre las partes como  
consecuencia de la celebración de un contrato de -  
transporte marítimo.
- 10.- En las Reglas de La Haya-Visby no se contiene dispo-  
sición especial en relación con el arbitraje como -  
medio de arreglo de las disputas que la celebración  
de un contrato de transporte por mar pudiera ocasio  
nar.
- 11.- En 1978 en la ciudad de Hamburgo fue aprobado el Con  
venio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Ma-

rítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo) cuyo objetivo primordial fue establecer un nuevo orden jurídico internacional para este servicio; en tal virtud, la adopción por algún estado de este convenio implicaría la denuncia de las mencionadas Reglas de la Haya-Visby.

- 12.- Según se propuso, las Reglas de Hamburgo ofrecen una mayor protección en favor del usuario del transporte marítimo lo que provocó serias divergencias entre las delegaciones asistentes.
- 13.- Los países que cuentan con flota mercante de importancia prefieren la regulación de las Reglas de La Haya-Visby que en su conjunto favorecen al naviero; aquellos países que no cuentan con flota mercante se pronuncian en favor de las Reglas de Hamburgo; por último, los países que como el nuestro cuentan con flota mercante en desarrollo, pero que además tienen un número importante de usuarios, buscan el equilibrio de las partes en la relación contractual.
- 14.- A diferencia de las Reglas de La Haya-Visby, las Reglas de Hamburgo establecen normas sobre jurisdicción y arbitraje.
- 15.- Para el arbitraje no se establece un procedimiento

minucioso y detallado, simplemente se ofrecen normas generales para el caso de que se acuerde esta forma de solución de controversias de carácter marítimo.

- 16.- Destaca la disposición en relación con el lugar en donde se iniciará el procedimiento arbitral al ofrecerse una alternativa para que los usuarios nacionales elijan el foro que convenga a sus intereses y obligar al transportista a atender el procedimiento en el lugar de elección de aquél.
- 17.- Para dar efecto a sus disposiciones, se obliga al árbitro o al tribunal arbitral para aplicar las Reglas de Hamburgo, por lo que se podría intentar la nulidad del laudo otorgado en contraposición a las mismas.
- 18.- Así pues, consideramos convenientes las disposiciones arbitrales establecidas por el convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, aún cuando, la conveniencia para nuestro país de ratificar dicho convenio implicaría un análisis profundo de las consecuencias prácticas que ello ocasionaría.

- 19.- Fué a principios de este siglo cuando se incorpora la primera Acta de Arbitraje, en materia federal, en los Estados Unidos y a partir de entonces la práctica de recurrir al arbitraje para la solución de controversias de carácter marítimo ha ido aumentando, al grado de ser considerada actualmente la ciudad de Nueva York como uno de los centros mundiales más importantes en este aspecto.
- 20.- El Acta de Arbitraje de los Estados Unidos esta redactada en forma muy genérica, por lo que caen bajo su esfera de aplicación las disputas que se presentan en las diversas facetas de la actividad del transporte marítimo de mercancías.
- 21.- Esta legislación obliga a los tribunales a suspender cualquier procedimiento judicial iniciado por alguna de las partes que haya celebrado previamente un acuerdo válido de arbitraje.
- 22.- Para la designación de los árbitros correspondientes, se otorga plena libertad a las partes en su elección, existiendo la prevención de referencia a un árbitro único si las partes no expresaron en su acuerdo un número determinado.
- 23.- Las cortes están facultadas para decretar las medidas pro-

visionales o cuatelares que consideren necesarias para garantizar el cumplimiento del laudo que se otorgue.

- 24.- Corresponde a las partes establecer el procedimiento para el desarrollo del arbitraje, y en su defecto el mismo será fijado por los árbitros, debiéndose respetar siempre las garantías mínimas de legalidad y audiencia.
- 25.- No se obliga a los árbitros a la aplicación estricta del derecho, con lo cual se intenta favorecer la solución comercial de la disputa.
- 26.- En auxilio de los árbitros, las cortes podrán obligar a la parte renuente al cumplimiento del laudo, mismo que es sujeto de apelación de conformidad con las causales listadas en el Acta de Arbitraje.
- 27.- La intervención de las cortes norteamericanas durante el procedimiento arbitral es muy limitada, siendo procedente en la mayoría de las veces, sólo a petición de parte agraviada.
- 28.- En Inglaterra la práctica del arbitraje se remonta hacia el siglo XVII, estando regulada en la actualidad dicha figura jurídica por el Acta de Arbitraje de 1950 y sus enmiendas de 1975 y 1979.

- 29.- La ciudad de Londres continúa ocupando un primerísimo lugar como elección para el desarrollo del arbitraje marítimo, además de estar aún considerada como el primer centro mundial de las actividades marítimas.
- 30.- No obstante que el arbitraje ha sido aceptado desde mucho tiempo atrás, la legislación inglesa mantiene amplias facultades para que las cortes judiciales supervisen y controlen el procedimiento arbitral.
- 31.- Las cortes no están necesariamente obligadas a suspender el procedimiento judicial si existe un acuerdo de arbitraje; para ello, la legislación adopta la fórmula del "acuerdo doméstico de arbitraje", en cuyo caso de existencia será facultad discrecional de la corte la suspensión del procedimiento judicial, pero si el acuerdo es "foráneo" entonces la corte si estará obligada a otorgar dicha suspensión.
- 32.- También la legislación inglesa otorga libertad a las partes para designar a los árbitros, y refiere el caso al árbitro único si las partes no establecieron un número especial.
- 33.- Anteriormente era práctica común en el arbitraje marítimo londinense señalar a dos árbitros para la solución de la controversia y un "umpire" ó tercer árbitro ó árbitro dirimemente; no obstante, dicha práctica ha ido decayendo en vir

tud de producir los mismos efectos que la actuación ante un árbitro único, que resulta más económico tanto en términos procesales como en gastos y costas del procedimiento.

- 34.- Tampoco para el arbitraje marítimo en Londres la ley contempla un procedimiento especial, dejando a voluntad de las partes la elección del mismo; pero si se otorgan amplias facultades para que las cortes intervengan durante su desarrollo con objeto de garantizar la administración de justicia hacia las partes.
- 35.- Los árbitros que actúan en un procedimiento en Londres están obligados a la aplicación estricta de la ley, lo que origina que los laudos carezcan, generalmente, de la debida motivación con objeto de evitar la posible apelación de dichos laudos ante las cortes.
- 36.- La apelación del laudo fué motivo de reformas contenidas en el Acta de Enmiendas de 1979 mediante la cual se estableció que la apelación sería procedente siempre que se encuentre involucrada alguna cuestión de interés jurídico, ya que las decisiones sobre cuestiones de hecho se consideraba facultad propia de los árbitros.
- 37.- Es posible que las partes por mutuo consentimiento renuncien al derecho de apelación del laudo; tratándose del arbitraje marítimo la legislación permite dicha renuncia has



ta después de iniciado el procedimiento arbitral, o cuando el contrato motivo de la disputa establezca como ley aplicable alguna distinta de la inglesa.

- 38.- La Convención de Naciones Unidas sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras de 1958, resulta un documento internacional de gran trascendencia para facilitar la obligatoriedad de la decisión de los árbitros que haya sido dictada en un estado distinto de aquel en el que se pide la ejecución.
- 39.- En México las disposiciones de dicha Convención tienen la jerarquía de leyes constitucionales, por lo que es factible solicitar y obtener la ejecución de un laudo de carácter marítimo otorgado en el extranjero.

**ANEXO I**

NOTA MINIMA SOBRE EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. \*

Existen diversas formas de contratar el transporte marítimo de mercancías; pero en el tráfico marítimo actual el contrato más practicado es el transporte de mercancías bajo el conocimiento de embarque.

Nuestra vigente Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece en su artículo 168 que: "... el contrato de transporte de cosas deberá constar por escrito y el naviero por sí o por conducto del capitán del buque expedirá un conocimiento de embarque que deberá contener:

- I. El nombre, domicilio y firma del transportador;
- II. El nombre y domicilio del cargador;
- III. El nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador;
- IV. El número de orden del conocimiento;
- V. La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para su identificación.
- VI. La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o por cobrarse;
- VII. La mención de los puertos de salida y de destino;
- VIII. El nombre y matrícula del buque en que se transporten, si se trase de transporte por nave designada;
- IX. Las bases para determinar la indemnización que el transportador deba pagar en caso de pérdida o avería.

Debemos señalar que nuestra Ley se abstiene de definir al Conocimiento de Embarque y se limita a especificar los elementos que deberá contener y que ya han sido anotados.

Para definir al Conocimiento de Embarque nos referiremos a lo establecido por el artículo 10. párrafo 7 de las Reglas de Hamburgo, en donde se determina:

\* En relación con el Conocimiento de Embarque se recomienda la siguiente bibliografía: Mitchellhill, Alan. Bills of Lading-Law and Practice. Chapman and hall, Londres, 1982. Handy Book for Shipowners and masters. Thos R. Miller & Son, Bermuda, 1964, p. 70 y ss. Hernández Yzal, Santiago. Derecho Marítimo. Tomo II, Ed. Cadi, España, 1969, p.91 y ss. Chorley, Lord y Giles. Derecho Marítimo. Trad. de la 4a. Ed. inglesa por Fernando Sánchez C. Ed. Bosh, España 1962, p. 505 y ss. Grime, Robert. Shipping Law. Ed. Sweet and Maxwell London, 1978, p. 99 y ss. Farina, Francisco. Derecho y Legislación Marítima. Ed. Bosch, España, 1960, p.204 y ss. Stevens y Butterfield.

"Conocimiento de Embarque: significa un documento que atestigüe un contrato de transporte por mar y la recepción o carga de la mercancía por el porteador y por el cual el porteador se compromete a entregar la mercancía, contra devolución de documento. Cualquier pacto en el documento conforme el cual la mercancía haya de ser entregada a la orden de persona determinada, o a la orden, o al portador, constituye tal compromiso."

De esta definición podemos concluir las tres funciones que la doctrina y la legislación reconocen al Conocimiento de Embarque y que son:

- A) Como recibo de la mercancía.
- B) Como título representativo de mercancía.
- C) Como prueba del contrato de transporte de mercancías.

Como recibo de la mercancía.- En este sentido el Conocimiento de Embarque demuestra que la mercancía ha sido puesta a bordo por el cargador quien recibe del capitán (o del naviero o su agente) este documento firmando aceptando efectivamente haberlas recibido a bordo y obligándose a entregarlas en puerto de destino en el mismo estado en que fueron embarcadas.

Como título representativo de mercancía.- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos le da este carácter conforme a su artículo 170, y dispone que toda negociación, gravámen o embargo sobre las mercancías, para ser válido, deberá comprender el título mismo, es decir, el Conocimiento de Embarque.

Es de gran importancia esta función al ser posible la transmisión de las mercancías de un titular a otro, mediante el endoso del documento respectivo.

Como prueba del contrato de transporte de mercancías.- El Conocimiento de Embarque no se considera como el contrato propiamente dicho, sino como un documento probatorio de sus condiciones; dicho en otras palabras, es la prueba documentaria de la existencia del contrato de transporte de mercancías.

---

\* Shipping Practice. Ed. Pitman Publishing Ltd., London, 1981, p. 16 y ss. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional de Fletes Marítimos. "El Conocimiento de Embarque" México, 1982.

## **ANEXO II**

**LAS REGLAS DE  
LA HAYA DE 1924**

**CONVENIO INTERNACIONAL  
PARA LA UNIFICACION DE  
CIERTAS REGLAS EN  
MATERIA DE CONOCIMIENTO  
FIRMADO EN BRUSELAS  
EL 25 DE AGOSTO DE 1924<sup>a</sup>**

**Artículo 1**

En el presente Convenio se emplean las palabras siguientes en el sentido preciso que se indica a continuación:

a) "Porteador" comprende el propietario del buque o el fletador, parte en un contrato de transporte con un cargador.

b) "Contrato de transporte" se aplica únicamente al contrato de transporte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; se aplica igualmente el conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este título rige las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento.

c) "Mercancías" comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que en el contrato de

transporte se declara colocado sobre cubierta y es, en efecto, transportado así.

d) "Buque" significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.

e) "Transporte de mercancías" comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque.

**Artículo 2**

Bajo la reserva de las disposiciones del artículo 6, el porteador en todos los contratos de transporte de mercancías por mar estará sometido, en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado y

# TESIS CON FALLAS DE ORIGEN

158.

descarga de dichas mercancías, a las responsabilidades y obligaciones, y gozará de los derechos y exoneraciones que a continuación se mencionan.

## Artículo 3

1. El porteador, antes y al comienzo del viaje, estará obligado a ejercer una diligencia razonable para:

a) Poner el buque en estado de navegar; b) Armar, equipar y aprovisionar el buque, convenientemente;

c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás lugares del buque en que se cargan las mercancías, para su recepción, transporte y conservación.

2. El porteador, bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4, procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas.

3. Después de haber recibido y hacerse cargo de las mercancías, el porteador o el capitán o agente del porteador deberán, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento que exprese entre otras cosas:

a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o estampadas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no empaquetadas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que deban permanecer normalmente legibles hasta el fin del viaje;

b) O el número de bultos o de piezas, o la cantidad, o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador;

c) El estado y la condición aparentes de las mercancías.

Si un embargo, ningún porteador, capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar, o mencionar en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso, cuando tengan razón fundada para sospechar que no representan exactamente las mercancías efectivamente recibidas por él, o no haya tenido medios razonables de comprobación.

4. Este conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparecen descritas conforme al párrafo 3, apartados a, b y c.

5. Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigna, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños o gastos que provengan o resulten de inexactitudes en dichos puntos. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

6. El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el

porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su agente en el puerto de destino de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega.

Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía es dicho conocimiento contradictoriamente en el momento de la recepción.

En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías con la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas.

En caso de pérdidas o daños ciertos o presuntos, el porteador y el receptor de las mercancías se darán recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que el porteador, el capitán o el agente del porteador entreguen al cargador, si éste lo solicita, una estampilla que diga "Embarcado", con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que de derecho o de hecho contiene reservas o menciones sobre la entrega del conocimiento previsto de la estampilla "Embarcado". El porteador, el capitán o el agente tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o nombres del buque o de los buques en que las mercancías han sido embarcadas y la fecha o las fechas del embarque, y cuando dicho documento haya sido anotado en esta forma, será considerado a los efectos de este artículo, si reúne las menciones del artículo 3, párrafo 3, como si fuese un conocimiento con la estampilla "Embarcado".

8. Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte, que exoneren al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referentes a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o que atenúen dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente Convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos. La cláusula de cesión del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra cláusula semejante, se considerarán como exoneratorias de la responsabilidad del porteador.

## Artículo 4

1. Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la inhabilitación del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de diligencia razonable por parte del porteador para poner el buque en

estado de navegar o para asegurar al buque el armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para preparar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y todos los demás lugares del buque donde las mercancías se cargan, de manera que sean adecuados para la recepción, transporte y conservación de las mercancías, todo conforme a las prescripciones del artículo 3, párrafo 1. Siempre que resulte una pérdida o daño de la inhabilitación del buque para navegar, la carga de la prueba en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, recaerá sobre el porteador o cualquier otra persona que se prevale de la exoneración prevista en el presente artículo.

2. Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan:

a) De actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o de los miembros del porteador en la navegación o en la administración del buque;

b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador;

c) De peligros, daños o acciones de mar o de otras aguas navegables;

d) De un "acto de Dios";

e) De hechos de guerra;

f) Del hecho de enemigos públicos;

g) De detención o embargo por soberanos, autoridades o gentes, o de un embargo judicial;

h) De restricción de cuarentena;

i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representantes;

j) De huelgas o lock-outs, o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea;

k) De moines o perturbaciones civiles;

l) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar;

m) De disminución en volumen o peso, o de cualquier otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía;

n) De una insuficiencia de embalaje;

o) De una insuficiencia o imperfección de las marcas;

p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable;

q) De cualquier otra causa que no proceda del hecho o falta del porteador o de hecho o falta de los agentes o empleados del porteador, pero la carga de la prueba incumbirá a la persona que reclame el beneficio de esta excepción y a ella corresponderá demostrar que ni la falta personal ni el hecho del porteador ni la falta o negligencia de los agentes o empleados del porteador, han contribuido a la pérdida o al daño.

3. El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o el buque y que procedan o resulten de cualquier causa, sin que exista acto, falta o negligencia del cargador, de sus agentes o de sus empleados.

4. No se considerará como una infracción del presente Convenio o del contrato de transporte ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en la mar, ni ningún cambio de ruta razonable, y

#### Artículo 14

El presente Convenio producirá efecto, respecto de los Estados que participan en el primer depósito de ratificaciones, un año después de la fecha del acta de dicho depósito.

En cuanto a los Estados que lo ratifiquen posteriormente o que se adhieran al mismo, así como en los casos en que se ponga en vigor posteriormente conforme al artículo 13, producirá efecto seis meses después de que las notificaciones previstas en el artículo 11, párrafo 2, y en el artículo 12, párrafo 2, hayan sido recibidas por el Gobierno belga.

#### Artículo 15

Cuando uno de los Estados contratantes quiera denunciar el presente Convenio, la denuncia se notificará por escrito al Gobierno belga, quien remitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, haciéndoles saber la fecha en que la recibió. La denuncia producirá sus efectos sólo respecto al Estado que la haya notificado y un año después de que la notificación haya llegado al Gobierno belga.

#### Artículo 16

Cada Estado contratante tendrá la facultad de proponer la reunión de una nueva Conferencia, con objeto de estudiar las mejoras que en el Convenio pudieran introducirse.

El Estado que haga uso de esta facultad deberá notificar un año antes su intención a los demás Estados, por mediación del Gobierno belga, que se encargará de convocar la Conferencia.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto de 1924.

*(Siguen las firmas)*

#### PROTOCOLO DE FIRMA

Al proceder a la firma del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, los Plenipotenciarios abajo firmantes han adoptado el presente Protocolo, que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuviesen insertas en el texto mismo del Convenio, al cual se refiere.

Las Altas Partes contratantes podrán dar efecto a este Convenio, ya dándole fuerza de ley, ya introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por el Convenio, en una forma apropiada a esta legislación.

Dichas Partes se reservan expresamente el derecho:

1. De precisar que en los casos previstos por el artículo 4, párrafo 2, de caso, el tenedor del conocimiento puede establecer la falta de personal del porteador o las faltas de sus empleados no incluidas en el párrafo 2.

2. De aplicar, en lo que se refiere al cabotaje nacional, el artículo 6 a toda clase de mercancías, sin tener en cuenta la restricción consignada en el último párrafo de dicho artículo.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto de 1924.

*(Siguen las firmas)*



## EL PROTOCOLO DE BRUSELAS DE 1968

### PROTOCOLO POR EL QUE SE MODIFICA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO, FIRMADO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924

#### Las Partes contratantes

Considerado que conviene modificar el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Han convenido lo siguiente:

#### Artículo 1

1. En el artículo 3, párrafo 4, se añade el texto siguiente:

"Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe."

2. En el Artículo 3, párrafo 6, el cuarto apartado queda sustituido por el texto siguiente:

"Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 6 bis, el portador y el buque estarán en cualquier caso exonerados de absolutamente toda responsabilidad con respecto a las mercancías, a menos que se ejerza una acción dentro del año siguiente a su entrega o a la fecha en que deberían haber sido entregadas. No obstante, este plazo podrá ser prorrogado si las partes al acuerdo con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción."

3. En el artículo 3, después del párrafo 6, se añade el siguiente párrafo 6 bis:

"Las acciones de indemnización contra terceros podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo señalado en el párrafo precedente, si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación."

#### Artículo 2

El artículo 4, párrafo 5, queda sustituido por el texto siguiente:

"4. A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el portador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o

daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de 10.000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado.

"b) La cantidad total debida será calculada en función del valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que hayan sido descargadas conforme al contrato, o en el lugar y en la fecha a que deberían haber sido descargadas.

"El valor de las mercancías se determinará según la cotización en bolsa o, a falta de ella, según el precio corriente en el mercado o, a falta de cotización en bolsa y de precio corriente en el mercado, según el valor usual de mercancías de la misma naturaleza y calidad.

"c) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad y los efectos de este párrafo. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad.

"d) Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concitada será la que determine la ley del tribunal que conozca del caso."

"e) Ni el portador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del portador que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños.

"f) La declaración mencionada en el apartado e de este párrafo, si está incluida en el conocimiento, constituirá una presunción salvo prueba en contrario, pero no obligará al portador, que podrá impugnarla.

"g) Por convenio entre el portador, el capitán o el agente del portador y el cargador, podrán fijarse cantidades máximas diferentes de las indicadas en el apartado e de este párrafo, siempre que esa suma máxima convencional no sea inferior a la cantidad máxima correspondiente indicada en dicho apartado.

"h) Ni el portador ni el buque serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor."

#### Artículo 3

Entre los artículos 4 y 5 del Convenio se añade el siguiente artículo 4 bis:

"1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción ejercida contra el portador para la indemnización de las pérdidas o daños sufridos por mercancías que son objeto de un contrato de transporte, se funda la acción en responsabilidad contractual o en responsabilidad extracontractual.

"2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del portador, tal empleado o agente podrá beneficiarse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el portador puede invocar conforme al presente Convenio.

"3. El total de las cantidades que hayan de pagar el portador y los empleados y agentes no excederá en ningún caso del límite establecido en el presente Convenio."

"4. No obstante, el empleado o agente del portador no podrá beneficiarse de las disposiciones del presente artículo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del empleado o agente que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirán."

#### Artículo 4

El artículo 9 del Convenio queda sustituido por el texto siguiente:

"El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las disposiciones de convenciones internacionales e leyes nacionales sobre la responsabilidad por daños nucleares."

#### Artículo 5

El artículo 10 del Convenio queda sustituido por el texto siguiente:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todo conocimiento relativo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes cuando:

"a) el conocimiento sea formalizado en un Estado contratante, o

"b) el transporte tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante, o

"c) el conocimiento actual que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o de cualquier otra legislación que las aplique o les den efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del portador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.

"Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos no comprendidos en los párrafos precedentes."

"Este artículo no incidirá que un Estado contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos no comprendidos en los párrafos precedentes."

#### Artículo 6

Entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio y el Protocolo serán considerados e interpretados como un solo y mismo instrumento.

Las Partes en el presente Protocolo no estarán obligadas a aplicar las disposiciones del presente Protocolo a los conocimientos formalizados en un Estado Parte en el Convenio pero no en el presente Protocolo.

#### Artículo 7

Entre las Partes en el presente Protocolo, la denuncia y el Protocolo se aplican una vez confirmen el artículo 15 de éste no será interpretada como una denuncia del Convenio modificado por el presente Protocolo.

#### Artículo 8

Toda controversia entre dos o más Partes contratantes sobre la interpretación o la aplicación del Convenio que no pueda ser resuelta mediante negociación será sometida a arbitraje a petición de una de ellas. Si dentro de los seis meses siguientes a la fecha de la petición de arbitraje las Partes no se ponen de acuerdo sobre la organización de arbitraje, cualquiera de ellas podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia presentando una solicitud conforme al Estatuto de la Corte.

#### Artículo 9

1. Cada Parte contratante podrá, en el momento en que firme el presente Protocolo o se adhiera a él, declarar que no se considera obligada por su artículo 8. Las demás Partes contratantes no estarán obligadas por ese artículo para con cualquier Parte contratante que haya formulado tal reserva.

2. Toda Parte contratante que haya formulado una reserva conforme al párrafo precedente podrá en todo momento retirarla mediante notificación dirigida al Gobierno belga.

#### Artículo 10

El presente Protocolo estará abierto a la firma de los Estados que antes del 23 de febrero de 1968 hayan ratificado el Convenio o se hayan adherido a él, así como a todo Estado representado en el 12o. período de sesiones (1967-1968) de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo.

#### Artículo 11

1. El presente Protocolo será ratificado.
2. La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio implicará la adhesión al Convenio.
3. Los instrumentos de ratificación serán depositados en poder del Gobierno belga.

#### Artículo 12

1. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de los organismos especializados de las Naciones Unidas que no hayan estado representados en el 12o. período de sesiones de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo podrán adherirse al presente Protocolo.

2. La adhesión al presente Protocolo implicará la adhesión al Convenio.
3. Los instrumentos de adhesión serán depositados en poder del Gobierno belga.

#### Artículo 13

1. El presente Protocolo entrará en vigor tres meses después de la fecha de depósito de diez instrumentos de ratificación o de adhesión, de los que al menos cinco deberán proceder de Estados que posean cada uno un tonelaje global igual o superior a un millón de toneladas de registro bruto.

2. Con respecto a cada Estado que ratifique el presente Protocolo o se adhiera a él después de la fecha de depósito del

instrumento de ratificación o de adhesión que determine la entrada en vigor conforme al párrafo 1 de este artículo, el presente Protocolo entrará en vigor tres meses después del depósito de su instrumento de ratificación o de adhesión.

#### Artículo 14

1. Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Protocolo mediante notificación dirigida al Gobierno belga.
2. Esta denuncia implicará la denuncia del Convenio.
3. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación por el Gobierno belga.

#### Artículo 15

1. Todo Estado contratante podrá, en el momento de la firma, ratificación o adhesión o en todo momento ulterior, notificar por escrito al Gobierno belga a pués de los territorios sometidos a su soberanía o de cuyas relaciones internacionales se ocupa se aplica el presente Protocolo.

El Protocolo será aplicable a dichos territorios tres meses después de la fecha de recepción de esa notificación por el Gobierno belga pero no antes de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo con respecto a tal Estado.

2. Esta extensión surtirá efecto también para el Convenio si éste no es todavía aplicable a esos territorios.

3. Todo Estado contratante que haya hecho una declaración conforme al párrafo 1 de este artículo podrá en todo momento notificar al Gobierno belga que el presente Protocolo deja de aplicarse a los territorios de que se trate. Esta denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recepción por el Gobierno belga de la notificación de denuncia y surtirá efecto también con respecto al Convenio.

#### Artículo 16

Las Partes contratantes podrán dar efecto al presente Protocolo, ya dándole fuerza de ley, ya incorporando en su legislación nacional las reglas adoptadas en virtud del presente Protocolo, en una forma apropiada a esta legislación.

#### Artículo 17

El Gobierno belga notificará a los Estados representados en el 12o. período de sesiones (1967-1968) de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, a los Estados que se adhieran al presente Protocolo y a los Estados obligados por el Convenio:

1. Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas conforme a los artículos 10, 11 y 12.
2. La fecha en la que el presente Protocolo entrará en vigor conforme al artículo 13.
3. Las notificaciones sobre aplicación territorial hechas conforme al artículo 15.
4. Las denuncias recibidas conforme al artículo 14.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios  
infraescritos, debidamente autorizados,  
firman el presente Protocolo.

Hecho en Bruselas el 23 de febrero de  
1968, en idiomas francés e inglés, haciendo  
igualmente fe ambos textos, en un solo

ejemplar, que quedará depositado en los  
archivos del Gobierno belga, el cual entregará  
copias certificadas conformes.

**ANEXO III**

## “LAS REGLAS DE HAMBURGO” 1978

### CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, 1978

#### Prómbulo

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO, HABIENDO RECONOCIDO la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías,

HAN DECIDIDO celebrar un convenio a cuyo efecto y han acordado lo siguiente:

#### PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1. Definiciones

En el presente Convenio:

1. Por “portador” se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.
2. Por “portador efectivo” se entiende toda persona a quien el portador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.
3. Por “cargador” se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un portador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al portador en relación con el contrato de transporte marítimo.
4. Por “consignatario” se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.
5. El término “mercancías” comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupan en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte anexo, o cuando están embaladas, el término “mercancías” comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.
6. Por “contrato de transporte marítimo” se entiende todo contrato en virtud del cual el portador se compromete, contra el pago

de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprende transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.

7. Por “conocimiento de embarque” se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el portador ha comiso a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

8. La expresión “por escrito” comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

##### Artículo 2. Ambito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:

- a) el puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante, o
  - b) el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante, o
  - c) uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante, o
  - d) el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante, o
  - e) el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.
2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del portador, del portador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.
3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la

relación entre el portador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este artículo.

##### Artículo 3. Interpretación del Convenio

En las interpretaciones y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

#### PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

##### Artículo 4. Periodo de responsabilidad

1. La responsabilidad del portador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el periodo durante el cual las mercancías están bajo la custodia del portador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerarán que las mercancías están bajo la custodia del portador:

- a) desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo el recibirlas:
    - i) del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o
    - ii) de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se haya de poner las mercancías para ser embarcadas;
  - b) hasta el momento en que las haya entregado:
    - i) poniéndolas en poder del consignatario; o
    - ii) en los casos en que el consignatario no recibe las mercancías del portador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el puerto de descarga; o
    - iii) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.
3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos “portador” e “consignatario” designan también a los empleados o agentes

del portador o del consignatario, respectivamente.

**Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad**

1. El portador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de destino previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un portador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarla perdida si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo o de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.

**4. a) El portador será responsable**

i) de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, cuando por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del portador, sus empleados o agentes;

ii) de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante prueba que han sobrevenido por culpa o negligencia del portador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el incendio y mitigar sus consecuencias.

b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el portador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al reclamante y al reclamante que lo soliciten.

1. En el transporte de animales vivos, el portador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el portador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que son respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provienen de culpa o negligencia del portador, sus empleados o agentes.

6. El portador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del portador, sus empleados o agentes concurre con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el portador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

**Artículo 6. Limitación de la responsabilidad**

1. a) La responsabilidad del portador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto o otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

b) La responsabilidad del portador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías.

c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del portador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

2. Para determinar, a los efectos del apartado a) del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando se utilizan para agrupar mercancías un contenedor, una sabela o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se admite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de

transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del portador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.

3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26.

4. El portador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

**Artículo 7. Aplicación a reclamaciones extracontractuales**

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el portador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del portador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá exonerarse o limitar los límites de responsabilidad que el portador pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del portador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

**Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad**

1. El portador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del portador realizadas con intención de causar tal pérdida real o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevenirían la pérdida, el daño o el retraso.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del portador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevenirían la pérdida, el daño o el retraso.

**Artículo 9. Carga sobre cubierta**

1. El portador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.

2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1, del artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provenga únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.

4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido de artículo 8.

#### Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo

1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.

2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado u agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador suma obligaciones no imputadas por el presente Convenio o renuncia a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renuncia resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.

4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.

5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

#### Artículo 11. Transporte directo

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante su parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.

2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10 de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

#### PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

##### Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

##### Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas a poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto

a) el cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y

b) las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

#### PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

##### Artículo 14. Emisión del conocimiento de embarque

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.

3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsimil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.

##### Artículo 15. Contenido del documento de embarque

1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:

- a) la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador,
- b) el estado aparente de las mercancías
- c) el nombre y el establecimiento principal del porteador;
- d) el nombre del cargador;
- e) el nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;
- f) el puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho

cargo de las mercancías en ese puerto,

- g) el puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;
- h) el número de originales que el conocimiento de embarque como si hubiere más de uno;
- i) el lugar de emisión del conocimiento de embarque;
- j) la firma del portador o de la persona que actúe en su nombre;
- k) el flete, en la medida que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- l) la declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23;
- m) la declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;
- n) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de destino, si en ello han convenido expresamente las partes; y
- o) todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.

2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el portador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el portador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si el portador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque "embarcado". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque "embarcado", el portador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque "embarcado".

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.

#### Artículo 16. Conocimientos de embarque. Reservas a valor probatorio

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el portador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que

efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el portador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especificen esas circunstancias, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el portador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este artículo y en la medida de tal reserva:

- a) el conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el portador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y
- b) no se admitirá el portador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

4. El conocimiento de embarque en el que no se especifica el flete o no se indica de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifican los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al portador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.

#### Artículo 17. Garantías proporcionadas por el cargador

1. Se considerará que el cargador garantiza al portador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al portador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del portador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al portador de los perjuicios

resultantes de la emisión del conocimiento de embarque por el portador o por una persona que actúe en su nombre, si hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, el que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esta carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el portador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el portador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.

4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el portador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque

#### Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

Cuando el portador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del hecho de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba de contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el portador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

#### PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

##### Artículo 19. Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que el consignatario dé por escrito al portador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, e más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el portador ha emitido las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo de que solicita el reclamante si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.



3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección cuantiosos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o del daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.

7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o una persona que actúe en nombre del cargador ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

#### Artículo 20. Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas, o en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.

La parte a la cual se dirija una reclamación podrá en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después

de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se inicie el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

#### Artículo 21. Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en el que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

- al establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
- el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
- el puerto de carga o el puerto de descarga; o
- cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

2. Si no obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional. Sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento.

b) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 a 2 de este artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 a 2 de este artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

b) a los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución

de un fallo no se considerarán como inicio de una nueva acción,

c) a los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado a) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

#### Artículo 22. Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

- un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:
  - el establecimiento principal, o a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
  - el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
  - el puerto de carga o el puerto de descarga; o
- cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio.

5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.

#### PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

##### Artículo 23. Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del contrato de

transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se cede el beneficio del seguro de las mercancías al portador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el portador podrá asumir la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.

3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transportador está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el portador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de todo perjuicio o todo daño de las mercancías sufridos en la entrega. Además, el portador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

#### Artículo 24. *Avería gruesa*

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte marítimo o en la legislación nacional.

2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del portador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el portador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o a salvamento.

#### Artículo 25. *Otros convenios*

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del portador, del contratante o de los empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un accidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

a) en virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendado por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963, o

b) en virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de este naturaleza, en la condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el portador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativa al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.

#### Artículo 26. *Unidad de cuenta*

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado

Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio, que serán aplicables en sus territorios, se fijarán en: 12.500 unidades monetarias por bulto o por unidad de carga transportada ó 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de pureza milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o el ejercicio la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de ese conversión.

## PARTE VII. CLAUSULAS FINALES

### Artículo 27. *Depositario*

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

### Artículo 28. *Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión*

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

### Artículo 29. *Reservas*

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

**Artículo 30. Entrada en vigor**

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el mismo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el mismo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

**Artículo 31. Denuncia de otros convenios**

1. Al pasar a ser Estado Contratante en el presente Convenio, todo Estado parte en el convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio, declarando que ésta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.

2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, todo Estado Contratante podrá, si lo considera conveniente, retirar el presente Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de suspensión, aplicará el presente Convenio, con exclusión de cualquier otro, respecto de los Estados Contratantes.

**Artículo 32. Revisión y enmienda**

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisar o enmendarlo si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

**Artículo 33. Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria**

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 32, el depositario convocará conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único objeto de modificar las cuantías especificadas en el artículo 6 y en el párrafo 2 artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 del artículo 26, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio ante su valor real se modificarán esas cuantías.

2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados Contratantes.

3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la adopción de la enmienda, que no se consideran obligados por esa enmienda.

6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

**Artículo 34. Denuncia**

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el

depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en Hamburgo, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the Final Act of the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, held at Hamburg, Federal Republic of Germany, from 6 to 31 March 1978, and the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, concluded at Hamburg on 31 March 1978, the originals of which are deposited with the Secretary-General of the United Nations.

For The Secretary-General,  
The Legal Counsel

United Nations, New York,  
1 April 1978

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme de l'Acte final de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, tenue à Hambourg (République fédérale d'Allemagne), du 6 au 31 mars 1978, et de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978, conclue à Hambourg le 31 mars 1978, dont les originaux se trouvent déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Pour le Secrétaire général,  
Le Conseiller juridique

Organisation des Nations Unies, New York,  
1er avril 1978

## Bibliografía

### a) Tratados, Monografías y Artículos.

Aramburu Menchaca, Andrés. "Tribunales Permanentes de Arbitraje". Memoria del Segundo Simposio sobre Arbitraje Mercantil Internacional. IMCE-ADACI, México, 1975.

Astle. W.E. Shipowners' Cargo Liabilities & Immunities. Ed. HF & G. Londres. 1967.

Barclay Cedric. "Examen comparativo de la práctica de arbitraje internacional". III Simposio de Arbitraje Mercantil Internacional. IMCE, México, 1976.

----- "Preparación y Especialización de Arbitros". III Simposio sobre Arbitraje Mercantil Internacional. IMCE, México, 1976.

Berlingiere, Francesco. "International Maritime Arbitration". Journal of Maritime Law and Commerce. Jefferson Law Book Company, Vol. 10, N.2 E.U.A., 1979.

Briseño Sierra, Humberto. El Arbitraje en el Derecho Privado (Situación Internacional). Instituto de Derecho Comparado - UNAM. México, 1963.

Carbone M., Sergio y Luzzato, Ricardo. "Arbitration clauses and carriage by sea". IL Diritto Marítimo: Año LXXXIV. Terza Serie, fascículo II, Italia, 1974.

Carnacini, Tito. Arbitraje. Ed. Jurídicas Europa-América, - Buenos Aires, 1961.

Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Ed. Herrero. México 1980.

De Pina, Rafael. Diccionario de Derecho. Ed. Porrúa, México, 1984.

Fisher. E.G. "Hamburg-An Advance?". Lloyd's List, Londres, 1979.

Gómez Lara, Cipriano. Teoría General del Proceso. UNAM, México, 1983.

----- "Arbitraje e Inversiones Extranjeras". El Arbitraje Comercial Internacional. UNAM-IMCE-ADACI, México, - - 1983.

\_\_\_\_\_ · Derecho Procesal Civil. Ed. Trillas.  
México, 1984.

Gómez Robledo, Alonso. Responsabilidad Internacional por Daños Transfronterizos. UNAM, México, 1983.

Gómez Robledo, Antonio. México y el Arbitraje Internacional. Ed. Porrúa, México, 1986.

Harris, Bruce. Charter Party Disputes Cargo. Lloyd's of London, Londres, 1982.

Helmer Christie. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press, Londres, 1985.

Holtzman M., Howard. "El Arbitraje y los Tribunales". El Arbitraje Comercial Internacional. UNAM-IMCE-ADACI, México, 1983.

Iwasaki, Kasuo. "A Survey of Maritime Arbitration in New York" Journal of Maritime Law and Commerce. Ed. Jefferson Law Book Company, E.U.A., 1986.

Legendré, Claire. "La Convention des Nations Unies sur le - Transport de Merchandises par mer. Le Droit Maritime Français. N. 335, Paris, 1978.

Margadant Floris, Guillermo. Derecho Romano. Ed. Esfinge, - México, 1979.

Malpica de Lamadrid, Luis. "El Arbitraje Internacional y el Derecho Marítimo". IV Simposio sobre el Arbitraje Comercial Internacional y Derecho Marítimo. IMCE, México, 1980.

Marks Cohen, M. "El Arbitraje Marítimo. La experiencia norteamericana". IV Simposio de Arbitraje Comercial Internacional y Derecho Marítimo. IMCE, México, 1980.

Melo y Ruíz, Ignacio. "Los Contratos en el Transporte Marítimo y la Solución Arbitral". IV Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional y Derecho Marítimo. IMCE, México, 1980.

Miller H.J. The Arbitration Acts. 1950, 1975 and 1979. How and why the law was changed in 1979. London, 1984.

Moore, John C. "The Hamburg Rules". Journal of Maritime Law and Commerce. Ed. Jefferson Law Book Company. Vol. 10 N.1, E.U.A., 1978.

Odeke - Ademuni. "The Unctad Liner Code". Journal of Maritime Law and Commerce. Ed. Jefferson Law Book Company. Vol. 17 N.3, E.U.A.

Ovalle Fabela, José. Derecho Procesal Civil. Ed. Haría, México, 1980.

Ray Domingo, José. "La Responsabilidad del Transportista en las Reglas de Hamburgo y la solución arbitral de controversias". IV Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional. IMCE, México, 1980.

Robert, Jean. El Arbitraje en los países de la Comunidad Económica Europea. El Arbitraje Comercial Internacional. UNAM-IMCE-ADACI, México, 1983.

Rodiere, René. "La responsabilité du Transporteur Maritime suivant les règles de Hambourg, 1978". Le Droit Maritime Français. N.356. París, 1978.

Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa, México, 1982.

\_\_\_\_\_. Política Exterior de México. Ed. Porrúa, México, 1984.

Sepúlveda, César. Derecho Internacional. Ed. Porrúa. México, 1983.

Siqueiros, José Luis. "Panorama Actual del Arbitraje Comercial Internacional". El Arbitraje Comercial Internacional. UNAM-IMCE-ADACI, México, 1983.

\_\_\_\_\_. Reconocimiento y Ejecución de Laudos Extranjeros en la República Mexicana. El Arbitraje Comercial Internacional, UNAM-IMCE-ADACI, México, 1983.

Strickland, Barbara K. Esbozo del sistema Jurídico Norteamericano. Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1985.

Sommer, Richard. "Maritime Arbitration Some Legal Aspects". Tulane Law Review. Vol. 49. N.4, Nueva Orleans, 1975.

Sorensen, Max (editor). Manual de Derecho Internacional Público. Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1981.

Tena Ramírez, Felipe. Derecho Constitucional Mexicano. Ed. Porrúa, México, 1981.

Wilford M., Coglin T., Healy J.N. Kimball, D.S. Time Charters. Lloyd's at London Press. London, 1982.

Witker, Jorge y Péreznieto, Leonel. Aspectos Jurídicos del Comercio Exterior de México. Ed. Nueva Imagen-UNAM, México, 1980.

Zubrod E., Donald. "Arbitration from the Arbitrator's point of view". Tulane Law Review, Vol. 49. N. 4, Nueva Orleans, 1975.

\_\_\_\_\_ . Maritime Arbitration. Arbitration Day. American Arbitration Association, 1983.

#### b) Legislación Consultada.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Ed. Porrúa, México, 1986.

Código de Comercio. Ed. Porrúa, México, 1985.

Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal. Ed. Porrúa, México, 1986.

Código Federal de Procedimientos Civiles. Ed. Porrúa, México, 1986.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Ed. Porrúa, México, 1986.

Ley General de Instituciones de Seguros. Ed. Porrúa. México, 1985.

Ley Federal del Trabajo. Ed. Porrúa, México, 1985.

Ley Federal de Protección al Consumidor. Procuraduría Federal del Consumidor, México, 1985.

#### c) Material Internacional.

Convención para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, 1924, y Protocolo de Enmiendas, 1968. Tomada de IV Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional y Derecho Marítimo.

Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978. Tomada de IV Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional y Derecho Marítimo.

Acta Final de la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. A/CONF./89/13.

Informe sobre la Conferencia de las Naciones Unidas para la adopción de un Convenio de Transporte Marítimo de Mercancías. Luis Alberto Amado Castro. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Unidad de Asuntos Internacionales. México, 1978.

Convención de Naciones Unidas sobre el "Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras". United Nations, Treaty Series, volumen 330, 1959.

d) Diversos.

Black Law Dictionary, West Publishing Co., Londres, 1979.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (comentada). UNAM, 1985.

Diccionario Jurídico Mexicano. Tomos I, II, VI. UNAM, México, 1985.

International Maritime Arbitration Organization. ICC-CMI Rules, Paris, 1979.

London Maritime Arbitrators' Association. List of Members. Londres, 1984.

López Barredo, Francisco. "El Transporte Marítimo en México". (ponencia). I Seminario de Transporte México-Gran Bretaña. Cámara de Comercio Británica, México, 1986.

Memoria de la XV Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores. Noviembre, 1978.

Merchant's Guide to Liabilities & Documentary Problems. Overseas Containers Limited, London, 1984.

Periódico "Novedades". 19 de agosto de 1986.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional de Fletes Marítimos. "El Conocimiento de Embarque". México, 1982.

The Baltic and International Maritime Conference. General Council of British Shipping Documentary Committees. Forms of Approved Documents. London, 1982.

United Kingdom Steamship Mutual Assurance Association. Legal Decisions and Developments. Londres, 1983.