

691
2ej.



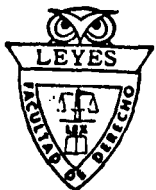
**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE DERECHO

**LA SOLUCION JURIDICA PACIFICA DE
LOS CONFLICTOS MARITIMOS**

SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA
SECRETARIA DE EXAMENES PROFESIONALES

TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
ELBA GRISELDA RAMIREZ RAMIREZ



FALLA DE ORIGEN



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.

LA SOLUCION JURIDICA PACIFICA DE LOS CONFLICTOS MARITIMOS

I N D I C E

PROLOGO.....	1
--------------	---

PRIMERA PARTE

NOCIONES GENERALES SOBRE EL ARBITRAJE

I. CONCEPTO Y FUNDAMENTOS DEL ARBITRAJE....	2
II. SU IMPORTANCIA.....	5
III. CARACTERISTICAS BASICAS.....	7
IV. SU NATURALEZA JURIDICA.....	10
V. LA DOCTRINA CONTRACTUAL.....	12
VI. LA DOCTRINA JURISDICCIONAL.....	13
VII. LA DOCTRINA MIXTA.....	14
VIII. CRITERO DE SINTESIS.....	16

SEGUNDA PARTE

CARACTERISTICAS DEL DERECHO MARITIMO

IX. CONCEPTOS GENERALES.....	21
X. EL DERECHO MARITIMO PRIVADO Y EL DERECHO MARITIMO PUBLICO.....	22
XI. CLASIFICACION DEL DERECHO MARITIMO - - - PRIVADO.....	23

No. de. 2002

XII.	PRINCIPALES FUENTES DEL DERECHO MARITIMO	24
XIII.	ANTECEDENTES HISTORICOS DEL DERECHO - MARITIMO.....	28

TERCERA PARTE

LOS CONTRATOS EN EL DERECHO MARITIMO Y LAS SOLUCIONES
ARBITRALES A SUS CONFLICTOS.

XIV.	NOCIONES GENERALES.....	37
XV.	LOS CONTRATOS EN EL DERECHO MARITIMO....	39
XVI.	EL ARBITRAJE Y EL CONTRATO DE FLETAMENTO	40
XVII.	EL TRANSPORTE MEDIANTE CONOCIMIENTO DE - EMBARQUE EN LAS REGLAS DE LA HAYA Y LA - SOLUCION ARBITRAL.....	50
XVIII.	LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN LAS REGLAS DE HAMBURGO Y LA SOLUCION - ARBITRAL.....	53
XIX.	LA IMPORTANCIA DE LAS REGLAS DE HAMBURGO	60
XX.	EL ARBITRAJE SEGUN LAS REGLAS DE - HAMBURGO.....	64
XXI.	ASISTENCIA Y SALVAMENTO Y SOLUCION - ARBITRAL.....	69
XXII.	LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA O CONSTRUC- CIONES DE BUQUES, EL FINANCIAMIENTO DE - ELLOS Y LA SOLUCION ARBITRAL.....	73
XXIII.	EL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO.....	77

No. 1. 

XIV. EL CONTRATO DE ACUERDO ARBITRAL EN CASO DE COLISION.....	79
CONCLUSIONES.....	81
BIBLIOGRAFIA.....	84

*Tesis terminada, revisada y aprobada por el
suscrito, quedando su autorización definitiva,
a cargo del Maestro Don Oscar Treviño Ros,
Director del Seminario de la Materia.
Ciudad Universitaria, 10 de junio de 1991*

[Firma manuscrita]

PROLOGO

EN LA PRESENTE INVESTIGACIÓN NOS OCUPAMOS DEL ESTUDIO DE UNO DE LOS MÁS IMPORTANTES PROBLEMAS CONTEMPORÁNEOS RELACIONADOS CON EL DERECHO DEL MAR EN GENERAL Y DEL DERECHO MARTÍTIMO EN PARTICULAR, ESTO ES, DEL USO DEL MAR COMO VÍA NO SÓLO DE COMUNICACIÓN, SINO TAMBIÉN PRINCIPALMENTE, DE LAS RELACIONES COMERCIALES QUE DESDE LA ANTIGÜEDAD HASTA NUESTROS TIEMPOS SE HAN LLEVADO A CABO EN SU ÁMBITO, CON EL OBJETO NO SÓLO DE ALLEGARSE LOS SATISFACTORES QUE RESUELVEN LAS NECESIDADES HUMANAS, Y DE MANERA ESPECIAL, LOGRAR LA FINALIDAD ÚLTIMA DEL ACTO COMERCIAL, O SEA, EL LUCRO.

SIN EMBARGO, LA MISMA NATURALEZA PROPIA DE QUIENES SE DEDICAN A ESAS ACTIVIDADES Y LOS INTERESES ENCONTRADOS DE LOS ACTOS DEL COMERCIO, NO SIEMPRE HAN PERMITIDO QUE DICHAS RELACIONES SE REALICEN DENTRO DE LA ARMONÍA Y LA PAZ QUE CORRESPONDEN AL MUNDO DEL DERECHO Y POR ELLO SIEMPRE SE HAN PRODUCIDO DIVERGENCIAS, CONTRADICCIONES Y ENFRENTAMIENTOS QUE EN PRINCIPIO REQUIEREN EL EMPLEO DE LAS FORMAS ELEMENTALES DE SOLUCIÓN PACÍFICA DE CONFLICTOS, Y EN CIERTAS CONDICIONES, SE TIENE QUE LLEGAR HASTA LAS FORMAS CONTENCIOSAS JURISDICCIONALES.

A PESAR DE ELLO LAS CARACTERÍSTICAS PROPIAS DEL ACTO DE COMERCIO Y SU PLENO CONTENIDO ECONÓMICO, EXIGEN SOLUCIONES RÁPIDAS Y EFECTIVAS DE TIPO PRÁCTICO Y POR ELLO LOS COMERCIANTES MARÍTIMOS, HAN RECURRIDO AL MÁS ANTIGUO Y EFECTIVO MEDIO INTERNACIONAL DE SOLUCIÓN PACÍFICA DE CONFLICTOS, O SEA EL ARBITRAJE, LO QUE SE JUSTIFICA PORQUE CONSTITUYE UNA FORMA DE EQUILIBRIO ENTRE LAS DIVERSAS LEGISLACIONES INTERNAS Y LOS PRINCIPIOS QUE REGULAN LAS RELACIONES INTERNACIONALES.

LAS RAZONES ANTERIORES Y OTRAS QUE SE CONTIENEN EN ESTA MONOGRAFÍA, JUSTIFICAN SU ELABORACIÓN, MISMAS QUE ESTÁN SUJETAS A LAS DIVERSAS INFORMACIONES LOCALIZADAS TANTO EN FUENTES DE TIPO HISTÓRICO, COMO DOCTRINAL JURÍDICO Y MUY ESPECIALMENTE, DE CARÁCTER LEGAL, TODO ELLO CON LA INTENCIÓN DE PODER CUMPLIR CON EL REQUISITO DE PRESENTAR UNA RÉPLICA ESCRITA DE BASE PARA EL EXAMEN PROFESIONAL QUE EN SU OPORTUNIDAD SUSTENTAREMOS PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE LICENCIADO EN DERECHO.

EN LA MEDIDA QUE PODAMOS HABER LOGRADO NUESTRAS PRETENSIONES, CUESTIÓN QUE ESTÁ SUJETA A LA BENEVOLENCIA DE LOS HONORABLES MAESTROS QUE SE DESIGNEN PARA INTEGRAR EL SÍNODO CORRESPONDIENTE, ESTIMAREMOS QUE ES VÁLIDO NUESTRO ESFUERZO.

PRIMERA PARTE

NOCIONES GENERALES SOBRE EL ARBITRAJE

SUMARIO:

- I. CONCEPTO Y CONTENIDO DEL ARBITRAJE.
- II. SU IMPORTANCIA.
- III. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS.
- IV. SU NATURALEZA JURÍDICA.
- V. LA DOCTRINA CONTRACTUAL
- VI. LA DOCTRINA JURISDICCIONAL
- VII. LA DOCTRINA MIXTA
- VIII. CRITERIO DE SÍNTESIS.

1. CONCEPTO Y FUNDAMENTO DEL ARBITRAJE

ARBITRAJE ES UN PROCESO JURÍDICO TRAMITADO, DESARROLLADO Y RESUELTO POR PARTICULARES,^{1/}

EL ARBITRAJE VIENE SIENDO UN PROCEDIMIENTO PRIVADO POR LO CONVENCIONAL Y ES PRODUCTO DE LA EXPERIENCIA Y CULTURA DE LOS PUEBLOS POR SIGLOS.

JUICIO ARBITRAL O ARBITRAJE ES AQUEL AL QUE LAS PARTES CONCURREN DE COMÚN ACUERDO O POR MANDATO DE LEGISLADOR Y QUE VERIFICA ANTE TRIBUNALES ESPECIALES, DISTINTOS DE LOS ESTABLECIDOS PERMANENTEMENTE POR EL ESTADO ELEGIDOS POR LOS PROPIOS INTERESADOS O POR LA AUTORIDAD JUDICIAL EN SUBSIDIO, O POR UN TERCERO EN DETERMINADAS OCASIONES.^{2/}

PARA EL TRATADISTA FRANCÉS MONGALVY, EL ARBITRAJE ES UNA JURISDICCIÓN QUE LA VOLUNTAD DE LAS PARTES O LA LEY DA A SIMPLES PARTICULARES PARA PRONUNCIARSE SOBRE UNA O MÁS CONTROVERSIAS SIEMPRE QUE NO SEAN DE AQUELLAS QUE POR SU NATURALEZA NO PUEDAN SOMETERSE A COMPROMISO.^{3/}

1/ HUMBERTO BRISEÑO SIERRA, ARBITRAJE COMERCIAL, PÁG. 12

2/ PATRICIO AYLWIN AZOCAR, EL JUICIO ARBITRAL, PÁG. 21

3/ MONGALVY, TRATÉ DE L'ARBITRAJE EN MATIÈRE CIVILE ET COMMERCIALES, PÁG. 83

EL AUTOR, JULIÁN MIRANDA, LO DEFINE COMO UNA CONTIENDA ENTRE PARTES SOMETIDA VOLUNTARIA O FORZOSAMENTE AL CONOCIMIENTO Y RESOLUCIÓN DE TERCEROS, ELEGIDOS POR ELLOS O POR LA AUTORIDAD JUDICIAL EN SUBSIDIO,^{4/}

LA NECESIDAD DEL HOMBRE POR LOGRAR Y SATISFACER SUS NECESIDADES VITALES, LOS INDUJO A INTERNARSE EN NUEVAS RUTAS POR MAR Y TIERRA, RESULTANDO DE ESTOS VIAJES EL INTERCAMBIO DE TÉCNICAS DE PROGRESO, CONOCIMIENTOS, VALORES, ETC., NACIENDO DE TODO ESTO LA INSTITUCIÓN ARBITRAL.

EL ARBITRAJE VIENE SIENDO UNA RELACIÓN JURÍDICA TRIANGULAR, O SEA EXISTE UN ÁRBITRO QUE VIENE SIENDO UN SUJETO AJENO AL PROBLEMA QUE SE PRESENTE Y LLAMADO POR LAS PARTES PARA RESOLVERLO.

FUNDAMENTO

EL ARBITRAJE ES UN MEDIO POR EL CUAL SE TRATA DE RESOLVER LAS DIFERENCIAS QUE SURJAN ENTRE LAS PARTES.

EL ARBITRAJE PRIVADO TRATA DE RESOLVER LAS CONTROVERSAS SUSCITADAS ENTRE PARTICULARES.

ES IMPORTANTE SEÑALAR QUE LOS NEGOCIOS CONSTITUYEN UNA ACTIVIDAD RIESGOSA AÚN CUANDO SE CONTRATE DE BUENA

^{4/} MIRANDA JULIÁN, EL JUICIO ARBITRAL, PÁG. 12

FÉ, POR LO TANTO PUEDEN RESULTAR PROBLEMAS INVOLUNTARIOS SURGIDOS YA POR TERCEROS O POR RAZONES NATURALES.

EN EL CAMPO NACIONAL SE PUEDE PENSAR EN TRIBUNALES PÚBLICOS, PERO ESTO CONSTITUYE PROBLEMAS, DEBIDO AL RETARDO DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA, COMPLICACIONES DE PROCEDIMIENTO, ACTITUD Y COMPORTAMIENTO INTRANSIGENTE DE LOS CONTENDIENTES, ETC., TODO ESTO PUEDE TRAER GRAVES INCONVENIENTES ENTRE LAS BUENAS RELACIONES DE LOS CONTRATANTES.

POR LO ANTO EL ARBITRAJE ES EL ÚNICO DISPOSITIVO ACEPTABLE PARA LOS INTERESADOS.

LA AUSENCIA DEL ARBITRAJE CONSTITUYE PROBLEMAS PARA LOS CONTRATANTES EN NEGOCIOS INTERNACIONALES COMO LO ENCONTRAMOS EN LA ELECCIÓN DEL TRIBUNAL COMPETENTE QUE GENERALMENTE ES EL EXTRANJERO, EL DESCONOCIMIENTO DE LEGISLACIÓN, EL PATROCINIO DE UN ABOGADO EXPERTO Y LETRADO EN EL FORO Y EL IDIOMA QUE SE TENGA QUE UTILIZAR; POR TODO ESTO PODEMOS CONCLUIR QUE SIN EL ARBITRAJE LOS LITIGIOS MERCANTILES INTERNACIONALES SERÍAN UN GRAVE PROBLEMA PARA SU RESOLUCIÓN Y GRAN TARDANZA, POR LO CUAL EL ARBITRAJE TANTO EN ASUNTOS INTERNOS COMO EN EL COMERCIO EXTERIOR ES UNA SOLUCIÓN PREFERENTE.

LA LEY RECONOCE LAS RAZONES EXPUESTAS Y OTORGA A LOS PARTICULARES EL DERECHO DE SUSTRAR SUS LITIGIOS

A LOS TRIBUNALES PERMANENTES Y SOMETERLOS A JUECES DE SU LIBRE ELECCIÓN LLAMADOS ÁRBITROS, CUYA EXISTENCIA AUTORIZA EN FORMA EXPRESA.^{5/}

AL IGUAL CONCEDE LA FACULTAD A LOS ÁRBITROS - -
PARA QUE FALLEN LAS CONTIENDAS SIN EJECUCIÓN A LA LEY, - -
OBSERVANDO ÚNICAMENTE LOS DICTADOS DE LA EQUIDAD.

ASÍ COMO SE LES OTORGA ESTE DERECHO A LOS ÁRBITROS, SE LES IMPONEN RESTRICCIONES TALES COMO, QUE NO PUEDEN SOMETERSE A JUICIO ARBITRAL, LOS LITIGIOS EN QUE ESTÉ COMPROMETIDO ALGÚN INTERÉS PÚBLICO; Y TAMBIÉN QUE LOS ÁRBITROS SÓLO TIENEN FACULTAD PARA CONOCER Y JUZGAR LAS CONTROVERSIAS, PERO NO PARA EJECUTAR LO JUZGADO.

POR LO TANTO CARECEN DE IMPERIO, YA QUE EL EMPLEO DE LA FUERZA PARA IMPONER UNA RESOLUCIÓN COMPROMETE SIEMPRE EL INTERÉS PÚBLICO Y LA LEY PERMITE ÚNICAMENTE A DETERMINADAS AUTORIDADES.^{6/}

II. SU IMPORTANCIA

LA ACTIVIDAD COMERCIAL SE HACE NOTAR NO SOLAMENTE EN PAÍSES CON ECONOMÍA DE CONSUMO, SINO TAMBIÉN EN PAÍSES CON ECONOMÍA PLANIFICADA, RESULTANDO DE AMBAS LA IMPORTACIÓN Y LA EXPORTACIÓN INTERMITENTE Y SIMULTÁNEA DE MERCANCÍA.

5/, 6/ PATRICIO AYLWIN AZOCAR, EL JUICIO ARBITRAL, PÁG. 24.

ÉSTO VA A TRAER CONSIGO ACUERDOS Y CONTRATOS ENTRE LAS PARTES CONTRATANTES (IMPORTADORES Y EXPORTADORES), Y SIENDO LA ACTIVIDAD COMERCIAL UN PRODUCTO DEL HOMBRE, VIENE SIENDO IMPERFECTO, POR LO TANTO, PODRÁ EXISTIR LA MALA FÉ YA SEA POR UNA DE LAS PARTES O RECÍPROCA, PUDIENDO SURGIR CIRCUNSTANCIAS IMPREVISTAS, Y AL PRESENTAR ESTAS DESAVENIENCIAS SE DEBE PLANTEAR TAMBIÉN LA FORMA DE RESOLVER LAS CONTROVERSIAS, SIENDO UNA VENTAJA EL ARBITRAJE.

LAS PARTES PUEDEN SOMETER SUS DIFERENCIAS A ÓRGANOS ARBITRALES PERMANENTES, TALES COMO LA CORTE DE ARBITRAJE EN LA CÁMARA INTERNACIONAL DE COMERCIO DE PARÍS, A LA ASOCIACIÓN AMERICANA DE ARBITRAJE DE NUEVA YORK, O A LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE ARBITRAJE A TRAVÉS DE SUS SECCIONES NACIONALES EN LOS PAÍSES DEL HEMISFERIO OCCIDENTAL, CONSTITUYENDO ESTAS REGLAS ADJETIVAS UN FACTOR DE IMPARCIALIDAD, YA QUE SON INDEPENDIENTES DEL SISTEMA PROCESAL DEL PAÍS DONDE ACTÚA EL ÓRGANO ARBITRAL.

EN CUANTO AL FONDO APLICABLE, COMO LA VALIDEZ DEL CONTRATO, SU INTERPRETACIÓN, OBLIGACIONES DE LAS PARTES Y EFECTOS DE INCUMPLIMIENTO, EL ÁRBITRO INTERNACIONAL PUEDE UTILIZAR EL SISTEMA DE REGLAS DE CONFLICTO QUE CONSIDERE MÁS CONVENIENTE,

LA LIBERTAD QUE SE LE CONCEDE AL ÁRBITRO, INTERNA-

CIONAL PARA ELEGIR EL SISTEMA DE REGLAS PARA SOLUCIONAR EL CONFLICTO, SE HA RECONOCIDO EN EL CONVENIO DE GINEBRA DE 1961, SOBRE ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL, ESTABLECIENDO EN SU ARTÍCULO 7° LO SIGUIENTE:

"CUANDO LAS PARTES NO HAN ELEGIDO EL DERECHO COMPETENTE, LOS ÁRBITROS LO DETERMINARÁN APLICANDO EL SISTEMA DEL CONFLICTO DE LOS PAÍSES RELACIONADOS CON LA CONTROVERSIAS".

EN CAMBIO, LOS JUECES ORDINARIOS NO TIENEN LA OPORTUNIDAD DE ELEGIR, SINO QUE DEBERÁN UTILIZAR EL SISTEMA DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO VIGENTE EN SU PAÍS,

III. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS

DEBIDO A QUE EL ARBITRAJE SE DERIVA GENERALMENTE DE LA FORMA CONTRACTUAL Y POR LA INVESTIDURA PRIVADA DEL TRIBUNAL LLAMADO A SENTENCIAR, SE VA A CARACTERIZAR POR TRES PARTES FUNDAMENTALES:

1. ES UN JUICIO; ESTO QUIERE DECIR QUE EXISTE UNA CONTIENDA ACTUAL ENTRE PARTES SOMETIDAS A LA RESOLUCIÓN DE UN TRIBUNAL, CONCURRIENDO TODOS -
LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL JUICIO, LOS CUALES SON:
 - A) CONTROVERSIAS O LITIGIO ACTUAL QUE NECESITA -
RESOLUCIÓN JURÍDICA POR UN TRIBUNAL.
 - B) PARTES ENTRE LAS CUALES LA CONTIENDA TIENE -

LUGAR,

c) TRIBUNAL FACULTADO PARA RESOLVER LA CONTIENDA A TRAVÉS DE UNA DECISIÓN OBLIGATORIA PARA LAS PARTES,

2. ORIGEN GENERALMENTE CONTRACTUAL, YA QUE EL JUICIO ARBITRAL SUPONE CONVENIO PREVIO ENTRE LAS PARTES PARA SUBSTRAR LA CONTROVERSI A LA COMPETENCIA DE LOS TRIBUNALES PERMANENTES Y SOMETERLA A LA SOLUCIÓN ARBITRAL,

LA CONSECUENCIA CONTRACTUAL ES QUE LOS PODERES DEL ÁRBITRO SÓLO AFECTAN A LAS PARTES QUE SUSCRIBIERON EL COMPROMISO, ÚNICAS PERSONAS QUE POR ESTE ACTO QUEDARON LIGADAS, SIENDO INOPINABLES TERCEROS.⁷⁷

EN EL JUICIO ARBITRAL ES NECESARIO EL ACUERDO DE AMBAS PARTES PARA CONCURRIR ANTE ÁRBITRO; DICHO ACUERDO SE LE LLAMA COMPROMISO, EL CUAL SUJETA A LAS PARTES A UN JUICIO ARBITRAL Y OBLIGA A ACATAR LA SENTENCIA,

EN CAMBIO EN LOS JUICIOS COMUNES, HASTA QUE UNA SOLA PARTE CONCURRA AL TRIBUNAL COMPETENTE, PARA QUE LA OTRA PARTE TENGA LA OBLIGACIÓN DE ASISTIR ANTE DICHO TRIBUNAL, Y EN CASO DE NO HACERLO SE LE SIGUE EL PROCESO EN SU REBELDÍA, Y SE DICTA LA SENTENCIA AÚN CUANDO NO SE LE HAYA OÍDO,

77/ PATRICIO AYLWIN AZOCAR. EL JUICIO ARBITRAL. PÁG. 26

PERO SI PUEDE LA LEY MANDAR QUE UN ASUNTO SE SOMETA A JUICIO ARBITRAL, AÚN CUANDO NO HAYA CONVENCION ALGUNA Y ESTO SUCEDE EN LOS ARBITRAJES FORZOSOS, Y SU ORIGEN NO ESTÁ EN LA VOLUNTAD DE LAS PARTES SINO EN PRECEPTOS LEGALES, POR SUPUESTO SON CASOS EXCEPCIONALES.

3. INVESTIDURA PRIVADA DEL TRIBUNAL ARBITRAL, LA LEY AUTORIZA LA EXISTENCIA DE UN TRIBUNAL ARBITRAL PERO NO LO TIENE INSTITUIDO PERMANENTE MENTE COMO EN LOS TRIBUNALES PÚBLICOS.

SE CREA EL TRIBUNAL ARBITRAL PARA CADA CASO A TRAVÉS DEL ACUERDO DE VOLUNTADES ENTRE LITIGANTES QUE SEÑALAN AL ÁRBITRO Y ÉSTE DEBERÁ ACEPTAR EL CARGO QUE SE LE ESTÁ CONFIRIENDO.

VA A SER UNA RELACION JURÍDICA PRIVADA ENTRE PARTES Y ÁRBITRO, HACIENDO DE ESTO UN TRIBUNAL Y LO OBLIGA A CUMPLIR LA MISION DE JUEZ; Y QUE CAUSA PARA AQUELLOS EL DEBER JURÍDICO DE REMUNERARLES SUS SERVICIOS; ES EL RECEPTUM ARBITRII DE LOS ROMANOS.^{8/}

ES IMPORTANTE QUE LAS PARTES DESEEN EL ARBITRAJE PARA LLEGAR A LA AUDIENCIA ARBITRAL Y EXISTEN DOS MOMENTOS PARA QUE LAS PARTES ACUDAN AL ARBITRAJE:

- 1° SERÁ AL CONTRATAR, PARA LO CUAL LAS PARTES INCLUYEN UNA CLÁUSULA EN EL CONTRATO CON EL NOM

8/ RODOLFO SOHM, INSTITUCIONES DE DERECHO PRIVADO ROMANO

BRE DE COMPROMISORIA, SIGNIFICANDO ÉSTA, LA APROBACIÓN DE AMBAS PARTES PARA LLEVAR AL ARBITRAJE A ALGUNA DIFERENCIA QUE PUDIERA PRESENTARSE EN CUANTO A LO QUE SE HAYA CONTRATADO.

2° SERÁ POSTERIORMENTE DEL CONTRATO, Y ALGUNA DE LAS PARTES O UN TERCERO, SUGIERAN LA INTERVENCIÓN DEL ASUNTO A UN ARBITRAJE.

EN CASO DE QUE LAS PARTES NO CONVENGAN EN UN DETERMINADO ÁRBITRO, LO DESIGNARÁ EL JUEZ, PUDIENDO SER TAMBIÉN UN TERCERO EL QUE LOS OBLIGUE.

EXCEPCIONALMENTE HAY CIERTOS ARBITRAJES ESPECIALES EN EL QUE EL TRIBUNAL NO ES INSTITUIDO DE LA FORMA PRIVADA QUE INDICAMOS ANTERIORMENTE, SINO POR DISPOSICIÓN DE LA PROPIA LEY.

ESTA CIRCUNSTANCIA HACE MUY DUDOSO QUE SU VERDADERA CALIFICACIÓN JURÍDICA SEA LA DE JUICIOS ARBITRALES.^{9/}

IV. SU NATURALEZA JURIDICA

SE HA DEFINIDO EL ARBITRAJE COMO UN JUICIO, POR LO TANTO NOS INDUCE A CONSIDERARLO COMO UN MEDIO DE ADMINISTRAR JUSTICIA, QUE IMPORTA UNA ESPECIE DE JURISDICCIÓN CREANDO LA EXISTENCIA DE UN TRIBUNAL FACULTADO PARA JUZGAR

UN LITIGIO.

ÉL HABLAR DE LOS CARACTÉRES DISTINTIVOS DEL ARBITRAJE COMO SU ORIGEN CONTRACTUAL Y LA INVESTIDURA PRIVADA DE LOS ÁRBITROS, NOS HACE PENSAR QUE EL ARBITRAJE NACE DE UNA FORMA EXTRAJUDICIAL Y PURAMENTE CONVENCIONAL PARA TERMINAR CON CONTROVERSISAS ENTRE PARTICULARES Y NO POR EL EJERCICIO DE UNA JURISDICCIÓN, SINO POR EL ACUERDO DE LOS INTERESADOS; POR LO TANTO SE CONSIDERA COMO UNA INSTITUCIÓN CONTRACTUAL.

SI SE CONSIDERA EL ARBITRAJE COMO UNA ESPECIE DE JURISDICCIÓN, DEBE DE TENER UN CARÁCTER PÚBLICO YA QUE LA JUSTICIA SE ADMINISTRA EXCLUSIVAMENTE POR EL PODER JUDICIAL.

EN CAMBIO SI SE ACEPTA QUE EL ARBITRAJE TIENE UNA NATURALEZA CONTRACTUAL SE CONSIDERA DE CARÁCTER PRIVADO Y AL ÁRBITRO COMO UN PARTICULAR DESIGNADO POR LAS PARTES PARA UN ARREGLO CONVENCIONAL.

PARA UNA MEJOR COMPRESIÓN SE HAN PLANTEADO DOS DOCTRINAS COMPLETAMENTE OPUESTAS EN OPINIONES, QUE SON: LA CONTRACTUAL, Y LA JURISDICCIONAL Y OTRA MÁS DE CARÁCTER ECLÉCTICO, LLAMADA MIXTA.

V. LA DOCTRINA CONTRACTUAL

ESTA DOCTRINA ESTÁ SOSTENIDA POR LAS TESIS DE LOS JURISCONSULTOS FRANCESES MERLIN, FUZIER-HERMAN, WEISS Y BRACHET.

ES AQUELLA DONDE INTERVIENE LA VOLUNTAD DE LAS PARTES PARA CONSTITUIR EL ARBITRAJE Y DESIGNAR ÁRBITRO.

EL ELEMENTO DETERMINANTE DE SU NATURALEZA JURÍDICA LO ASIMILA, A UN CONTRATO Y SE AFIRMA SU CARÁCTER PRIVADO.^{10/}

ESTA DOCTRINA CONSIDERA AL ÁRBITRO COMO UN SIMPLE MANDATARIO DE LAS PARTES, ACTUANDO A TRAVÉS DEL PODER QUE LAS PARTES LE CONFIEREN EN EL COMPROMISO Y SE DEBE AJUSTAR A LOS TÉRMINOS ESTABLECIDOS.

SE CONSIDERA ADEMÁS QUE LA AUTORIDAD DEL ÁRBITRO NO EMANA DEL PODER PÚBLICO, SINO DE LA VOLUNTAD DE LAS PARTES, CONSIDERÁNDOLO COMO UN INDIVIDUO PRIVADO Y NO COMO UN FUNCIONARIO.

POR LO TANTO LA DECISIÓN DEL ÁRBITRO NO ES UNA VERDADERA SENTENCIA, SINO QUE ÚNICAMENTE ES LA EJECUCIÓN DEL MANDATO POR EL COMPROMISO, Y SU FUERZA EL COMPROMISO QUE LE DA ORIGEN.

10/ PATRICIO AYLWIN AZOCAR, EL JUICIO ARBITRAL, PÁG. 38.

VI. LA DOCTRINA JURISDICCIONAL

ESTA DOCTRINA LE ATRIBUYE AL ARBITRAJE UNA NATURALEZA JURISDICCIONAL Y NIEGA QUE SEA UN CONTRATO.

EL LIC. BALLESTEROS, HACE UNA CITA AL TRATADISTA LAURENT, EL CUAL SOSTUVO EN EL SIGLO PASADO QUE LOS ÁRBITROS SON JUECES, Y DESEMPEÑAN UN MINISTERIO SOCIAL... ESTÁN INVESTIDOS DE UNO DE LOS GRANDES PODERES A TÍTULO DELEGADOS DE LA SOBERANÍA NACIONAL... Y NO PUEDEN, POR CONSIGUIENTE, SER MANDATARIOS DE LAS PARTES.^{11/}

LOS PROCESALISTAS FRANCESES GLASSON, TISSIER Y MOREL SOSTIENEN LO SIGUIENTE:

"EL ÁRBITRO DERIVA SU PODER DEL COMPROMISO A LAS PARTES, LO QUE LO ASIMILA AL MANDATARIO, NO ES MENOS EFECTIVO QUE DESEMPEÑA OFICIO DE JUEZ Y COMO TAL GOZA DE AUTORIDAD PERSONAL E INDEPENDIENTE, NO TOMA EN SUS MANOS SINO LOS INTERESES DE LA JUSTICIA, NO DEBE CUENTA SI NO A SU CONCIENCIA Y DICTA DECISIONES QUE SE IMPONEN A LAS PARTES. NO ES UN FUNCIONARIO PÚBLICO PERMANENTE, NI TIENE FACULTAD DE OTORGAR POR SÍ MISMO A SUS FALLOS FUERZA EJECUTIVA."^{12/}

^{11/} BALLESTEROS, LA LEY DE ORGANIZACIÓN Y ATRIBUCIONES DE LOS TRIBUNALES DE CHILE, T.11 PÁG.134

^{12/} GLASSON, TISSIER ET MOREL, TRAITÉ THEORIQUE ET PRATIQUE D'ORGANIZACION JUDICIALE, DE COMPETENCE ET DE PROCÉDURE CIVILE, T.I.PÁG.131.

SE ESTABLECE EN ESTA DOCTRINA QUE EL ARBITRAJE NO EXISTE SINO QUE POR VOLUNTAD Y CONSENTIMIENTO DEL LEGISLADOR.

LA LEY ES LA QUE INSTITUYE EL JUICIO ARBITRAL, Y EN CASO DE QUE LA LEY, NO LO HICIERA, LAS PARTES NO PODRÁN RECURRIR A DICHO JUICIO.

LAS PERSONAS CAPACES DE DESEMPEÑAR FUNCIONES PÚBLICAS SÓLO PUEDEN SER ÁRBITROS, Y SUS RESOLUCIONES SON SENTENCIAS JUDICIALES VERDADERAS.

VII. LA DOCTRINA MIXTA

EXISTE UNA TERCERA DOCTRINA QUE ABARCA LAS DOS ANTERIORES; Y SE LE DENOMINA DOCTRINA MIXTA.

ESTA DOCTRINA MIXTA LA SOSTIENEN LOS TRATADISTAS MONGALVY, ALFRED BERNARD Y JULIÁN MIRANDA.

NO SE DEFINEN, NI POR LA DOCTRINA CONTRACTUAL, NI POR LA DOCTRINA JURISDICCIONAL, Y SOSTIENEN QUE EL ARBITRAJE SE PATROCINA POR SOLUCIONES INTERMEDIAS.

EL TRATADISTA FRANCÉS MONGALVY DEFINE EL ARBITRAJE COMO UNA JURISDICCIÓN Y CALIFICA A LOS ÁRBITROS DE JUECES.^{13/}

^{13/} MONGALVY, TRAITÉ DE L'ARBITRAJE EN MATIÈRE CIVILE ET COMMERCIALE. T.I. PÁG. 128.

Y ASIMISMO, ESTABLECE QUE EL COMPROMISO PARTICIPA DEL MANDATO Y LOS ÁRBITROS PUEDEN SER ASIMILADOS A LOS MANDATARIOS TENIENDO SUS FUNCIONES A LA VEZ, ALGO DE LOS MANDATARIOS Y ALGO DE LOS JUECES; ESTABLECIENDO QUE EL COMPROMISO NO ES EN SUS RELACIONES CON EL ÁRBITRO, SINO UN MANDATO.

PARA EL AUTOR BELGA ALFRED BERNARD, LA FUNCIÓN ARBITRAL ES;

"LA FUNCIÓN ARBITRAL ES DE NATURALEZA CONVENCIONAL EN SU ORIGEN Y EN SU ORGANIZACIÓN CONCIERNE CONSERVANDO SIEMPRE SU CARÁCTER PRIVADO, A LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA"

UNA RELACIÓN CONTRACTUAL LIGA AL ÁRBITRO CON LAS PARTES, PERO NO SE TRATA DE UN MANDATO SINO DE UNA CONVENCIÓN SUIGÉNERIS.^{14/}

EL AUTOR URUGUAYO JULIÁN MIRANDA, SOSTIENE QUE ES INDUDABLE QUE LOS ÁRBITROS SON JUECES Y NO MANDATARIOS Y QUE SUS FALLOS CONSTITUYEN VERDADERAS SENTENCIAS JUDICIALES Y NO SON MERAS CONVENCIONES.^{15/}

EL MENCIONADO AUTOR NIEGA POR COMPLETO EL CARÁCTER PÚBLICO DEL JUICIO ARBITRAL.

^{14/} ALFRED BERNARD, L'ARBITRAJE VOLONTAIRE EN DROITE PRIVÉ, PAG. 202

^{15/} MIRANDA, JULIÁN, EL JUICIO ARBITRAL, PÁG. 113

EL TRATADISTA FRANCÉS EN SU DOCTRINA MIXTA LLEGA A SER MÁS CLARO QUE LOS ANTERIORES AUTORES Y ESTABLECE LO SIGUIENTE:

"EL NUDO DEL PROBLEMA RESIDE EN LA DISTINCIÓN ENTRE LA INVESTIDURA DEL ÁRBITRO Y EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES O ATRIBUCIONES, LA INVESTIDURA TIENE CARÁCTER PRIVADO, PUESTO QUE LOS ÁRBITROS NO SON PARTICULARES QUE LOS NOMBRAN; PERO UNA VEZ INVESTIDOS DE SU CALIDAD DE ÁRBITROS, SUS ATRIBUCIONES SON LAS DE VERDADEROS JUECES Y EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES ES UN ACTO PÚBLICO DE JURISDICCIÓN,^{16/}

EXISTEN TRATADISTAS COMO DALLOZ, JEAN ROBERT Y GARSONET-CEZAR BRU, LOS CUALES TAMBIÉN ACEPTAN ESTA DOCTRINA MIXTA Y LE HAN DADO GRAN EMPUJE E IMPORTANCIA.

VIII. CRITERIO DE SINTESIS

EL JUICIO ARBITRAL IMPORTA UNA JURISDICCIÓN EXTRAORDINARIA DE CARÁCTER PÚBLICO YA QUE EL IMPARTIR LA JUSTICIA LE CORRESPONDE AL ESTADO PARA SÍ, POR LO TANTO LOS PARTICULARES POR SÍ SÓLOS NO PUEDEN OTORGAR A NADIE EL PODER DE JUZGAR UN LITIGIO.

POR LO TANTO LOS ÁRBITROS AL TENER LA FACULTAD DE JUZGAR UNA CONTROVERSA, NO ES PORQUE LOS PARTICULARES LES HAYAN DADO ESA FACULTAD, SINO QUE LA LEY SE LAS OTORGA,

16/ LANDRAU, MARGUERITE, L'ARBITRAJE DANS LE DROIT ANGLAIS ET FRANCAIS COMPARÉS, PÁG.89.

EL TRATADISTA VENEZOLANO BORJAS, ACIERTA EN DECIR -
LO SIGUIENTE:

"LA LEY Y NO LAS PARTES ES LA QUE INVISTE A
LOS ÁRBITROS DE LA AUTORIDAD NECESARIA PARA EJERCER LA
FUNCIÓN DE SENTENCIAR, QUE ES UN ACTO DE SOBERANÍA", 17/

PODEMOS OBSERVAR QUE SI BIEN LOS ÁRBITROS NO
SON TRIBUNALES ESTABLECIDOS PERMANENTEMENTE, ESTO NO LES
QUITA SU CARÁCTER, NI MODIFICA SU NATURALEZA EN SUS FUNCIONES

COMO LO ESTABLECE EL TRATADISTA CHILENO AYLWIN
AZOCAR:

"LA LEY INSTITUYE LOS ÁRBITROS COMO UNA DE LAS
CATEGORÍAS DE TRIBUNALES POR ELLA ESTABLECIDOS, LOS CALIFICA
DE JUECES, LOS AUTORIZA PARA CONOCER LITIGIOS, EFECTUAR
ACTOS DE INSTRUCCIÓN, RECIBIR PRUEBAS, DICTAR RESOLUCIONES
OBLIGATORIAS PARA LAS PARTES A QUE LLAMA SENTENCIAS, DIRIGIR
EXHORTOS A OTROS TRIBUNALES Y ENCARGARLES LA PRÁCTICA
DE CIERTAS ACTUACIONES, Y ESTABLECE RECURSOS JUDICIALES
ORDINARIOS Y EXTRAORDINARIOS PARA IMPUGNAR SUS FALLOS,
AÚN ANTE LOS TRIBUNALES COMÚNES; EN UNA PALABRA LES OTORGA
PODER DE ADMINISTRAR JUSTICIA, 18/

PODEMOS VER QUE LOS ÁRBITROS CARECEN DE IMPERIO,

17/ BORJAS, ARMINIO. COMENTARIOS AL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTOS
CIVIL VENEZOLANO, T.V. PÁG.14

18/ PATRICIO AYLWIN AZOCAR, EL JUICIO ARBITRAL, PÁG.51

YA QUE EL ESTADO NO PUEDE CONCEDER EL MANEJO DE LA FUERZA PÚBLICA A PERSONAS NOMBRADAS POR SIMPLES PARTICULARES, SI NO QUE A AUTORIDADES DE SU PLENA CONFIANZA, YA QUE LA FUERZA PÚBLICA COMPROMETE LOS INTERESES SOCIALES.

POR LO TANTO LA LEY AL CREAR EL ARBITRAJE, LOS VA A ESTABLECER COMO UN MEDIO EXTRAORDINARIO DE ADMINISTRAR SU JUSTICIA, Y LE CONFIERE UNA ESPECIE DE JURISDICCIÓN DANDO PODER A DETERMINADAS PERSONAS PARA EJERCER OFICIO DE TRIBUNALES, DE JUZGAR LITIGIOS, POR LO TANTO TIENEN CARÁCTER PÚBLICO.

EL ÁRBITRO VA A IMPORTAR UNA JURISDICCIÓN EXTRAORDINARIA Y VA A EJERCER ESA JURISDICCIÓN EN CASOS DETERMINADOS, POR ESTO SE DICE QUE LOS ÁRBITROS SON JUECES TRANSITORIOS.

Y DEBIDO A QUE SIMPLES PARTICULARES NOMBRAN A LOS ÁRBITROS, VAN A CARECER DE IMPERIO, PERO AÚN ASÍ CONSERVAN SU CARÁCTER DE TRIBUNAL PÚBLICO, CREADO POR LA LEY Y ES TITULAR DE JURISDICCIÓN.

EL COMPROMISO ES UN CONVENIO PRIVADO POR EL CUAL LAS PARTES SUBSTRAEN SU LITIGIO A LAS JURISDICCIONES ORDINARIAS Y LO SOMETEN A LA EXTRAORDINARIA.

POR LO TANTO LAS PARTES TIENEN QUE ESTAR DE ACUERDO PARA SUJETARSE A LAS JURISDICCIONES EXTRAORDINARIAS

DE LOS ÁRBITROS, Y SUBSTRARSE DE LAS JURISDICCIONES ORDINARIAS.

LA LEY ENCARGA DE INSTITUIR LOS TRIBUNALES ARBITRALES, PERO NO SE ENCARGA DE CONSTITUIRLOS, SINO QUE LES CORRESPONDE A LAS PARTES ORGANIZARLOS Y DARLES VIDA A TRAVÉS DEL DESIGNAMIENTO DEL JUEZ O JUECES, SEÑALANDO SUS FACULTADES, ETC.

LA SENTENCIA DEL COMPROMISARIO NO VA A LLEGAR A AFECTAR LAS PARTES QUE CONTRAJERON LA OBLIGACIÓN POR EL SIMPLE HECHO DE HABERLA CONTRAÍDO, SINO ES PORQUE HA SIDO DICTADA A TRAVÉS DE UNA JURISDICCIÓN LEAL.

Y POR ÚLTIMO ENCONTRAMOS QUE EL CONTRATO COMPROMISARIO, CREA UNA RELACIÓN JURÍDICA PRIVADA INDEPENDIENTE DEL JUICIO, QUE OBLIGA AL ÁRBITRO A DESEMPEÑAR SU CARGO Y A LAS PARTES A REMUNERARLO, Y LO MÁS IMPORTANTE ES QUE OBLIGA A LAS PARTES A ACATAR LA RESOLUCIÓN ARBITRAL.

ES NECESARIO QUE LA PERSONA A QUE SE ELIJA PARA SER ÁRBITRO, ACEPTÉ EL CARGO, PARA QUE QUEDE OBLIGADA ANTE LAS PARTES DE SER UN TRIBUNAL.

AL ACEPTAR EL CARGO, EL ÁRBITRO PODRÁ EXIGIR DE LAS PARTES SUS RESPECTIVOS HONORARIOS, PRODUCIENDO ESTO UN VÍNCULO PRIVADO ENTRE EL ÁRBITRO O ÁRBITROS Y LAS PARTES.

SEGUNDA PARTE

CARACTERISTICAS DEL DERECHO MARITIMO

SUMARIO:

- IX. CONCEPTOS GENERALES.
- X. EL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO Y EL DERECHO MARÍTIMO PÚBLICO.
- XI. CLASIFICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO.
- XII. PRINCIPALES FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO.
- XIII. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL DERECHO MARÍTIMO.

IX. CONCEPTOS GENERALES

EL DERECHO MARÍTIMO LO HA DEFINIDO EL LIC. F. FARIÑA DE LA SIGUIENTE FORMA:

"ES EL ORDEN JURÍDICO QUE RIGE EL MEDIO MARÍTIMO Y LAS DIVERSAS UTILIZACIONES DE QUE ES SUSCEPTIBLE." 19/

ES LA RAMA DEL DERECHO QUE DETERMINA LAS REGLAS JURÍDICAS, A LAS CUALES HA DADO NACIMIENTO LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA. 20/

EN UN CONCEPTO AMPLIO EL TRATADISTA FRANCÉS G. GIDEL ESTABLECE LO SIGUIENTE:

"EL DERECHO Y LEGISLACIÓN ES EL DERECHO DEL MAR Y TIENE POR OBJETO EL ORDEN JURÍDICO QUE RIGE EL MEDIO MARÍTIMO Y LOS DIVERSOS EMPLEOS DE QUE ES SUSCEPTIBLE." 21/

CADA AUTOR DA SU OPINIÓN PERSONAL, PRESENTANDO DEFINICIONES MUY VARIADAS, BIEN CON UN CONCEPTO AMPLIO Y GLOBAL DE TODAS LAS MATERIAS QUE ENTRAÑAN UNA REGULACIÓN DE ESPACIOS MARÍTIMOS Y DE ACTIVIDADES QUE EN ELLOS SE DESENVUELVEN, BIEN CON UN CRITERIO MÁS LIMITADO, COMO UN DERECHO ESPECIAL DE LA NAVEGACIÓN O DEL TRÁFICO MARÍTIMO. 22/

19/ F. FARIÑA, DERECHO Y LEGISLACIÓN MARÍTIMOS, PÁG. 3

20/ F. FARIÑA, DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO, T.I, PÁG.9

21/ G.GIDEL, L'DROIT INTERNATIONAL PUBLIC DE LA MER, T.I, PÁG.

3 y 4

22/ G. RIPERT, DROIT MARITIME, T.I, PÁG. 26

DENTRO DEL CONCEPTO GENERAL DEL DERECHO MARÍTIMO
PODEMOS DISTINGUIR DOS CATEGORÍAS DE RAMAS JURÍDICAS:

- EL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO Y
- EL DERECHO MARÍTIMO PÚBLICO

X. EL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO Y

EL DERECHO MARÍTIMO PÚBLICO

EL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO, ESTÁ INTEGRADO
POR NORMAS E INSTITUCIONES QUE RIGEN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA
Y LAS ACTIVIDADES CON ELLA CONECTADAS EN SUS ASPECTOS
COMERCIALES.

EL DERECHO MARÍTIMO PÚBLICO, QUE ES EL DERECHO
INTERNACIONAL MARÍTIMO, DETERMINA LA CONDUCTA A SEGUIR
POR LOS ESTADOS EN TIEMPO DE PAZ Y EN TIEMPO DE GUERRA.^{23/}

ESTE SE REFIERE A LAS INSTITUCIONES DIVERSAS
FORJADAS A TRAVÉS DE ACUERDOS INTERNACIONALES Y A DISPOSICIO-
NES LEGISLATIVAS, DE LOS ESTADOS REGULANDO CON CARÁCTER
GENERAL DIFERENTES ASPECTOS MARÍTIMOS.

SU PRINCIPAL CARACTERÍSTICA ES LA DE TRATARSE
DE RELACIONES INTERESTATALES.

AL CONSIDERARSE LOS ESTADOS COMO ENTIDADES SOBERANAS E INDEPENDIENTES, LA SOLIDARIDAD SOCIAL TRAE CONSIGO UNA INTERDEPENDENCIA QUE IMPLIQUE UN LIBRE EJERCICIO DE ACTIVIDADES DE LAS NACIONES, COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN DE INTERESES.

LA INTERDEPENDENCIA MUTUA DE QUE HABLAMOS ANTES, ES LA BASE DE LOS CONVENIOS Y CONFERENCIAS INTERNACIONALES EN LAS RELACIONES DE LA COMUNICACIÓN POR EL MAR.

XI. CLASIFICACION DEL DERECHO MARITIMO PRIVADO

EL DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO QUE ES DERECHO PRIVADO LO PODEMOS DIVIDIR EN LAS SIGUIENTES RAMAS SEGÚN EL TRATADISTA ARGENTINO BOSCH:

- DERECHO ADMINISTRATIVO MARÍTIMO.
 - DERECHO PENAL MARÍTIMO.
 - DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO.
- (PROPIAMENTE DICHO)

DERECHO ADMINISTRATIVO MARITIMO. SE ENCARGA DE REGLAMENTAR LA ADMINISTRACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LOS PUERTOS, DE LA POLICÍA DE LA NAVEGACIÓN Y DE LA PESCA COSTERA, LA ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA POLICÍA MARÍTIMA.

DERECHO PENAL MARÍTIMO, ES EL DERECHO PENAL - -

APLICADO A LA NAVEGACIÓN, EL ESTUDIO DE LAS CONTROVERSIAS Y DELITOS, Y LA MANERA DE REPRIMIRLOS.

EL DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO PROPIAMENTE DICHO, TIENE A SU CARGO EL ESTUDIO Y TODO LO CONCERNIENTE A LAS OPERACIONES COMERCIALES SOBRE EL AGUA.

PARA LA MEJOR COMPRENSIÓN DE LO QUE SE HA EXPUESTO, SE PONDRÁ UN CUADRO RESUMIDO DEL TRATADISTA ARGENTINO BOSCH.

24/

DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO (DERECHO PRIVADO)	1. DERECHO ADMINISTRATIVO MARÍTIMO 2. DERECHO PENAL MARÍTIMO 3. DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO (PROPIAMENTE DICHO)
DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO (DERECHO PÚBLICO)	PÚBLICO: EN TIEMPO DE PAZ EN TIEMPO DE GUERRA SOLUCIONA EL CONFLICTO- PRIVADO: DE LAS LEYES, ARMONIZÁN DOLAS.

XII PRINCIPALES FUENTES DEL DERECHO MARITIMO

EL MAESTRO FARIÑA, SEÑALA COMO FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO LAS SIGUIENTES: 25/

24/ BOSCH DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO, PÁG. 10,
25/ FARIÑA, DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO, T. I, PÁG. 51.

- A) LA LEY,
- B) LOS USOS,
- C) LA JURISPRUDENCIA, Y
- D) LA DOCTRINA.

- A) LA PRIMERA FUENTE HISTÓRICA DEL DERECHO MARÍTIMO QUE PODEMOS SEÑALAR POR SU IMPORTANCIA ES LA LEY, YA QUE INDISCUTIBLEMENTE TIENE EL CARÁCTER PRIMORDIAL ENTRE LAS DEMÁS FUENTES,

LA LEY TIENE SU EXPRESIÓN MÁS ACABADA EN LOS CÓDIGOS.

SIN EMBARGO, LA LEY CONSERVA SU PRIMACÍA DE LAS-DEMÁS FUENTES EN EL DERECHO MARÍTIMO, INTEGRADA POR LAS NORMAS DE CARÁCTER ADMINISTRATIVO; MÁS NO SUCEDE LO MISMO EN CUANTO A LAS NORMAS DEL DERECHO PRIVADO, QUE REGULAN LAS OPERACIONES COMERCIALES MARÍTIMAS,

- B) LOS USOS Y LA COSTUMBRE HAN TENIDO GRAN IMPORTANCIA EN LA FORMACIÓN DEL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO, POR LO TANTO SE PUEDE SEÑALAR QUE EL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO ES UNA CONSTANTE CODIFICACIÓN DE LOS USOS.

SEGÚN EL TRATADISTA BONNECASE LLEGA A SOSTENER:
"LA COSTUMBRE NO HA EJERCIDO JAMÁS GRAN INFLUENCIA EN EL DERECHO MARÍTIMO, PERO LOS USOS

HAN PREDOMINADO SIEMPRE, DOTADOS ADEMÁS, DE CARACTÉRES ESPECIALES, CADA VEZ MÁS PARTICULARES Y VARIABLES, "26/

LOS USOS Y LAS PRÁCTICAS MARÍTIMAS, HAN ADOLECIDO DE LA TENDENCIA DEL PARTICULARISMO, ADOPTANDO CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DIFERENTES Y VARIABLES SEGUN LOS PUERTOS, SIN EMBARGO, EL CONTACTO QUE ESTABLECIERON LAS RELACIONES COMERCIALES MARÍTIMAS, ENTRE USOS DE DISTINTOS PAÍSES FUERON PRODUCIENDO COINCIDENCIAS, SIRVIENDO MÁS ADELANTE PARA REGIR IMPORTANTES RELACIONES COMERCIALES EN AMPLIAS ZONAS MARÍTIMAS.

EL MAESTRO FARIÑA PONE COMO EJEMPLO DE LA IMPORTANCIA DE LOS USOS AL "CONSULADO DEL MAR".

"EL CONSULADO DEL MAR", ES ENTRE OTRAS COMPILACIONES, UN EJEMPLO PATENTE DE ESTA FORMACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO, IMPLANTANDO EL FONDO COINCIDENTE Y GENERALMENTE ADMITIDO DE LOS USOS MARÍTIMOS DE SU ÉPOCA EN CASI TODOS LOS PUEBLOS RIBEREÑOS DEL MEDITERRANEO." 27/

26/ BONNECASSE, PRÉCIS ELEMENTAIRE DE DROIT MARÍTIME, PÁG. 70

27/ FARIÑA, DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO, T.I, PÁG. 51

- c) LA JURISPRUDENCIA, TIENE GRAN IMPORTANCIA COMO FUENTE FORMAL DEL DERECHO MARÍTIMO,

FRECUENTEMENTE SE PUEDE OBSERVAR LAS OMISIONES DEL LEGISLADOR, POR LO TANTO TIENE QUE EXISTIR LA JURISPRUDENCIA PARA LA FORMACIÓN EFECTIVA DE LAS NORMAS, SUPLIENDO LAS DEFICIENCIAS DE LA LEY.

SE PUEDE ESTABLECER QUE LA JURISPRUDENCIA COOPERA INDIRECTAMENTE A LA FORMACIÓN GENERAL DE LAS NORMAS JURÍDICAS, YA QUE AL INTERPRETAR LA VOLUNTAD DE LAS PARTES EN CLÁUSULAS CONTRACTUALES, TIENDE A RECTIFICAR ERRORES, DEFINE EFECTOS DE LAS RELACIONES JURÍDICAS, DESARROLLADAS, Y PRECISA LA TERMINOLOGÍA JURÍDICA.

OTRA FUNCIÓN IMPORTANTE DE LA JURISPRUDENCIA ES LA DE REGULAR LA DEFENSA DE LOS INTERESES PARTICULARES FRENTE A TENDENCIAS UNILATERALES DOMINANTES DE CORPORACIONES Y GRANDES EMPRESAS MARÍTIMAS.

- d) LA DOCTRINA, REPRESENTA LA CIENCIA Y LA PRÁCTICA DEL DERECHO MARÍTIMO,

EL PROCESO DE ELABORACIÓN Y FORMACIÓN DE LAS NORMAS, SUELE SER LENTO Y DIFÍCIL, Y PERSISTEN INCIERTAS, MIENTRAS SU RECONOCIMIENTO NO ENCUENTRA UN MOLDE JURÍDICO APROPIADO.

LAS DIFERENCIAS PLANTEADAS ANTE LOS TRIBUNALES SON DILUCIDADAS ATENDIENDO A LAS CIRCUNSTANCIAS PARTICULARES DE CADA CASO, PERO POCO A POCO VA FORMÁNDOSE UN FONDO COMÚN DE SOLUCIONES COINCIDENTES, QUE VA A SER LA BASE DE LA FUTURA DOCTRINA QUE HA DE SER RECONOCIDA.

XIII. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL DERECHO MARÍTIMO.

ANTES DEL SIGLO XX, TANTO LA COMMON LAW ANGLOSAJONA COMO LAS CORTES DEL ALMIRANTAZGO VEÍAN EL ARBITRAJE CON HOSTILIDAD, SOSTENIENDO QUE ESTE TIPO DE ACUERDOS DESPLAZABAN LA JURISDICCIÓN DE LAS CORTES, RECOMENDANDO SOBRE ESTE PARTICULAR LA OPINIÓN DEL JUEZ FRANK EN EL CASO KULUKUNDIS SHIPPING CO. VS. ANTOR TRADING CORP.,^{28/}

A PRINCIPIOS DEL SIGLO, TAMBIÉN EN DERECHO ANGLOSAJÓN, SE PENSÓ REMEDIAR ESA SITUACIÓN LEGISLANDO SOBRE EL ARBITRAJE PUDIENDO MENCIONAR DESDE LUEGO LA ARBITRATION LAW OF NEW YORK,

CUATRO AÑOS DESPUÉS, EN EL CASO RED CROSS LINE 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.^{29/}

LA CORTE DE PRIMERA INSTANCIA DIÓ VALIDEZ A ESTE PACTO PERO LA CORTE DE APELACIÓN REVOCÓ ESE FALLO, OPINANDO EN SENTIDO CONTRARIO Y LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA OPINÓ EN CONTRA DE LA CORTE DE APELACIÓN SOSTENIENDO EL CRITERIO DEL JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA.

SOBRE ESTE PARTICULAR, EL JUEZ BRANDEIS HIZO NOTAR QUE EN ESA ÉPOCA NO EXISTÍA LEGISLACIÓN FEDERAL SOBRE EL ARBITRAJE, PERO HIZO OBSERVAR QUE EL USO DE ÁRBITROS POR LAS PARTES EN LOS CONTRATOS MARÍTIMOS ERA UNA PRÁCTICA COMÚN Y OPINÓ EN EL SENTIDO DE ACEPTAR LA CELEBRACIÓN DE COMPROMISOS ARBITRALES EN ESTOS CASOS, NO EN FUNCIÓN DE LA LEY LOCAL MENCIONADA, SINO EN FUNCIÓN DE LOS USOS Y PRÁCTICAS MARÍTIMAS.^{30/}

UN AÑO DESPUÉS DE FALLADO ESE CASO, EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS APROBÓ LA UNITED STATES ARBITRATION ACT.

29/ OP. CIT. PÁG. 428

30/ OP. CIT. PÁG. 429

ESTA LEY HACE REFERENCIA A LAS TRANSACCIONES MARÍTIMAS, ASÍ COMO OTRO TIPO DE TRANSACCIONES COMERCIALES,

DEFINE A LAS TRANSACCIONES MARÍTIMAS COMO SIGUE:

"TRANSACCIONES MARÍTIMAS". PARA LOS EFECTOS DE ESTA LEY, SIGNIFICAN CONTRATOS DE FLETAMENTO, CONOCIMIENTO DE EMBARQUE PARA EL TRANSPORTE POR AGUA; ACUERDO SOBRE MULLAJE, APROVISIONAMIENTO DE BUQUES O REPARACIÓN DE BUQUES, ABORDAJE O CUALQUIER OTRO TEMA DE COMERCIO EXTERIOR SI ESTA CONTROVERSIA CORRESPONDE A LA JURISDICCIÓN DEL ALMIRANTAZGO... SIN EMBARGO, NADA DE LO AQUÍ CONTENIDO SE APLICARÁ A LOS CONTRATOS DE ENROLAMIENTO DE TRIPULACIÓN DE BUQUES, TRABAJADORES DEL FERROCARRIL O CUALQUIER OTRA CLASE DE TRABAJADORES QUE PERTENEZCAN AL COMERCIO INTERESTATAL O EXTERIOR.^{31/} UNA CLÁUSULA ESCRITA EN CUALQUIER TRANSACCIÓN MARÍTIMA O CONTRATO QUE CONTENGA UNA TRANSACCIÓN COMERCIAL PARA COMPROMETER EN ÁRBITROS CUALQUIER CONTROVERSIA DERIVADA DE DICHO CONTRATO, O TRANSACCIÓN O LA NEGATIVA A CUMPLIR EN TODO O EN PARTE ESTOS, O UN COMPROMISO POR ESCRITO PARA SOMETER AL ARBITRAJE UNA CONTROVERSI EXISTENTE DERIVADA DE LOS MENCIONADOS CONTRATOS

^{31/} BAER HERBERT, ADMIRALTY LAW OF THE SUPREME COURT, PÁG. 429

O TRANSACCIONES SERÁ VÁLIDA, IRREVOCABLE Y EN VIGOR COMO SI EXISTIERA POR LA LEY O EQUIDAD PARA LA REVOCACIÓN DE CUALQUIER CONTRATO.^{32/}

LA CONSTITUCIONALIDAD DE ESTA LEY FUE PLANTEADA ANTE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE NORTEAMÉRICA, EN EL CASO DE MARINE TRANSIC Co. vs. DREYFUS, HABIÉNDOSE PRONUNCIADO ESTE TRIBUNAL EN EL SENTIDO DE ACEPTAR LA CITADA CONSTITUCIONALIDAD DE LA REFERERIDA LEY.^{33/}

POR LO QUE RESPECTA A LAS LEGISLACIONES LATINAS, TENEMOS QUE FRANCIA HA SIDO ESPECIALMENTE CELOSA EN LA JURISDICCIÓN DE SUS CORTES Y EN RECHAZO DEL ARBITRAJE Y ES SÓLO HASTA LOS ÚLTIMOS CINCUENTA AÑOS QUE HA INICIADO UN MOVIMIENTO DE LIBERACIÓN DERIVADO PRINCIPALMENTE DE LA JURISPRUDENCIA.

PARA ELLOS EL ARBITRAJE NO SE AUTORIZA, SINO EN MATERIAL PATRIMONIAL Y EN LITIGIOS QUE NO CONTRAVENGAN EL ORDEN PÚBLICO.

HASTA 1925 LA CLÁUSULA COMPROMISORIA, ERA NULA Y NO ES HASTA EL DECRETO DE 1972 QUE SE DECIDE SOBRE LA VALIDEZ DE LA CLÁUSULA CUANDO LA LEY LA HAYA AUTORIZADO EXPRESAMENTE EN MATERIA COMERCIAL, LA LEY OBLIGA A LOS ÁRBITROS A APEGARSE AL PROCEDIMIENTO LEGAL A MENOS QUE

32/ Op.CIT. PÁG. 429

33/ BAER HERBERT. ADMIRALTY LAW OF THE SUPREME COURT, PÁG. 430

LAS PARTES LO HAYAN RENUNCIADO, POR LO QUE EN TÉRMINOS GENERALES EL LAUDO SE DICTA Y EL TRIBUNAL LO HACE CUMPLIR SI NO HAY APELACIÓN, DERECHO FRECUENTEMENTE RENUNCIADO. SOBRE ESTE PARTICULAR, LA JURISPRUDENCIA HA ESTABLECIDO QUE EN EL CASO DE QUE UNA PARTE CONFIRME LA EXISTENCIA DE UNA VIOLACIÓN PROCESAL, LA RENUNCIA A LA APELACIÓN QUEDARÁ SIN EFECTO Y CON LA FORMA DE IMPUGNACIÓN DE NULIDAD SE INVOCARÁ LA VIOLACIÓN AL ORDEN PÚBLICO.

POR LO QUE RESPECTA A LOS LAUDOS EXTRANJEROS, QUE SON LOS QUE DE MOMENTO NOS INTERESAN, TAMBIÉN FRANCIA SE HA ADHERIDO A LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES DE GINEBRA DE 1927, DE LA ONU DE 1957 Y LA DE EUROPA DE 1961.

LA JURISPRUDENCIA HA SIDO MUY FAVORABLE PARA EL ARBITRAJE, AUTORIZANDO LA AUTONOMÍA DE LA CLÁUSULA COMPROMISORIA Y AUTORIZANDO A LOS ÁRBITROS A REVISAR SU VALIDEZ.

POR LO QUE RESPECTA A MÉXICO, Y DADO EL CONTENIDO DEL ARTÍCULO 104 CONSTITUCIONAL EN SU FRACCIÓN I, QUE RESERVA CON EXCLUSIVIDAD A LA JURISDICCIÓN FEDERAL LOS ASUNTOS RELACIONADOS CON EL DERECHO MARÍTIMO, DEBEMOS HACER CASO OMISO DEL ARBITRAJE PREVISTO Y CONSIDERADO EN LOS CÓDIGOS DE PROCESAMIENTOS CIVILES DE LA MAYORÍA DE LOS ESTADOS, DEBIÉNDONOS REFERIR ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE A LA SITUACIÓN QUE GUARDA EL CÓDIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES Y EL CÓDIGO DE COMERCIO QUE TIENE PARA NOSOTROS JURISDICCIÓN FEDERAL.

EL PRIMERO DE ELLOS NO CONTIENE DISPOSICIÓN ALGUNA RESPECTO AL ARBITRAJE, POR LO QUE DEL MISMO NO PODEMOS DERIVAR ALGUNA SUPUESTA APLICACIÓN AL ARBITRAJE EN MATERIA MARÍTIMA. SIN EMBARGO, EL CÓDIGO DE COMERCIO ES APLICABLE A LOS CASOS RELATIVOS AL DERECHO MARÍTIMO, DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 6° PÁRRAFO C) DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO Y EN EL MISMO ENCONTRAMOS EN SU ARTÍCULO 1051, LA PREFERENCIA AL PROCEDIMIENTO CONVENCIONAL QUE LAS PARTES ESTABLEZCAN PARA SOLUCIONAR SUS DISPUTAS EN MATERIA MERCANTIL Y EN SU ARTÍCULO 1053, FRACCIÓN IX, SE ADMITE LA DESIGNACIÓN DE ÁRBITROS PARA CONOCER DE LITIGIO Y PROCEDIMIENTO CONVENCIONAL.

PARA PODER COLOCARSE DENTRO DE ESTOS SUPUESTOS, SE REQUIERE QUE LAS PARTES PACTEN EN ESCRITURA PÚBLICA O PÓLIZA O ANTE EL JUEZ COMPETENTE QUE DEBIERA CONOCER LA DEMANDA, QUE SE CONSERVEN LAS PARTES SUSTANCIALES DE UN JUICIO, QUE NO SEÑALEN COMO PRUEBAS ADMISIBLES LAS QUE NO LO SEAN CONFORME A LAS LEYES, QUE NO SE ALTERE LA GRADACIÓN DE LOS TRIBUNALES, QUE NO SE DISMINUYAN LOS TÉRMINOS QUE LAS LEYES EXIGEN A LOS JUECES Y TRIBUNALES Y QUE NO SE CONVenga QUE EL NEGOCIO TENGA MÁS RECURSOS. CUMPLIDOS LOS REQUISITOS ANTERIORES, OPERARÁ EL NOMBRAMIENTO DE ÁRBITRO Y EL PROCEDIMIENTO CONVENCIONAL MERCANTIL EN MATERIA DE COMERCIO.

SIN EMBARGO, A PESAR DE QUE LOS ARTÍCULOS DE

REFERENCIA COMENZARON A REGIR EL 1° DE ENERO DE 1890, NUESTRA PRÁCTICA EN MATERIA DE ARBITRAJE RELACIONADA CON ASUNTOS DE ÍNDOLE MARÍTIMO HA SIDO Y ES HASTA LA FECHA SUMAMENTE RAQUÍTICA, LO CUAL NOS LLEVA A LA NECESIDAD DE REPLANTEAR EN NUESTRO MEDIO EL PROBLEMA DEL ARBITRAJE EN RELACIÓN CON LOS NEGOCIOS MARÍTIMOS, CON OBJETO DE TENER UNA PARTICIPACIÓN MÁS ACTIVA EN ESTA INSTITUCIÓN QUE OBIAMENTE SE PERFILA COMO LA MÁS IMPORTANTE Y TRASCENDENTAL EN EL FUTURO DE LA SOLUCIÓN DE LAS DISPUTAS EN ESTA MATERIA.

EL ARTÍCULO 104 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA ESTABLECE LO SIGUIENTE:

"CORRESPONDE A LOS TRIBUNALES DE LA FEDERACIÓN CONOCER":

FRACCION I.

DE TODAS LAS CONTROVERSIAS DEL ORDEN CIVIL O CRIMINAL QUE SE SUSCITEN SOBRE EL CUMPLIMIENTO Y APLICACIÓN DE LEYES FEDERALES O DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES CELEBRADOS POR EL ESTADO MEXICANO, CUANDO DICHAS CONTROVERSIAS SÓLO AFECTEN INTERESES PARTICULARES, PODRÁN CONOCER TAMBIÉN DE ELLAS A ELECCIÓN DEL ACTOR, LOS JUECES Y TRIBUNALES DEL ORDEN COMÚN DE LOS ESTADOS Y DEL DISTRITO FEDERAL, LAS SENTENCIAS DE PRIMERA INSTANCIA PODRÁN SER APELABLES PARA ANTE EL SUPERIOR INMEDIA-

TO DEL JUEZ QUE CONOZCA DEL ASUNTO EN PRIMER GRADO. ^{34/}

ARTÍCULO 6° DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO, ESTABLECE LO SIGUIENTE:

"LAS CUESTIONES QUE SE SUSCITEN SOBRE LA INTERPRETACIÓN Y EL CUMPLIMIENTO DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS, ASÍ COMO EN LO RELATIVO A LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN POR AGUA, SUS MEDIOS DE TRANSPORTE Y A LOS SERVICIOS MARÍTIMOS, PORTUARIOS, CONEXOS Y AUXILIARES SE DECIDIRÁN CONFORME A LO DISPUESTO EN:

PARRAFO C.

EL CÓDIGO DE COMERCIO, LA LEY SOBRE CONTRATO DE SEGURO Y LA LEY GENERAL DE INSTITUCIONES DE SEGURO". ^{35/}

ARTÍCULO 1051, DEL CÓDIGO DE COMERCIO SEÑALÓ LO SIGUIENTE:

"EL PROCEDIMIENTO MERCANTIL PREFERENTE A TODOS ES EL CONVENCIONAL, A FALTA DE CONVENIO EXPRESO DE LAS PARTES INTERESADAS SE OBSERVARÁN LAS DISPOSICIONES DE ESTE LIBRO, Y EN DEFECTO DE

^{34/} CONSTITUCIÓN POLÍTICA MEXICANA, T. I, PÁGS. 84 y 85.

^{35/} LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS, PÁGS. 520-3 y 520-4.

ÉSTAS O DE CONVENIO, SE APLICARÁ LA LEY DE PROCEDIMIENTOS LOCAL RESPECTIVA", 36/

ARTÍCULO 1053, DEL CÓDIGO DE COMERCIO ESTABLECE:

"LA ESCRITURA PÚBLICA, O LA PÓLIZA, O EL CONVENIO JUDICIAL DE QUE HABLA LA FRACCIÓN I DEL ARTÍCULO 1052, DEBERÁ CONTENER PARA SU VALIDEZ:

FRACCIÓN IX

EL JUEZ O ÁRBITRO QUE DEBE CONOCER DEL LITIGIO PARA EL CUAL SE CONVIENE EL PROCEDIMIENTO", 37/

PARA MEJOR COMPRENSIÓN DEL ARTÍCULO 1053, CITAREMOS EL ARTÍCULO 1052, 38/

ARTÍCULO 1052, DEL CÓDIGO DE COMERCIO ESTABLECE LO SIGUIENTE:

"LOS JUECES SE SUJETARÁN AL PROCEDIMIENTO CONVENCIONAL QUE LAS PARTES HUBIEREN PACTADO, SI EN ÉL CONCURREN LAS CONDICIONES SIGUIENTES:

FRACCIÓN I

QUE SE HAYA OTORGADO POR MEDIO DE INSTRUMENTO PÚBLICO, O EN PÓLIZA ANTE CORREDOR, O ANTE EL JUEZ QUE CONOZCA DE LA DEMANDA EN CUALQUIER ESTADO DEL JUICIO".

36/ CÓDIGO DE COMERCIO REFORMADO, T. I, PÁG. 229.

37/ CÓDIGO DE COMERCIO REFORMADO, T. I, PÁG. 228.

38/ CÓDIGO DE COMERCIO REFORMADO, T. I, PÁG. 227.

TERCERA PARTE

LOS CONTRATOS EN EL DERECHO MARITIMO Y LAS SOLUCIONES ARBITRALES A SUS CONFLICTOS

SUMARIO:

- XIV. NOCIONES GENERALES.
- XV. CONTRATOS EN EL DERECHO MARÍTIMO.
- XVI. EL ARBITRAJE Y EL CONTRATO DE FLETAMENTO.
- XVII. EL TRANSPORTE MEDIANTE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LAS REGLAS DE LA HAYA Y LA SOLUCIÓN ARBITRAL.
- XVIII. LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN LAS REGLAS DE HAMBURGO Y LA SOLUCIÓN ARBITRAL.
- XIX. LA IMPORTANCIA DE LAS REGLAS DE HAMBURGO.
- XX. EL ARBITRAJE SEGÚN LAS REGLAS DE HAMBURGO.
- XXI. ASISTENCIA Y SALVAMENTO Y LA SOLUCIÓN ARBITRAL.
- XXII. LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA O CONSTRUCCIÓN DE BUQUES, EL FINANCIAMIENTO Y LA SOLUCIÓN ARBITRAL
- XXIII. EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.
- XXIV. EL CONTRATO DE ACUERDO ARBITRAL EN CASO DE COLISIÓN

XIV. NOCIONES GENERALES

CIERTAMENTE UNA DE LAS ÁREAS DE LA ACTIVIDAD HUMANA EN DONDE TIENE MAYOR APLICACIÓN EL COMPROMISO DE ÁRBITROS, LO ES LA RELACIONADA CON EL MAR.

POR SU ESENCIA MISMA ES UNA ACTIVIDAD QUE SE DESARROLLA EN UN GRAN PORCENTAJE FUERA DE LAS JURISDICIONES DE LOS ESTADOS, EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL, COMUNICANDO, PONIENDO EN CONTACTO, RELACIONANDO A SERES HUMANOS DE TODAS LAS NACIONALIDADES, DE TODOS LOS PAÍSES, DE LOS MÁS DIVERSOS USOS Y COSTUMBRES QUE OBTIENEN EN SUS ÁMBITOS NACIONALES ESTÁN SUJETOS A ESQUEMAS JURÍDICOS DIFERENTES Y QUE EN EL CAMPO INTERNACIONAL TIENEN QUE ENFRENTARSE A CONCEPTOS LEGALES QUE NO LES SON FAMILIARES.

BASTEMOS A MANERA DE EJEMPLO, MENCIONAR LOS GRUPOS LEGISLATIVOS MÁS RELEVANTES EN MATERIA MARÍTIMA.

EL LATINO, EL ANGLOSAJÓN Y EL GERMANO, TODOS ELLOS CON ESTRUCTURAS Y CONCEPCIONES DIFERENTES, Y TODOS ELLOS RIGIENDO A COMUNIDADES HUMANAS SUMAMENTE IMPORTANTES EN TODOS SUS ASPECTOS.

EL RESULTADO Y EFECTO LÓGICO E INMEDIATO DE

LO ANTERIOR HA SIDO LA INCESANTE BÚSQUEDA DE LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO QUE OBTENIENDO SE HA MANIFESTADO EN PRIMER TÉRMINO, EN CUANTO AL FONDO, NO SIÉNDONOS AJENOS LOS INCANSABLES ESFUERZOS QUE A PARTIR DE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO PASADO REALIZAN INFINIDAD DE ORGANISMOS INTERNACIONALES, TALES COMO LA ASOCIACIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL, EL COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DESPUÉS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, LA ORGANIZACIÓN CONSULTIVA MARÍTIMA INTERGOBIERNAMENTAL, LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL COMERCIO Y DESARROLLO, UNCITRAL, ETC.

EL BALANCE DE LOS RESULTADOS EN CUANTO AL FONDO HA SIDO EXTRAORDINARIAMENTE POSITIVO Y CONTINÚA EN UN CONSTANTE ESFUERZO PARA SU PERFECCIONAMIENTO, PERO OBTENIENDO LA UNIFICACIÓN DE LOS CONCEPTOS DE FONDO NO ES SUFICIENTE EN LAS RELACIONES HUMANAS QUE SE ORIGINAN EN EL MAR, ES NECESARIO ADEMÁS DE TENER A LA MANO INSTRUMENTOS QUE SATISFAGAN LA APLICACIÓN DE ESE DERECHO DE FONDO, SOMETERLO PARA SU APLICACIÓN A INSTITUCIONES AJENAS QUE SATISFAGAN TANTO A LATINOS COMO A ANGLOSAJONES, COMO A ALEMANES, Y EN GENERAL A CUALQUIER OTRA TENDENCIA QUE LAS PARTES PUEDAN ACUDIR CON CERTEZA Y SEGURIDAD A RECLAMAR SUS DERECHOS CON LA TRANQUILIDAD DE QUE NINGUNO DE ELLOS LLEVARÁ VENTAJA POR UNA MAYOR FAMILIARIDAD CON LAS ESTRUCTURAS EN QUE TRADICIONALMENTE HA VIVIDO, QUE TAMPOCO LAS PARTES PUEDAN LLEVAR

A CABO PRESIONES DE NINGUNA ÍNDOLE A TRAVÉS DEL CLAUSULADO DE LOS CONTRATOS PARA ESTABLECER CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN QUE LES SEAN FAVORABLES, Y QUE EN GENERAL PUEDA ESTABLECERSE LA POSIBILIDAD DE ACUDIR A INSTITUCIONES Y PROCEDIMIENTOS QUE ADEMÁS DE LAS TRADICIONALES VENTAJAS QUE REPRESENTAN Y QUE SON AMPLIAMENTE CONOCIDAS POR TODOS, PUEDAN DERIVARSE MAYOR EQUIDAD HACIA LAS PARTES QUE EN UNA U OTRA FORMA PROVIENEN DE ESQUEMAS JURÍDICOS DIFERENTES.

LA ÚNICA SOLUCIÓN VIABLE A LOS PROBLEMAS PLANTEADOS CON ANTERIORIDAD, LO ES EL COMPROMISO EN ÁRBITROS, EL CUAL NO PODEMOS DESCONOCER QUE TODAVÍA HASTA HACE ALGUNOS AÑOS ERA SISTEMÁTICAMENTE REPUDIADO POR DIVERSAS LEGISLACIONES DEL MUNDO Y POR PARTICULARES QUE SENTÍAN CIERTO RECELO EN CUANTO A LA CALIDAD DE LOS JUICIOS.

XV. LOS CONTRATOS EN EL DERECHO MARÍTIMO

AQUELLAS RESISTENCIAS QUE HISTÓRICAMENTE SE TENÍAN RESPECTO DEL ARBITRAJE, HAN QUEDADO SÓLO COMO DATOS HISTÓRICOS Y QUE EN LA ACTUALIDAD LOS JUICIOS ARBITRALES ESTÁN SIENDO UNIVERSALMENTE ACEPTADOS CADA VEZ EN MAYOR GRADO POR TODOS LOS ESQUEMAS Y ESTRUCTURAS JURÍDICAS DEL MUNDO, POR LO TANTO LA MATERIA MARÍTIMA REQUIERE QUIZÁ MÁS QUE NINGUNA OTRA DE ESTA INSTITUCIÓN, DEBEMOS PASAR A REFERIRNOS A LAS ÁREAS DE DERECHO MARÍTIMO EN DONDE

SE REQUIERE EN FORMA MAS CONSTANTE DE LAS SOLUCIONES ARBITRALES.

SIN DEJAR DE RECONOCER QUE LA SOLUCIÓN ARBITRAL PUEDE SER APLICADA EN DISPUTAS PROVENIENTES DE DIVERSAS FUENTES DE LAS OBLIGACIONES, TENEMOS QUE ACEPTAR QUE ES PRINCIPALMENTE EL CONTRATO COMO FUENTE DE OBLIGACIONES, EL QUE CON MAYOR FRECUENCIA NOS REMITE A LA POSIBILIDAD DE UNA SOLUCIÓN ARBITRAL, RAZÓN POR LA CUAL PLANTEAREMOS ALGUNOS DE LOS PROBLEMAS PROPIOS DE LOS CONTRATOS MARÍTIMOS EN DONDE SE OBSERVA UNA MAYOR INCIDENCIA RESPECTO DE LAS SOLUCIONES ARBITRALES.

XVI. EL ARBITRAJE Y EL CONTRATO DE FLETAMENTO.

INDISCUTIBLEMENTE ES EL CONTRATO DE FLETAMENTO EL QUE OCUPA UN LUGAR PRIMORDIAL EN EL DERECHO MARÍTIMO Y EL QUE NOS PRESENTA UNA GAMA MAYOR DE PROBLEMAS QUE PUEDEN Y DE HECHO SON REMITIDOS AL ARBITRAJE.

ESTE CONTRATO EN SÍ TIENE MULTITUD DE VARIANTES QUE VAN DEL FLETAMENTO A CASCO VACIO HASTA EL SIMPLE TRANSPORTE DE COSAS, VARIANTES ÉSTAS QUE HAN AUMENTADO EN FORMA CONSIDERABLE CON LAS NUEVAS FORMAS DE TRANSPORTE CON MARCADA TENDENCIA A LA ESPECIALIZACIÓN DEL MISMO, QUE EVIDENTEMENTE HAN OBLIGADO A LA CREACIÓN DE PÓLIZAS DEL FLETAMENTO, TIPO PARA LOS CASOS PARTICULARES QUE ASÍ LO AMERITAN,

ANTE LAS VARIANTES QUE HEMOS MENCIONADO EN EL PÁRRAFO ANTERIOR, NOS LIMITAREMOS ÚNICAMENTE A LA CLÁUSULA COMPROMISORIA DE ARBITRAJE EN ALGUNO DE ELLOS.

EN LA FORMA DE PÓLIZA DE FLETAMENTO CONOCIDA CON EL NOMBRE DE NEW YORK PRODUCE EXCHANGE FORM, ENCONTRAMOS EL SIGUIENTE TEXTO DE CLÁUSULA COMPROMISORIA DE ARBITRAJE,

17.

"EN EL CASO DE QUE SURJA CUALQUIER DISPUTA SERÁ PLANTEADA A TRES PERSONAS EN NEW YORK, DEBIENDO-NOMBRAR UNA DE ELLAS A 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 DE CUALQUIER LAUDO, ESTE ACUERDO PODRÁ SER CONSIDERADO COMO SENTENCIA DE UNA CORTE, LOS ÁRBITROS SERÁN HOMBRES DE COMERCIO", 39/

EN LA FORMA CONOCIDA CON EL NOMBRE DE BALTIME FORM QUE CORRESPONDE A THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARINE CONFERENCE, ENCONTRAMOS LA SIGUIENTE CLÁUSULA:

23.

"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 TERCEROS SERÁ FINAL Y OBLIGARÁ A AMBAS PARTES",

40/

EL ARBITRAJE SE ESTIPULA COMO SIGUE, EN LA FORMA STB PARA FLETAMENTO POR TIEMPO DE TANKERS:

28.

"CUALQUIER DIFERENCIA O DISPUTA DE CUALQUIER NATURALEZA QUE SURJA DE ESTE FLETAMENTO SERÁ SOMETIDO AL ARBITRAJE EN LA CIUDAD DE NEW YORK Y A LAS LEYES RELATIVAS AL ARBITRAJE EN VIGOR AHÍ, ANTE UN CUERPO DE TRES PERSONAS CONSISTENTES EN UN ÁRBITRO SEÑALADO POR EL FLETANTE, OTRO POR EL FLETADOR Y UN TERCERO POR LOS DOS ÁRBITROS ESCOGIDOS. LA DECISIÓN DE CUALQUIERA DE DOS DE LOS TRES ÁRBITROS SERÁ FINAL. HASTA EL MOMENTO EN QUE LOS ÁRBITROS CIERREN DEFINITIVAMENTE EL PROCEDIMIENTO, CADA PARTE, PREVIO AVISO POR ESCRITO A LOS ÁRBITROS Y A LA OTRA PARTE, TENDRÁ EL DERECHO DE AMPLIAR SUS DISPUTAS O DIFERENCIAS BAJO ESTE FLETAMENTO, PARA QUE SEAN OÍDOS Y

RESUELTOS, LOS ÁRBITROS PODRÁN AUXILIARSE EN LA FORMA QUE ELLOS O LA MAYORÍA DE ELLOS ESTIMEN JUSTO Y EQUITATIVO, DENTRO DEL ÁMBITO DE ESTE ACUERDO, INCLUYENDO PERO NO LIMITANDO EL PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO SEÑALADO, EL LAUDO QUE DERIVE DE ESTA CLÁUSULA PODRÁ INCLUIR LAS COSTAS, INCLUYENDO UNA CANTIDAD RAZONABLE DE HONORARIOS, Y LA RESOLUCIÓN SERÁ LLEVADA A CUALQUIER CORTE QUE TENGA JURISDICCIÓN DE ACUERDO CON LO ANTERIOR",
41/

EL LUGAR DEL ARBITRAJE PUEDE SER VARIADO POR LAS PARTES EN CADA FORMA, PERO NO PODEMOS PASAR POR ALTO LA MARCADA Y CONSTANTE REFERENCIA AL ARBITRAJE EN LONDRES Y NEW YORK Y LA NECESIDAD IMPERIOSA QUE TENEMOS DE DESARROLLAR INSTITUCIONES DE ARBITRAJE EN LUGARES MÁS ACCESIBLES TANTO EN EL SENTIDO GEOGRÁFICO, COMO EN EL SENTIDO DE SISTEMAS LEGISLATIVOS.

ES CLARO QUE NO NECESARIAMENTE EL REMITIR UN ASUNTO AL ARBITRAJE EN ESTOS DOS LUGARES IMPLICA QUE EL PROCEDIMIENTO CORRESPONDA A LA LEY INGLESA O NORTEAMERICANA, Y NÓTESE QUE DE LAS CLÁUSULAS COMPROMISORIAS TRANSCRITAS SÓLO LA STB, HACE REFERENCIA A LAS LEYES RELATIVAS AL ARBITRAJE EN NEW YORK, NO ASÍ LOS OTROS DOS CASOS, POR

LO QUE SE ESTIMA CORRECTO QUE AÚN ARBITROS DE ESTOS LUGARES PUEDAN SUJETARSE A UN PROCEDIMIENTO CONVENCIONAL QUE SE LES PROPORCIONE, HACIENDO ESPECIAL HINCAPIÉ EN LA NECESIDAD QUE EXISTE DE QUE DENTRO DE LAS CLÁUSULAS NORMALMENTE SE NEGOCIAN Y SE ADICIONAN MECANOGRAFIADAS, SE HAGA MENCIÓN DE ESTA SITUACIÓN. EN CASO DE LA OMISIÓN DE UN PROCEDIMIENTO CONVENCIONAL EN LAS DOS PRIMERAS FORMAS COMPROMISORIAS TRANSCRITAS, LOS ÁRBITROS DEBERÁN APLICAR AL CASO LA LEY DE ACUERDO CON LAS PARTES, PERO SI ELLO NO ES POSIBLE, O NO HA SIDO EXPRESAMENTE ESCOGIDA UNA LEGISLACIÓN PARTICULAR DEBERÁ APLICARSE LA LEY O EL SISTEMA LEGISLATIVO AL CUAL LAS PARTES TENGAN LA MÁS CERCANA Y REAL CONEXIÓN.

ESTO NOS RECUERDA EL CASO DE LA COMPAÑÍA TUNICIANA VS. LA COMPAÑÍA DE ARMAMENTO MARÍTIMO EN EL AÑO DE 1970, EN EL CUAL EL FLETANTE ERA FRANCÉS, EL FLETADOR ERA TUNICIANO, AMBOS SUJETOS A LEYES NACIONALES QUE PODRÍAMOS CLASIFICAR COMO CORRESPONDIENTE A LOS SISTEMAS LATINOS Y AMBAS PARTES SOMETIERON SUS DISPUTAS AL ARBITRAJE EN LONDRES. LOS ÁRBITROS EN LONDRES CON LA MAYOR ATINGENCIA ESTIMARON QUE LA LEY QUE DEBERÍA 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.^{42/}

SIN EMBARGO, CUANDO LAS PARTES O EL FLETAMENTO EN SÍ NO TIENE UNA CERCANA CONEXIÓN CON ALGÚN SISTEMA PARTICULAR LEGISLATIVO SI LONDRES O NEW YORK SON NOMBRADOS COMO LUGARES DE ARBITRAJE DEBERÁN APLICAR SU PROPIO SISTEMA AL CASO, SIENDO PERTINENTE REPRODUCIR LA OPINIÓN DE UNO DE LOS ÁRBITROS EN EL CASO ANTES MENCIONADO, REFIRIÉNDONOS A LORD WILBERFORCE, QUIEN OPINÓ:

"UNA CLÁUSULA DE ARBITRAJE DEBE SER TRATADA COMO UN INDICIO PARA SER CONSIDERADA JUNTO CON EL RESTO DEL CONTRATO Y LOS HECHOS RELEVANTES, SIEMPRE SERÁ UN IMPORTANTE INDICIO; A MENUDO ESPECIALMENTE CUANDO HAY PARTES DE DIFERENTES NACIONALIDADES O UNA VARIEDAD DE TRANSACCIONES QUE PUEDAN DERIVARSE DEL CONTRATO SERÁ SÓLO UN INDICIO. PERO EN ALGUNOS CASOS DEBERÁN DE SEGUIRSE OTROS INDICIOS IGUALMENTE CLAROS." ^{43/}

DE TODO LO ANTERIOR SE DESPRENDE LA IMPORTANCIA DE INCLUIR CON CLARIDAD MERIDIANA EN ESTE TIPO DE FLETAMENTO, LA LEY, QUE LAS PARTES QUIERAN QUE RIJA ESTOS CONTRATOS Y A LA CUAL DEBERÁN SUJETARSE EN FORMA FORZOSA LOS ÁRBITROS.

LO ANTERIOR ES RECOMENDABLE PESE A QUE DE ANTEMANO SABEMOS QUE EL ARBITRAJE EN CIRCUNSTANCIAS NORMALES NO

DEBE CAMBIAR LA LEY QUE FUNDAMENTA LOS DERECHOS DE LAS PARTES. EL ARBITRAJE ES SÓLO UNA MEDIDA USUAL DE RESOLVER LAS DISPUTAS EN FORMA MÁS RÁPIDA Y CONVENIENTE. ES MÁS BIEN ADJETIVO Y NO SUSTANTIVO.

RESPECTO DEL NOMBRAMIENTO DE LOS ÁRBITROS, NÓTESE QUE EN LA FORMA NEW YORK PRODUCE EXCHANGE, LA REFERENCIA SE DIRIGE A UNA DECISIÓN POR MAYORÍA DE TRES DE DOS ÁRBITROS, Y EN CASO DE LA FORMA BALTIME, ES EL TERCERO LLAMADO UMPIRE, QUIEN RESUELVE CUANDO LOS DOS ÁRBITROS NO SE PUSIERON DE ACUERDO, 44/

OTRO PUNTO QUE MERECE SER COMENTADO ESPECIALMENTE EN EL CASO DE LA FORMA NEW YORK PRODUCE EXCHANGE, ES QUE EN LA MISMA SE SEÑALAN LAS CUALIDADES DE LOS ÁRBITROS QUIENES DEBEN SER PERSONAS RELACIONADAS CON EL COMERCIO Y LA INTERPRETACIÓN QUE A ESTOS SE HA DADO, ES EN EL SENTIDO DE QUE ABOGADOS QUE EJERCEN SU PROFESIÓN EN MATERIA MERCANTIL NO SON CONSIDERADOS COMO COMMERCIAL MEN EN EL SENTIDO DE ESTA CLÁUSULA, PERO EN CAMBIO UN ÁRBITRO DE TIEMPO COMPLETO SÍ LO ES. CRITERIO ÉSTE QUE HA SIDO EXPRESADO EN LOS CASOS RAHCASI VS. BLUE STAR Y PANDO VS FILMO, 45/

OTRO PUNTO INTERESANTE A COMENTAR, ES EL QUE

44/ WILFORD, COGHLIN AND HEALY JR, TIME CHARTERS, PÁG. 214.

45/ OP. CIT. PÁG. 215.

ESTE TIPO DE CLÁUSULAS COMPROMISORIAS DE ARBITRAJE NO DEBEN SER APLICADAS MÁS QUE ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE A LAS PARTES EN EL CONTRATO, POR TRATARSE DE CLÁUSULAS DE EXCEPCIÓN QUE OBTIENEN UNA INTERPRETACIÓN ESTRICTA, PUDIENDO SOBRE ESTE PARTICULAR MENCIONAR EL CASO DEL INSTITUTO CUBANO VS. T.V. GOLDEN WEST, UN FLETAMENTO QUE NO CONTENÍA CLÁUSULA COMPROMISORIA PERO EL FLETADOR CELEBRÓ UN SUBFLETAMENTO CONTENIENDO CLÁUSULA DE ARBITRAJE Y LA CORTE DE APELACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS RESOLVIÓ QUE EL COMPROMISO ARBITRAL EN EL SUBFLETAMENTO NO PODRÍA OBLIGAR AL PROPIETARIO Y FLETANTE EN EL FLETAMENTO ORIGINAL, PORQUE NO HABÍA SIDO PARTE EN EL SUBFLETAMENTO.^{46/}

EN EL CASO DE QUE EL FLETADOR SEA A SU VEZ TENEDOR DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE, LE ES APLICABLE LA CLÁUSULA DE ARBITRAJE, PERO NO EN SU CARÁCTER DE TENEDOR DE ESOS CONOCIMIENTOS, SINO EXCLUSIVAMENTE EN SU CARÁCTER DE FLETADOR EN EL FLETAMENTO EN DONDE SE PACTÓ LA CLÁUSULA COMPROMISORIA, MÁS AÚN, EN EL CASO DE QUE LA CLÁUSULA DE ARBITRAJE QUE CONSTA EN LA PÓLIZA DE FLETAMENTO SE QUIERA HACER EXTENSIVA A LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE DERIVADOS DE ESE FLETAMENTO, ESTA CLÁUSULA DEBE SER CLARAMENTE IDENTIFICADA EN ESTOS, SEÑALANDO LOS NOMBRES DE LAS PARTES Y TODOS LOS DATOS NECESARIOS PARA ESTA IDENTIFICACIÓN Y EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, DEBERÁ INVOCARSE NO SOLAMENTE LOS TÉRMINOS

Y CONDICIONES DEL ORIGINAL CONTRATO DE FLETAMENTO, SINO TAMBIÉN ESPECÍFICAMENTE LA CLÁUSULA DE ARBITRAJE Y EN ESTE SENTIDO SE MANIFESTÓ LA CORTE DE APELACIÓN DE ESTADOS UNIDOS EN EL CASO EXPORT, IMPORT VS. MISSISSIPPI VALLEY BARGE. 47/

EN EL CASO BERNUTH LEMCKE CO. INC. VS. S. S. ACASTA, SE ENCONTRABA UNA REFERENCIA GENERAL EN LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE SEÑALANDO COMO APLICABLES A LOS MISMOS, "TODAS LAS DEMÁS CONDICIONES ESTABLECIDAS EN LA PÓLIZA DE FLETAMENTO". EN ESTAS CONDICIONES SE CONSIDERÁ DEFICIENTE DICHA MENCIÓN POR NO HABER INCORPORADO EXPRESAMENTE LA CLÁUSULA DE ARBITRAJE. 48/

POR OTRA PARTE, EL HECHO DE PLANTEAR UN ASUNTO AL ARBITRAJE, NO IMPIDE QUE LAS PARTES CONSERVEN SUS DERECHOS DE EMBARGAR O DETENER EL BUQUE O CUALQUIER OTRA PROPIEDAD DEL DEMANDADO CON OBJETO DE ASEGURAR SU CRÉDITO, A MENOS QUE OTRA COSA SE HAYA PACTADO, PUES LA MATERIA DEL ARBITRAJE, DENTRO DE LAS CLÁUSULAS USUALES PARA COMPROMETER EN ÁRBITROS, ES EXCLUSIVAMENTE PARA RESOLVER EL FONDO DEL ASUNTO Y POR LO MISMO NO DEBE AFECTAR AL CONSTREÑIR A LAS PARTES EN SU PROPIO DERECHO PARA CREAR ALGUNA SITUACIÓN QUE ASEGURE SUS CRÉDITOS.

POR OTRA PARTE ES OBVIO QUE CUALQUIER EMBARGO O DETENCIÓN DEL BUQUE O EN GENERAL LA CREACIÓN DE CUALQUIER TIPO DE SEGURIDAD PARA EL ACTOR, ESTARÁ SUJETA A LA DECISIÓN DE LOS ÁRBITROS Y EL JUEZ QUE CONOCIÓ DE ESTOS EMBARGOS AL FINAL TENDRÁ LA OBLIGACIÓN DE USAR ESA GARANTÍA EN LA EJECUCIÓN DEL LAUDO ARBITRAL.

POR LO QUE SE REFIERE A LA CONFIRMACIÓN DEL LAUDO ARBITRAL, LA MISMA NO PUEDE SER CONSIDERADA COMO AUTOMÁTICA, YA QUE CUALQUIERA DE LAS PARTES QUE LOGRE PROBAR QUE NO SE CUMPLIERON LOS REQUISITOS NECESARIOS PARA EL ARBITRAJE, O QUE SE CUMPLIERON EN FORMA VICIADA, PODRÁ SOLICITAR LA NULIDAD DEL LAUDO, SITUACIÓN QUE ADEMÁS PUEDE PRODUCIRSE SI CUALQUIERA DE LAS PARTES HA SIDO AFECTADA EN EL PROCEDIMIENTO EN ALGUNA FORMA, COMO POR EJEMPLO EL DESECHÁRSELE PRUEBAS QUE DEBIERON HABERSE ACEPTADO. EN CONSECUENCIA Y A LA LEGALIDAD DEL DESARROLLO DE SU PROCEDIMIENTO, LO CUAL HA SIDO CONFIRMADO EN MULTITUD DE CASOS QUE SERÍA PROLIJO ENUMERAR.

POR ÚLTIMO, ES CONVENIENTE HACER NOTAR EN RELACIÓN A LOS PUNTOS QUE SE COMENTAN, QUE EL DERECHO AL ARBITRAJE NACIDO POR LA CLÁUSULA COMPROMISORIA DE ÉSTA, SE PIERDE CUANDO UNA DEMANDA ES PLANTEADA ANTE UN DETERMINADO TRIBUNAL Y LA PARTE CONTRARIA ACEPTA LA JURISDICCIÓN DE ÉSTE. EN

EFFECTO, EN NUESTRO DERECHO, AL IGUAL QUE EN MUCHOS OTROS LUGARES DEL MUNDO, EL RESULTADO INMEDIATO DE SOMETERSE A UN TRIBUNAL ES PREVENIR LA JURISDICCION A SU FAVOR, Y POR LO MISMO, CUANDO LAS PARTES QUE HABIAN PLANTEADO UN COMPROMISO EN ARBITROS SE SOMETEN A LA JURISDICCION DE LOS TRIBUNALES COMUNES SIN RECLAMAR EL CUMPLIMIENTO DE SU COMPROMISO, ES EVIDENTE QUE EL MISMO DEBE CESAR EN SUS EFECTOS Y CONTINUARSE EL JUICIO COMO SI NUNCA HUBIERA EXISTIDO ESE COMPROMISO EN ARBITROS.

XVII. EL TRANSPORTE MEDIANTE CONOCIMIENTO DE
EMBARQUE EN LAS REGLAS DE LA HAYA Y
LA SOLUCION ARBITRAL.

OTRAS DE LAS FORMAS MAS IMPORTANTES DE REALIZAR EL TRANSPORTE MARITIMO, ES LA QUE SE REFIERE A LA REALIZACION DE ESTE MEDIANTE LA EXPEDICION DEL TITULO REPRESENTATIVO - - DE MERCANCIAS, CONOCIDO CON EL NOMBRE DE "CONOCIMIENTO DE EMBARQUE".

EN ESTE CASO LO USUAL ES QUE NO ENCONTREMOS CLAUSULAS SOBRE ARBITRAJE EN ESTE TIPO DE DOCUMENTO, A DIFERENCIA DE LAS POLIZAS DE FLETAMENTO EN DONDE CASI EN SU TOTALIDAD ENCONTRAMOS LA CLAUSULA COMPROMISORIA DEL ARBITRAJE.

ÁNTE ESTA SITUACIÓN QUEREMOS RECONFIRMAR LO ASENTADO CON ANTERIORIDAD, EN EL SENTIDO DE QUE SI EL ARBITRAJE NO HA SIDO PACTADO EXPRESAMENTE EN FORMA CLARA Y DETERMINANTE, NO PODEMOS HACER EXTENSIVA LA APLICACIÓN DE CLÁUSULAS ARBITRALES PROVENIENTES DE OTRAS SITUACIONES O DE OTROS CONTRATOS POR MÁS QUE ESTOS ESTÉN ÍNTIMAMENTE LIGADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS MEDIANTE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO EN LOS CASOS DE CONTRATOS DE FLETAMENTO Y ESTE TIPO DE TRANSPORTE,

SIN EMBARGO, Y PESE A QUE NO MUY FRECUENTEMENTE ENCONTRAMOS EL COMPROMISO EN ÁRBITRO EN LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE, ES UN PUNTO INTERESANTE EXAMINAR CUÁL ES EL TÉRMINO PARA INICIAR UN PROCEDIMIENTO DE ARBITRAJE, CUANDO EXISTE LA CLÁUSULA COMPROMISORIA,

ES EVIDENTE QUE CASI LA TOTALIDAD DE LOS CONOCIMIEN-
TOS DE EMBARQUE, INCLUYENDO AQUELLOS QUE EXPIDEN LAS LÍNEAS DE BUQUES MEXICANOS, SOMETEN SUS CONTROVERSIAS A LAS REGLAS DE LA HAYA, LAS CUALES A SU VEZ SEÑALAN COMO TÉRMINO DE PRESCRIPCIÓN PARA INICIAR UNA ACCIÓN, EL DE UN AÑO,

SIN EMBARGO, LAS MENCIONADAS REGLAS DE LA HAYA, AL REFERIRSE A ESTE TIPO DE PRESCRIPCIÓN, LO SEÑALAN PARA INTENTAR UNA ACCIÓN ANTE LOS TRIBUNALES QUE NORMALMENTE DEBEN CONOCER DE ELLO, Y COMO EL ARBITRAJE MISMO NO CONSTITU-

YE UNA ACCIÓN INTENTADA EN ESOS TÉRMINOS, SE HA DISCUTIDO EL PUNTO DEL ALCANCE DE LA PRESCRIPCIÓN RESPECTO DEL ARBITRAJE.

EN EL ARTÍCULO 6° DE LAS REGLAS DE LA HAYA DE 1924, ESTABLECE EL TÉRMINO DE PRESCRIPCIÓN PARA INTENTAR UNA ACCIÓN, Y SEÑALA LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 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 DE AVISO POR ESCRITO AL PORTEADOR O A SU AGENTE EN EL PUERTO DE DESCARGA 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 DEJARSE EN LOS TRES DÍAS SIGUIENTES A LA ENTREGA. LAS RESERVAS POR ESCRITO SON INÚTILES SI EL ESTADO DE LA MERCANCÍA HA SIDO COMPROBADO 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 O A LA FECHA EN QUE ÉSTAS HUBIERAN DEBIDO SER ENTREGADAS^{49/}

MI OPINIÓN PERSONAL ES EN EL SENTIDO DE QUE EL SIGNIFICADO DE LAS REGLAS DE LA HAYA RESPECTO A PRESCRIPCIÓN, DEBE HACERSE EXTENSIVO AL ARBITRAJE, PUES POR TRATARSE DE UN ASPECTO ADJETIVO NO DEBE AFECTAR EL FONDO DE LOS DERECHOS DE LAS PARTES Y POR LO MISMO DEBE ACEPTARSE IGUAL TÉRMINO DE PRESCRIPCIÓN AÚN CUANDO LA CONTROVERSIA SE PLANTEE EN EL ARBITRAJE Y NO EN LOS TRIBUNALES NORMALES,

XVIII. LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN
LAS REGLAS DE HAMBURGO Y LA SOLUCION
ARBITRAL

REGLAS DE HAMBURGO.

LA LABOR DEL CONVENIO PARA LAS REGLAS DE HAMBURGO, SE INICIÓ EN LA CONFERENCIA DE NUEVA DELHI DEL AÑO DE 1968, CONVOCADA POR LA COMISIÓN DE NACIONES UNIDAS PARA EL COMERCIO Y EL DESARROLLO, (UNCTAD).

49/ A.W. KNAUTH, THE AMERICAN LAW OF OCEAN BILLS OF LADING,

PÁG. 42.

EN ESTA CONFERENCIA SE SEÑALARÍA QUE EL SISTEMA -
INTERNACIONAL DE ESA ÉPOCA NO SATISFACÍA LAS NECESIDADES
REQUERIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS.

A TRAVÉS DE DICHA CONFERENCIA SE INTENTARÍA
LO SIGUIENTE:

- SE LE IMPONDRÍA AL TRANSPORTADOR, RIESGOS
QUE ANTERIORMENTE RECAÍAN SOBRE EL TITULAR
DE LOS DERECHOS DE LA CARGA,
- SE ELIMINARÍA EL DOBLE SEGURO QUE CONTRATABAN -
EL TRANSPORTADOR Y EL CARGADOR O CONSIGNATARIO
PARA CUBRIR RIESGOS DEL TRANSPORTE; ESTO
CON EL FIN DE REDUCIR LOS COSTOS DEL TRANSPORTE.

ESTA LABOR SE LE CONCEDIÓ A LA COMISIÓN DE NACIONES
UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL (UNCITRAL).

AL REDACTAR EL NUEVO TEXTO, DURANTE LOS AÑOS
1972 A 1976, EXISTIERON MUCHAS CRÍTICAS AL PROYECTO POR
PARTE DE ENTIDADES COMO EL COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL,
LA UNIÓN INTERNACIONAL DE ASEGURADORES MARÍTIMOS Y LA
CÁMARA INTERNACIONAL DE COMERCIO.

A PESAR DE LAS CRÍTICAS, EL 31 DE MARZO DE 1978,

SE APROBÓ EN LA CIUDAD DE HAMBURGO EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS QUE SE DENOMINAN "REGLAS DE HAMBURGO".

LAS REGLAS DE HAMBURGO CONTIENEN PRINCIPALMENTE EL PRINCIPIO DE LA RESPONSABILIDAD FUNDADA EN LA CULPA, SIENDO QUE EL TRANSPORTADOR ÚNICAMENTE SE PODRÁ EXONERAR DE LA RESPONSABILIDAD SI DEMUESTRA QUE TOMÓ TODAS LAS MEDIDAS HUMANAMENTE POSIBLES PARA EVITAR EL RIESGO DE UN SINIESTRO.

LAS REGLAS DE HAMBURGO MODIFICARON LA FÓRMULA TRADICIONAL DE LAS REGLAS DE LA HAYA Y CONFIEREN RIESGO AL TRANSPORTADOR QUE CON ANTERIORIDAD LAS ASUMÍA EL TITULAR DE LA CARGA, AL SUPRIMIR LA RESPONSABILIDAD EN CUANDO A CULPAS NAÚTICAS Y MODIFICAR LA FÓRMULA DE EXONERACIÓN EN CASO DE INCENDIO.

POR LO TANTO LA CONVENCION DE LAS REGLAS DE HAMBURGO CONSIDERA LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR LOS DAÑOS O PÉRDIDAS DE LA MERCANCÍA O DE LA DEMORA EN LA ENTREGA, SI CUANDO ALGUNA DE ESTAS CIRCUNSTANCIAS SE PRODUCEN, LAS MERCANCÍAS SE ENCUENTREN BAJO LA CUSTODIA DEL TRANSPORTADOR.

ÚNICAMENTE SE EXONERA DE ESTA RESPONSABILIDAD,

CUANDO EL TRANSPORTADOR, SUS AGENTES Y SUS EMPLEADOS DEMUESTRAN QUE TOMARON TODAS LAS MEDIDAS RAZONABLES PARA EVITAR EL HECHO Y SUS CONSECUENCIAS, PORQUE SI NO SE DEMUESTRA ESA PRUEBA A JUICIO DEL TRIBUNAL, ENTONCES EL TRANSPORTADOR SERÁ RESPONSABLE DE LAS CONSECUENCIAS DEL DAÑO, AVERÍA O DEMORA.

EN CUANTO A LA PRUEBA QUE EL TRANSPORTADOR DEBERÁ ACREDITAR ANTE EL TRIBUNAL, SE HAN PRODUCIDO OPINIONES DISÍMILES.

EL TRATADISTA FRANCÉS CLAIRE LEGRENDE, ESTABLECE LO SIGUIENTE:

"SE HA DICHO QUE LA PRUEBA QUE REQUIERE EL ARTÍCULO 5° DE LAS REGLAS DE HAMBURGO ES DIABÓLICA, CALIFICATIVO QUE SE HA EMPLEADO PARA LOS CASOS DE PRUEBA DE HECHOS NEGATIVOS, PARA ALGUNOS TODO ACCIDENTE PODRÁ SER EVITADO Y PARA ELIMINAR EL RIESGO DE ESTA INTERPRETACIÓN SE INCLUYÓ UNA DECLARACIÓN DE LA CONFERENCIA EN EL SENTIDO DE QUE EXISTE CONSENSO, EN QUE LA RESPONSABILIDAD SE FUNDA EN LA CULPA O SEA EN LA PRESUNCIÓN DE NEGLIGENCIA.^{50/}

EL AUTOR FRANCÉS RENÉ PODIERÉ, ESTABLECE LO SIGUIENTE:

"EL SISTEMA DE LA CONVENCION NO EXIGE LA PRUEBA
50/ LEGRENDE, CLAIRE. LE DROIT, MARITIME FRANCAIS, PÁG.

DE LA CAUSA DEL DAÑO, SIN LA PRUEBA DE LA DILIGENCIA RAZONABLE, LO QUE PODRÍA DECIRSE LA DILIGENCIA DEL BUEN TRANSPORTADOR, Y QUE ESTE SISTEMA ES MENOS SEVERO PARA LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR MARÍTIMO QUE EL ESTABLECIDO EN LAS DIECISIETE CAUSALES DE EXONERACIÓN DE LA CONVENCION DE BRUSELAS DE 1924,^{51/}

DE LAS OPINIONES ANTERIORMENTE EXPUESTAS PODEMOS ESTABLECER QUE SI BIEN LA FÓRMULA SE PRESTA PARA UNA VARIADA INTERPRETACIÓN; LAS PERSONAS QUE DEBAN RESOLVER EL PROBLEMA, DEBERÁN DE SER MUY CAPACES PARA PODER VALORAR LAS PRUEBAS, LOS DERECHOS Y LA CONDUCTA DE LOS TRANSPORTADORES.

EL ARTÍCULO 5° DE LA CONVENCION DE HAMBURGO ESTABLECE EL TÉRMINO DE RAZONABILIDAD EN CUANTO A LAS MEDIDAS QUE DEBE DE ADOPTAR EL TRANSPORTADOR PARA EVITAR - - EL DAÑO, EN OPINIÓN PERSONAL ESTE TÉRMINO VIENE SIENDO MÁS FLEXIBLE, POR LO TANTO EXISTE UN EQUILIBRIO CONVENIENTE.

^{51/} PODIÈRE, RENÉ, LE DROIT MARITIME FRANCIS, PAG. 451

EL INTÉRPRETE UTILIZARÁ ESTE TÉRMINO DE RAZONABILIDAD, PARA EVITAR DE AFECTAR AL TRANSPORTADOR, EN CUANTO A MEDIDAS QUE PUEDAN SALIR DE LO HUMANAMENTE POSIBLE.

PARA UNA MEJOR COMPRESIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR, SE PONDRÁ EL ARTÍCULO 5° DE LAS REGLAS DE HAMBURGO DE 1978.

"CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS".

REGLAS DE HAMBURGO DE 1978.

ARTÍCULO 5° - FUNDAMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD.

DE LA PÉRDIDA, EL DAÑO O EL RETRASO EN LA ENTREGA RESPECTO DE LOS CUALES EL DEMANDANTE PRUEBE QUE HAN SOBREVIVIDO POR CULPA O NEGLIGENCIA DEL PORTEADOR, SUS EMPLEADOS O AGENTES EN LA ADOCIÓN DE TODAS LAS MEDIDAS QUE RAZONABLEMENTE PODÍAN EXIGIRSE PARA APAGAR EL INCENDIO Y EVITAR O MITIGAR SUS CONSECUENCIAS.

B) EN CASO DE INCENDIO A BORDO QUE AFECTE A LAS MERCANCÍAS, SE REALIZARÁ, SI EL RECLAMANTE O EL PORTEADOR LO DESEAN DE CONFORMIDAD CON LAS PRÁCTICAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SE PROPORCIONARÁ UN EJEMPLAR DEL INFORME SOBRE LA INVESTIGACIÓN AL PORTEADOR O AL RECLAMANTE QUE LO SOLICITEN.

5. EN EL TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS, EL PORTEADOR NO SERÁ RESPONSABLE DE LA PÉRDIDA, EL DAÑO O EL RETRASO EN LA ENTREGA RESULTANTE DE LOS RIESGOS ESPECIALES INHERENTES A ESTE TIPO DE TRANSPORTE, CUANDO EL PORTEADOR, PRUEBA QUE HA CUMPLIDO LAS INSTRUCCIONES ESPECÍFICAS QUE CON RESPECTO A LOS ANIMALES LE DIÓ 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 ESTOS 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 PROVENÍAN DE CULPA O NEGLIGENCIA DEL PORTEADOR, SUS EMPLEADOS O AGENTES.

6. EL PORTEADOR 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 PORTEADOR, SUS EMPLEADOS O SUS AGENTES, CONCURRA CON OTRA

CAUSA PARA OCASIONAR LA PÉRDIDA, EL DAÑO O EL RETRASO EN LA ENTREGA, EL PORTEADOR 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. 52/

LAS REGLAS DE HAMBURGO INTRODUCEN EN SU ARTÍCULO 5°, LA RESPONSABILIDAD POR CULPAS NÁUTICAS E INCENDIOS, EN CASO DE DEMORA DEL TRANSPORTISTA EN EL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO, ESTABLECIENDO UNA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD, SALVO SI EL DEMANDANTE PRUEBA EL DOLO O LA CULPA DEL PORTEADOR, EMPLEADO O AGENTES.

PODREMOS OBSERVAR EN DICHO ARTÍCULO, QUE TAMBIÉN SE ESTABLECE EL TÉRMINO DE RAZONABILIDAD EN CUANTO AL PORTEADOR, EMPLEADOS O AGENTES, EN LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS RAZONABLES PARA EVITAR EL INCENDIO Y SUS CONSECUENCIAS.

XIX. LA IMPORTANCIA DE LAS REGLAS DE HAMBURGO

SON IMPORTANTES LAS REGLAS DE HAMBURGO DEBIDO A QUE VAN A ESTABLECER NORMAS SOBRE JURISDICCIÓN Y SOBRE ARBITRAJE, Y SE CONSAGRARON OPCIONES A ELECCIÓN DEL ACTOR

PUDIENDO EJERCITAR LA ACCIÓN YA SEA DEL TRANSPORTADOR O EL TITULAR DE LOS DERECHOS DE LA MERCANCÍA,

ANTERIORMENTE, EN LA CONVENCION DE BRUSELAS NO SE HABLABA DE JURISDICCION Y DE ARBITRAJE, SINO FUE QUE SE LOGRARON HASTA CON LAS REGLAS DE HAMBURGO,

EL ARTICULO 21 DE LAS REGLAS DE HAMBURGO ESTABLECE LO SIGUIENTE:

ARTICULO 21

1. EN TODO PROCEDIMIENTO JUDICIAL RELATIVO AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS CON ARREGLO AL PRESENTE CONVENIO, EL DEMANDANTE PODRA A SU ELECCION, EJERCITAR LA ACCION ANTE UN TRIBUNAL QUE SEA COMPETENTE DE CONFORMIDAD CON LA LEY DEL ESTADO EN QUE EL TRIBUNAL ESTE SITUADO Y DENTRO DE CUYA JURISDICCION SE ENCUENTRE UNO DE LOS LUGARES SIGUIENTES:

- A) EL ESTABLECIMIENTO PRINCIPAL O, A FALTA DE ÉSTE, LA RESIDENCIA HABITUAL DEL DEMANDADO; O,
- B) EL LUGAR DE CELEBRACION DEL CONTRATO, SIEMPRE QUE EL DEMANDADO TENGA EN EL UN ESTABLECIMIENTO, SUCURSAL O AGENCIA POR MEDIO DE LOS CUALES SE HAYA CELEBRADO EL CONTRATO: O

- c) EL PUERTO DE CARGA O EL PUERTO DE DESCARGA;
O
- d) CUALQUIER OTRO LUGAR DESIGNADO AL EFECTO
EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

2.

- a) 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 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 JURISDICIONES A QUE SE REFIERE EL PÁRRAFO I 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 INVOCARSE NINGÚN PROCEDIMIENTO JUDICIAL EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN VIRTUD DEL PRESENTE CONVENIO EN UN LUGAR DISTINTO DE LOS ESPECIFICADOS EN LOS PÁRRAFOS I Ó II 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 I Ó II DE ESTE ARTÍCULO, O CUANDO ESE TRIBUNAL HAYA DICTADO FALLO, NO PODRÁ INICIARSE NINGUNA 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 INICIE 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 II 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.

XX. EL ARBITRAJE SEGUN LAS REGLAS DE HAMBURGO

LAS REGLAS DE HAMBURGO ESTABLECEN EN SU ARTÍCULO 22, QUE ES VÁLIDA LA CLÁUSULA MEDIANTE LA CUAL LOS PAISES PACTEN QUE EN CASO DE CUALQUIER CONTROVERSIA EN CUANTO A TRANSPORTE DE MERCANCÍAS SERÁ SOMETIDA A ARBITRAJE.

CLÁUSULA EN EL CONTRATO DE FLETAMENTO.

LA CLÁUSULA COMPROMISORIA TENDRÁ EFECTO ANTE EL TITULAR DE LOS DERECHOS DE UN CONOCIMIENTO CUANDO SE ENCUENTRE EXPRESAMENTE ESTABLECIDA EN EL DOCUMENTO.

ANTE EL TENEDOR DE BUENA FÉ, SE DESECHARÁ SU VALIDEZ SI SE PRETENDE APLICAR LA CLÁUSULA PORQUE EL CONOCIMIENTO A LAS CLÁUSULAS DE UN CONTRATO DE FLETAMENTO, ENTRE LAS CUALES SE ENCUENTRA LA CLÁUSULA COMPROMISORIA, COMO LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 22 EN SU PUNTO 2.

JURISDICCIÓN:

EL ACTOR PARA INICIAR EL PROCEDIMIENTO ARBITRAL, PODRÁ OPTAR POR EL LUGAR PACTADO EN LA CLÁUSULA COMPROMISORIA O EN EL COMPROMISO DE ARBITRAJE O EN SITUADO EN UN ESTADO EN CUYO TERRITORIO SE ENCUENTRE:

EL ARTÍCULO 22, EN SU PUNTO 2, ESTABLECE LO SIGUIENTE:

"EL PROCEDIMIENTO ARBITRAL SE INVOCARÁ A ELECCIÓN DEL DEMANDANTE, EN UNO DE LOS LUGARES SIGUIENTES:

- 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 DECARGA".

POR LO TANTO PODEMOS DEDUCIR QUE EL PROCEDIMIENTO

ARBITRAL Y EL PROCEDIMIENTO JUDICIAL SE PODRÁN INICIAR CON LAS MISMAS OPCIONES ANTES SEÑALADAS, CON LA ÚNICA EXCEPCIÓN QUE SERÁ EL LUGAR EN QUE SE HAYA TRABADO EL EMBARGO DEL BUQUE.

EL ACTOR PODRÁ ELEGIR EL LUGAR DONDE SE INICIE LA ACCIÓN, Y POR LO TANTO DONDE SE REALICE EL ARBITRAJE.

EN CASO DE QUE EN LA CLÁUSULA COMPROMISORIA SE LLEGARA A INCLUIR ALGUNA DISPOSICIÓN LA CUAL SE CONSIDERASE IRRAZONABLE, LA VALIDEZ DE ÉSTA VA A DEPENDER DEL LUGAR QUE HAYA ELEGIDO EL ACTOR PARA INICIAR LA ACCIÓN, POR LO TANTO LA CLÁUSULA COMPROMISORIA DEBERÁ RESPETAR LOS DERECHOS DE LAS PARTES, PARA QUE DE ESTA MANERA EL JUICIO ARBITRAL CONTenga LAS GARANTÍAS DE DEFENSA EN CUANTO A LA DESIGNACIÓN DE LOS ÁRBITROS Y EN CUANTO A LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD Y PARA EL OFRECIMIENTO DE LAS PRUEBAS,

ES MUY IMPORTANTE SEÑALAR LA IMPERATIVIDAD DE LAS REGLAS DE HAMBURGO, Y ESTO SIGNIFICA QUE SI EL TRIBUNAL ARBITRAL NO APLICARA ESTAS REGLAS, PODRÁ LA PARTE AFECTADA ACCIONAR POR NULIDAD DE LAUDO. COMO LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 22 DE LAS REGLAS DE HAMBURGO, EN SU PUNTO 4.

ARTÍCULO 22.

4, EL ÁRBITRO O EL TRIBUNAL ARBITRAL APLICARÁ LAS NORMAS DEL PRESENTE CONTRATO.

PRESENTADA LA RECLAMACIÓN FUNDADA EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO, SERÁ VÁLIDO EL COMPROMISO ARBITRAL, AÚN CUANDO DIFIERA DE LAS DISPOSICIONES PRECEDENTES EN CUANTO AL LUGAR DEL ARBITRAJE O A LA LEY APLICABLE.

EL ARTÍCULO 22 PUNTO 6, ESTABLECE LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 22

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.

PODEMOS OBSERVAR QUE DENTRO DEL ARTÍCULO 22 DE LAS REGLAS DE LA HAYA, EL PUNTO 4 DIFIERE DEL PUNTO 6, YA QUE SI UN COMPROMISO SE DISPUSIERA LA NO APLICACIÓN DE LAS REGLAS DE HAMBURGO POR VOLUNTAD DE LAS PARTES, Y DESPUÉS DE PRODUCIDO EL HECHO, SE LE RESTARÍA OPERANCIA A LAS REGLAS DE HAMBURGO, LAS CUALES VIENEN SIENDO DE ÓRDEN PÚBLICO.

PODEMOS SEÑALAR DE LO ANTERIOR QUE SE JUSTIFICA, YA QUE LAS MISMAS REGLAS CONTIENEN UNA EXCEPCIÓN AL ESTABLECER QUE DESPUÉS DE PRESENTADO EL RECLAMO SE JUSTIFICA QUE LAS PARTES ESTÉN EN LIBERTAD DE CONVENIR COMO RESOLVER

EL RECLAMO, PERO EN LO QUE SE REFIERE A ELLAS Y NO A TERCEROS.

EL ARTÍCULO 21 EN SU PUNTO 3, ESTABLECE LAS MEDIDAS PROVISIONALES O CAUTELARES:

ARTÍCULO 21

3. No podrá invocarse 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 ó 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.

Sin embargo, podemos observar que aún con la consagración de una cláusula compromisoria los tribunales pueden intervenir, al sólo efecto de que se dicten medidas precautorias para garantizar el cumplimiento del eventual laudo que se debe dictar.

En cuanto a la ejecución del laudo, podemos señalar, que se reconoció en la Convención de New York

EN 1958, LA EJECUCIÓN DE LAS SENTENCIAS ARBITRALES, Y ES IMPORTANTE ESTA CONVENCIÓN YA QUE ESTIMULA EL PROCEDIMIENTO ARBITRAL, DÁNDOLES RECONOCIMIENTO A LAS SENTENCIAS ARBITRALES, AL IGUAL QUE A LOS LAUDOS EXTRANJEROS, CON LAS EXCEPCIONES ESTABLECIDAS POR LA DOCTRINA Y POR LA MAYORÍA DE LAS LEGISLACIONES PARA LA EJECUCIÓN DE SENTENCIAS JUDICIALES EXTRANJERAS. ASÍ LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 5° DE LA CONVENCIÓN DE NEW YORK.

LA CONVENCIÓN DE NEW YORK, ELIMINA LA NECESIDAD DE OBTENER LA APROBACIÓN JUDICIAL EN EL LUGAR QUE FUE DICTADO EL LAUDO, Y EN EL QUE SE PRETENDE EJECUTAR.

POR LO TANTO PODEMOS CONCLUIR, QUE EL JUICIO ARBITRAL DENTRO DE LAS REGLAS DE HAMBURGO, TIENE GRAN IMPORTANCIA, Y TANTO ES ASÍ, QUE SE HA RECONOCIDO LA EJECUCIÓN DE LAS SENTENCIAS ARBITRALES.

ASISTENCIA Y SALVAMENTO Y SOLUCION ARBITRAL

COMO SE HA SEÑALADO CON ANTERIORIDAD, EL ARBITRAJE NO ES PRIVATIVO DE LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO O TRANSPORTE MEDIANTE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE, Y A MANERA DE EJEMPLO, SÓLO TRATAREMOS DE HACER UNA BREVE REFERENCIA A OTRAS SITUACIONES PROPIAS Y USUALES EN EL DERECHO MARÍTIMO, TALES COMO LOS CASOS EN QUE SE CELEBRE UN CONTRATO PARA ASISTENCIA O SALVAMENTO.

SI TOMAMOS EL CONTRATO TIPO DE NO CURE, NO PAY, VAMOS A ENCONTRAR EN SU CLÁUSULA SÉPTIMA, LA SIGUIENTE SUMISIÓN AL ARBITRAJE:

7.

"EN CASO DE QUE SE IMPUGNE Y SOLICITE ARBITRAJE, LA REMUNERACIÓN POR LOS SERVICIOS PRESTADOS SERÁ FIJADA POR EL COMMITTEE DE LLOYD'S COMO ÁRBITRO O A SU OPCIÓN POR UN ÁRBITRO NOMBRADO POR ELLOS, A MENOS QUE RECIBAN EN LOS TREINTA DIAS A CONTAR DESDE LA FECHA DE ESTE CONVENIO, AVISO POR ESCRITO O TELEGRÁFICO DEL CONTRATISTA NÓMBRANDO A UN ÁRBITRO POR SU PARTE, EN CUYO CASO ESTE AVISO SERÁ COMUNICADO POR ELLOS AL ARMADOR DEL BUQUE, QUIEN DENTRO DE LOS QUINCE DIAS A CONTAR DEL RECIBO DE ESTE AVISO, PASARÁ UNA COMUNICACIÓN POR ESCRITO AL COMMITTEE DEL LLOYD'S NÓMBRANDO OTRO ÁRBITRO POR PARTE DE TODOS LOS INTERESADOS EN LA PROPIEDAD SALVADA Y SI EL ARMADOR DEJASE DE NOMBRAR AL ÁRBITRO, COMO ARRIBA SE ESTIPULA, EL COMMITTEE DEL LLOYD'S NOMBRARÁ UN ÁRBITRO POR PARTE DE LOS INTERESADOS EN LA PROPIEDAD SALVADA, O SI LO CONSIDERA OPORTUNO, EL NOMBRADO POR EL CONTRATISTA ACTUARÁ COMO ÚNICO ÁRBITRO Y EN CONSECUENCIA, EL ARBITRAJE SE EFECTUARÁ EN LONDRES POR LOS ÁRBITROS O ÁRBITRO-

QUE HAYAN SIDO NOMBRADOS, SI LOS ÁRBITROS NO PUEDEN PONERSE DE ACUERDO, LO COMUNICARÁN INMEDIATAMENTE AL COMMITTEE DEL LLOYD'S, QUIEN ACTUARÁ COMO JUEZ O NOMBRARÁ OTRA PERSONA QUE ACTÚE COMO TAL. CUALQUIER LAUDO DE LOS ÁRBITROS, ÁRBITRO O JUEZ SERÁ FINAL (SUJETO DE APELACIÓN COMO SE ESTABLECE EN ESTE CONVENIO) Y OBLIGATORIO SOBRE TODAS LAS PARTES INTERESADAS, 53/

POR LO TANTO ESTE CONTRATO TIENE POR OBJETO FIJAR LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES RESPECTO DEL PAGO DE HONORARIOS.

DE ESTA MANERA EL ACUERDO DE LOS INTERESADOS, NO SE MODIFICA DESPUÉS, EVITANDO LOS ABUSOS DE LOS SALVADORES.

ESTE CONTRATO LO FIRMA EL CONTRATISTA DEL SALVAMENTO, O EN SU NOMBRE EL CAPITÁN DEL BUQUE SALVADO.

FIRMANDO EL CONTRATO, EL CONTRATISTA SE COMPROMETE A HACER LO POSIBLE POR SALVAR EL BUQUE Y SU CARGAMENTO, CONDUCIÉNDOLO A UN DETERMINADO LUGAR.

SI LAS OPERACIONES DEL SALVAMENTO TIENEN ÉXITO

TOTAL, EL CAPITÁN DEL BUQUE SALVADO PAGARÁ LA CANTIDAD FIJADA DE ANTEMANO, O UN TANTO POR CIENTO DE LA MISMA SI EL SALVAMENTO FUE PARCIAL, EN CASO DE NO HABER RESULTADOS POSITIVOS, EL CONTRATISTA PIERDE SUS PROPIOS GASTOS, SIN PODER RECLAMAR NADA,

LA FÓRMULA QUE GENERALMENTE SE UTILIZA PARA LA REMUNERACIÓN, ES DEJAR EN BLANCO EL ESPACIO PARA QUE DESPUÉS SEA FIJADA POR LOS ÁRBITROS QUE SE SEÑALEN; DE ESTE MODO EL CAPITÁN NO ADQUIERE COMPROMISOS DE TIPO ECONÓMICO.

ANTES DE 48 HORAS DE QUE SE TERMINE EL SALVAMENTO, DEBE COMUNICAR POR ESCRITO EL CONTRATISTA, AL COMMITTEE DEL LLOYD'S LA CANTIDAD QUE DEBERÁ DEPOSITAR LA OTRA PARTE, POR CONCEPTO DE FIANZA EL VALOR DE LAS COSAS SALVADAS.

EN EL PLAZO DE 14 DIAS, EL ARMADOR ESTÁ OBLIGADO A DEPOSITAR LA GARANTÍA PEDIDA POR EL CONTRATISTA.

SE A LOS 42 DIAS DE QUE SE HAYA DEPOSITADO LA FIANZA, NO SE PAGA LA PRESTACIÓN, PROCEDERÉ EL COMMITTEE DEL LLOYD'S A LA REALIZACIÓN DE LA FIANZA, Y A L PAGO DE LA REMUNERACIÓN AL CONTRATISTA.

EN EL COMMITTEE DEL LLOYD'S SE ESTABLECE LA CLÁUSULA:

DE "NO CURE NO PAY" QUE SIGNIFICA: SI NO HAY SALVAMENTO,
NO HAY PAGA.

TAMBIÉN ESTE COMMITTEE DEL LLOYD'S PUEDE ACTUAR
COMO ÁRBITRO, QUIEN PUEDE FIJAR EL IMPORTE DE LA REMUNERACIÓN

EL LAUDO PODRÁ AUMENTAR O REDUCIR LA SUMA QUE
CORRESPONDA PARA EL SERVICIO DEL SALVAMENTO,

ESTE PROCEDIMIENTO TIENE UNA CARACTERÍSTICA
PECULIAR, Y CONSISTE EN ADMITIR EL ARBITRAJE DE APELACIÓN
ANTE EL COMMITTEE DEL LLOYD'S EN EL PLAZO DE 14 DIAS,
A PARTIR DE SU PUBLIACIÓN.

DESPUÉS DE LO QUE SE HA MANIFESTADO CON RESPECTO
A ESTE CONTRATO, PODEMOS CONCLUIR, QUE ESTE COMITÉ ES
UNA PRUEBA MANIFIESTA DE LA NECESIDAD DE LA INSTITUCIÓN
DEL ARBITRAJE EN OTROS CONTRATOS, RELATIVOS AL DERECHO
MARÍTIMO.

XXII. LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA O CONSTRUCCIONES DE BUQUES, EL FINANCIAMIENTO DE ELLOS Y LA SOLUCION ARBITRAL

EL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES, VA A
CONTENER DOS TIPOS DE CONTRATOS, SEGÚN LA LEY DE NAVEGACIÓN

Y COMERCIO MARÍTIMOS.

EL ARTÍCULO 101 DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS ESTABLECE:

ARTÍCULO 101

SI EL PRESUNTO PROPIETARIO O NAVIERO APORTARE LOS MATERIALES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN BUQUE, SE APLICARÍAN LAS NORMAS RELATIVAS AL CONTRATO DE ÓRBE, Y EL NAVÍO SE CONSIDERARÍA DE SU PROPIEDAD DESDE QUE SE INICIARA LA CONSTRUCCIÓN.^{54/}

EL OTRO TIPO DE CONTRATO, ES EL QUE ESTABLECE EL ARTÍCULO 102, DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO, SEÑALANDO:

ARTÍCULO 102

SI EL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN SE ESTABLECIERA LA OBLIGACIÓN DE QUE EL ARTILLERO PONGA POR SU CUENTA LOS MATERIALES, EL CONTRATO SE CONSIDERARÁ COMO DE COMPRAVENTA DE COSA FUTURA Y LA PROPIEDAD SE TRASLADARÁ HASTA QUE QUEDE TERMINADO EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN.^{55/}

54/ LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS, PÁGS. 520.22.17

55/ LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS, P-AG/520.22.17

ESTE CONTRATO, AL QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 102 DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS, ES EL MÁS UTILIZADO, POR LO TANTO SON MUCHOS LOS PROBLEMAS QUE PUEDEN SURGIR ALREDEDOR DE ÉSTE; COMO POR EJEMPLO; EL INCUMPLIMIENTO DEL COMPRADOR EN EL PAGO DEL PRECIO FIJADO ANTERIORMENTE, LA NO ENTREGA OPORTUNA DEL BUQUE, INCUMPLIMIENTO DEL VENDEDOR DE LA CONSTRUCCIÓN, CONFORME A LOS PUNTOS CONVENIDOS, LA IMPOSIBILIDAD DEL VENDEDOR DE SOSTENER EL PRECIO, DEBIDO A LAS SITUACIONES CAMBIANTES EN EL MERCADO INTERNACIONAL, RECHAZO DEL COMPRADOR DE RECIBIR EL BUQUE, LA RESPONSABILIDAD DEL CONSTRUCTOR, POR VICIOS OCULTOS EN LA CONSTRUCCIÓN O POR DEFECTOS, ETC.

DE AQUÍ COMPRENDEMOS LA IMPORTANCIA QUE TIENE EL ARBITRAJE PARA LA SOLUCIÓN DE ESTAS CONTROVERSIAS Y DEL CUMPLIMIENTO DE GARANTÍAS.

CONTRATO DE COMPRAVENTA

EL CONTRATO DE COMPRAVENTA MARÍTIMO, ES UNA INSTITUCIÓN SIMILAR A LA COMPRAVENTA CIVIL O MERCANTIL, SÓLO QUE CON EL ENLACE QUE TIENE CON EL MAR, VA A ADQUIRIR MODALIDADES ESPECIALES.

LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO EN SUS ARTÍCULOS 210 Y 211, HABLA DE LA VENTA DE DOCUMENTOS.

Y ESTABLECE:

ARTÍCULO 210

EN LAS VENTAS SOBRE DOCUMENTOS, EL VENDEDOR CUMPLIRÁ SU OBLIGACIÓN DE ENTREGA DE LA COSA, REMITIENDO AL COMPRADOR EN LA FORMA PACTADA O USUAL, LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE ELLA Y LOS DEMÁS DOCUMENTOS INDICADOS EN EL CONTRATO O ESTABLECIDOS POR LOS USOS, 56/

ARTÍCULO 211.

EL COMPRADOR DEBERÁ HACER EL PAGO CONTRA LA ENTREGA DE LO DOCUMENTOS, PERO QUEDARÁN A SALVO SUS ACCIONES EN RELACIÓN CON LA CALIDAD O EL ESTADO DE LA COSA COMPRADA. 57/

DE ESTO PODEMOS OBSERVAR QUE PUEDEN SURGIR NUMEROSOS PROBLEMAS EN CUANTO A LA COMPRAVENTA, EN SUS NORMAS, EN SU CUMPLIMIENTO AL CRÉDITO DOCUMENTARIO, ETC., VEMOS QUE ES EL CAMPO MÁS PROPICIO PARA EL ARBITRAJE.

AL REFERIRNOS A ESTOS CONTRATOS EN FORMA GENERAL, PODEMOS OBSERVAR EN ÚLTIMAS FECHAS Y COMO RESULTADO DE UN CRECIMIENTO INESPERADO Y SUMAMENTE ACELERADO EN NUESTRA

56/ LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS, PÁGS. 520-
37
57/ LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS, PÁGS. 520-
37

FLOTA MERCANTE, HEMOS VISTO COMO MÚLTIPLES COMPAÑÍAS MEXICANAS ESPECIALMENTE AQUELLAS RELACIONADAS, CON LA EXPLOTACIÓN Y TRANSPORTE DE PETRÓLEO EN EL MAR O POR EL MAR; HAN CELEBRADO NEGOCIACIONES EN EL EXTRANJERO PARA LA ADQUISICIÓN, LA CONSTRUCCIÓN, FINANCIAMIENTO, ETC., SOBRE BUQUES E INVARIABLEMENTE HEMOS VISTO QUE EN ESTAS NEGOCIACIONES SE LLEGA SIEMPRE EL MOMENTO DE ESTABLECER UNA CLÁUSULA COMPROMISORIA,

LA IMPERIOSA NECESIDAD DE ACLARAR ESTE TIPO DE OPERACIONES, HA HECHO QUE EN LA MAYORÍA DE LOS CASOS SE LE DE EN LAS NEGOCIACIONES UNA ESCASA IMPORTANCIA A LA CLÁUSULA COMPROMISORIA Y AL PROCEDIMIENTO ARBITRAL, ACEPTANDO CUALQUIER CLÁUSULA QUE SE PONGA ENFRETE, SIN UNA SERIA REFLEXIÓN Y SIENDO OMISOS EN CUANTO AL PROCEDIMIENTO,

ESTIMAMOS QUE ESTA ACTITUD ES EQUIVOCADA, Y QUE ESTE ASPECTO EN CUALQUIER NEGOCIACIÓN DEBE DÁRSELE LA IMPORTANCIA TRASCENDENTAL QUE TIENE,

XXIII. EL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO

A TRAVÉS DE ESTE CONTRATO EL ASEGURADOR SE VA A OBLIGAR A INDEMNIZAR AL ASEGURADO, DEBIDO A LAS PÉRDIDAS O DAÑOS QUE AL ASEGURADO LE PUEDAN OCURRIR POR UN RIESGO DE MAR,

EL PROBLEMA ES LA DETERMINACIÓN DE LOS DAÑOS O DE PÉRDIDAS, LAS CUALES SE REALIZARÁN A TRAVÉS DE TÉCNICOS EN LA MATERIA, SIENDO EL ARBITRAJE EN ESTE CAMPO MUY IMPORTANTE Y DE GRAN UTILIDAD.

LOS RIESGOS QUE SE PROTEGEN GENERALMENTE SON EL NAUFRAGIO, HUNDIMIENTO, ROTURA O VARAMIENTO DEL BUQUE INHABILITÁNDOLO PARA NAVEGAR, ETC.

EN CASO DE QUE SE SUSCITE ALGUNA CONTROVERSIA EL QUEJOSO PUEDE OCURRIR A LA CÁMARA NACIONAL BANCARIA Y DE SEGUROS, EN CASO DE QUE ESTE ORGANISMO NO SEA DECLARADO ÁRBITRO, PREVIA DECLARACIÓN DEL MISMO, EL QUEJOSO PODRÁ - - OCURRIR A TRIBUNALES COMPETENTES DEL DOMICILIO DE LA COMPAÑÍA ASEGURADORA.

LA LEY DE INSTITUCIONES DE SEGUROS, REGLAMENTA EL PROCEDIMIENTO ARBITRAL SEÑALANDO EL ARTÍCULO 135, QUE EL RECLAMANTE DEBERÁ OCURRIR ANTE LA COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE SEGUROS, LA QUE PEDIRÁ UN INFORME DETALLADO A LA INSTITUCIÓN, CONTRA LA QUE HUBIESE PRESENTADO RECLAMACIÓN.

LA COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE SEGUROS CITA A LAS PARTES A UNA JUNTA PARA CONCILIAR SUS INTERESES, EN CASO DE NO HABER CONCILIACIÓN LO HARÁ UN ÁRBITRO. SI

ALGUNA DE LAS PARTES NO QUIERE DESIGNAR COMO ÁRBITRO A LA CNBS, PODRÁ RECURRIR A LOS TRIBUNALES COMPETENTES.

EL JUICIO ARBITRAL SE AJUSTARÁ A LA LEY DE INSTITUCIONES DE SEGUROS Y AL PROCEDIMIENTO QUE LAS PARTES FIJEN EN ACTA ANTE LA COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE SEGUROS, DE ACUERDO CON LAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO DE COMERCIO. A FALTA DE DISPOSICIÓN EN ESTE CÓDIGO, SE APLICARÁ EL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES PARA EL DISTRITO FEDERAL.

PODEMOS CONCLUIR QUE ES UNA FIGURA MUY IMPORTANTE EL ARBITRAJE, DENTRO DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO, Y TANTO ES ASÍ QUE EL LAUDO ARBITRAL SOLAMENTE ADMITE COMO RECURSO EL JUICIO DE AMPARO.

XXIV. EL CONTRATO DE ACUERDO ARBITRAL EN CASO DE COLISION

EL ARBITRAJE QUE SE LLEVA A CABO EN EL CONTRATO DE ACUERDO ARBITRAL EN CASO DE COLISIÓN SE LLEVA A CABO EN LONDRES, A TRAVÉS DE UN ÁRBITRO, EL CUAL VA A SER DESIGNAD POR EL COMITÉ DE LLOYD'S.

EL COMITÉ DE LLOYD'S EN LONDRES, PARA REALIZAR ESTE TIPO DE ARBITRAJE, UTILIZA UNA FORMA ESTANDAR DE ACUERDO ARBITRAL EN CASO DE COLISIÓN, PARA PODER DETERMINAR

LA RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE LOS BARCOS Y PARA PODER LOGRAR UN MONTO DE RESPONSABILIDAD.

POR LO TANTO, PODEMOS SEÑALAR QUE EL ARBITRAJE EN ESTE TIPO DE CONTRATO, ES IMPORTANTE PARA PODER ESTABLECER LA RESPONSABILIDAD DE CADA UNA DE LAS PARTES EN CASO DE DUDA Y TAMBIÉN EL COMITÉ DE LLOYD'S VA A SER QUIEN DESIGNE AL ÁRBITRO PARA QUE LAS PARTES NO ESTÉN EN DESACUERDO.

LA FORMA ESTANDAR, QUE ESTABLECE EL COMITÉ DE LLOYD'S PARA ESTE TIPO DE ARBITRAJE, ES PARA FACILITAR EL PROCEDIMIENTO Y LLEGAR A UN RÁPIDO ENTENDIMIENTO CON LAS PARTES.

CONCLUSIONES.

PRIMERA. COMO SE AFIRMA EN LA PRIMERA PARTE DE ESTA TESIS, EL ÁRBITRAJE, ES UNA FIGURA JURÍDICA DERIVADA DE UNA RELACIÓN CONTRACTUAL QUE PRODUCE CONSECUENCIAS DE PROCEDIMIENTO Y POR LO MISMO CONSIDERAMOS QUE LA DOCTRINA MIXTA ES LA QUE CON MAYOR ATINGENCIA NOS SEÑALA LA NATURALEZA JURÍDICA DE ESTA FIGURA.

SEGUNDA. DE LAS DEFINICIONES EXPUESTAS EN LA SEGUNDA PARTE DE LA TESIS, ESTIMAMOS QUE LA MÁS COMPLETA ES LA QUE UBICA AL DERECHO MARÍTIMO, COMO EL DERECHO DEL MAR, TENIENDO POR OBJETO EL ORDEN JURÍDICO QUE RIGE EL MEDIO MARÍTIMO Y LOS DIVERSOS EMPLEOS DE QUE ES SUSCEPTIBLE, SIENDO ÉSTA UNA DEFINICIÓN AMPLIA Y GLOBAL DE LAS MATERIAS QUE ENTRAÑAN UNA REGULACIÓN DE ESPACIOS MARÍTIMOS Y DE SUS ACTIVIDADES CORRELATIVAS.

TERCERA. CON BASE EN LAS RAZONES EXPUESTAS EN LA TERCERA PARTE DE LA TESIS, EL DERECHO MARÍTIMO ENCUENTRA GRAN AYUDA EN LA FIGURA DEL ÁRBITRAJE, DADO QUE CONSTITUYE UNA FORMA DE EQUILIBRIO EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL, TANTO DE LAS LEGISLACIONES, COMO DE LAS JURISDICIONES DE LOS DIFERENTES PAISES EN LOS QUE SE DESARROLLA EL COMERCIO MARÍTIMO.

CUARTA. DE TODO LO QUE SE HA TRATADO EN ESTA TESIS, PODEMOS

OBSERVAR CLARAMENTE QUE LOS NEGOCIOS DERIVADOS DEL DERECHO MARÍTIMO TIENDEN A MULTIPLICARSE EN FORMA ACELERADA, QUE EL ARBITRAJE ES UNA FORMA ÓPTIMA PARA RESOLVER LAS DISPUTAS Y CONTROVERSIAS QUE DE ELLAS SE DERIVEN, QUE ES POCO ADECUADO SEGUIR REMITIENDO EL ARBITRAJE PRINCIPALMENTE A LONDRES Y A NEW YORK, QUE DEBEN DE EXISTIR CUERPOS DE ÁRBITROS DEBIDAMENTE PREPARADOS EN MÚLTIPLES CIUDDES DEL MUNDO Y QUE SE DEBE DE PROPORCIONAR UNA MAYOR CANTIDAD DE OPCIONES PARA ESTOS CASOS, A QUIENES SE VEN ENVUELTOS EN LOS NEGOCIOS MARÍTIMOS.

QUINTA. Es muy importante el arbitraje dentro del Derecho Marítimo, ya que viene siendo una solución rápida a los problemas que se suscitan dentro de las relaciones marítimas, para evitar una tramitación lenta y engorrosa, evitando el protocolo especial, al igual que la publicación de los nombres de los contratantes (ya que esto puede traerles problemas, lesionando su prestigio); además con el arbitraje se evitan complicaciones en cuanto a los formulismos que se exigen en otros tipos de juicios.

SEXTA. Es conveniente señalar que debido a las relaciones comerciales marítimas tanto en las internas como en las internacionales, se requiere del arbitraje para resolver los problemas que puedan surgir en la contratación, en la discrepancia entre las partes, para las reclamaciones extracontractuales, debido a hechos fuera de la contratación.

SEPTIMA . DENTRO DE LOS CONTRATOS PROPIOS DEL DERECHO MARÍTIMO EL QUE HA TENIDO MAYOR USO Y QUE SE HA EMPLEADO CON MAYOR ÉXITO ES EL FLETAMENTO; AL GRADO DE QUE ENCONTRAMOS LA CLÁUSULA COMPROMISORIA EN TODAS LAS FORMAS TIPO DE ESTE CONTRATO.

OCTAVA. ACTUALMENTE EL ARBITRAJE ES UNA REALIDAD INSTITUCIONAL, YA QUE ORGANISMOS DIFERENTES COMO SON LA CÁMARA DE COMERCIO Y LAS COMISIONES PERMANENTES ADMINISTRATIVAS DEL ARBITRAJE, SIRVEN PARA QUE LOS PARTICULARES PUEDAN HACER USO DEL ARBITRAJE, Y PUEDAN ELEGIR LIBREMENTE A LOS ÁRBITROS.

NOVENA .POR LO QUE A MÉXICO RESPECTA, ES IMPORTANTE RESALTAR QUE LA ADOPCIÓN DE LAS REGLAS DE LA UNCITRAL, DE ESTA MATERIA; CONSTITUYE UNA VENTAJA Y QUE ADEMÁS ESTAMOS EN LA POSIBILIDAD DE OFRECER ÁRBITROS DE GRAN CALIDAD QUE NOS PUEDEN LLEGAR A PROPORCIONAR UN CENTRO DE ARBITRAJE DE IMPORTANCIA, POR LO QUE SENTIMOS LA OBLIGACIÓN DE SEGUIR PROMOVRIENDO EN TODOS LOS NIVELES EL ARBITRAJE COMO SOLUCIÓN A LOS PROBLEMAS DERIVADOS DEL DERECHO MARÍTIMO.

B I B L I O G R A F I A

AYLWIN AZOCAR, PATRICIO,

JUICIO ARBITRAL

EDITORIAL JURÍDICA DE CHILE, 1958.

AW, KANUTH,

THE AMERICAN LAW OF OCEAN BILLS OF LADING,

4A, EDICIÓN, AMERICAN MARITIME CASES, INC,

BALTIMORE, 1953.

BAER, HERBERT R.

ADMIRALTY LAW OF THE SUPREME COURT,

3A, EDICIÓN, THE MICHIE COMPANY, VIRGINIA, 1979.

BALLESTEROS, MANUEL EGIDIO,

LA LEY DE ORGANIZACIÓN Y ATRIBUCIONES DE LOS
TRIBUNALES DE CHILE, T. II, SANTIAGO, 1890.

BERNARD, ALFRED,

L'ARBITRAJE VOLONTAIRE EN DROIT MARITIME. PARIS,
1932.

BERNASCHINA, GONZÁLEZ MARIO,

DERECHO MUNICIPAL CHILENO, T. I.

BORJAS, ARMINIO.

COMENTARIOS AL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL
VENEZOLANO, T.V. CARACAS, 1924.

BOSCH, FELIPE.

DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO,
EDITORIAL EL ATENEO, BUENOS AIRES, 1934.

BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO.

EL ARBITRAJE COMERCIAL,
EDICIÓN DE LA CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO DE
LA CIUDAD DE MÉXICO, MÉXICO, 1979.

FARIÑA, FRANCISCO.

DERECHO Y LEGISLACIÓN MARÍTIMOS.
EDICIONES LUIS PAIMES, MADRID, 1942.

GLASSON, TISSIER ET MOREL.

TRAITE THEORIQUE ET PRATIQUE D' ORGANIZATION
JUDICIAIRE, DE COMPETENCE ET DE PROCÉDURE CIVILE,
T. I, TROISIEME EDITION, PARIS, 1936.

G. GIDEL.

LE DROIT INTERNATIONAL DE LA MER, T. I, PARIS,
1932.

G. RIPERT,

DROIT MARITIME, T.I.

EDITIONS ROUSSEAU, PARIS, 1930.

LANDRAU, MARGUERITE.

L'ARBITRAJE DANS LE DROIT ANGLAIS ET FRANCAIS

COMPARÉS, PARIS, 1932.

LEGENDRE, CLAIRE,

LE DROIT MARITIME FRANCAIS, PARIS, 1978.

MIRANDA, JULIÁN,

EL JUICIO ARBITRAL, MONTEVIDEO, 1916.

MONGALVY,

TRAITÉ DE L'ARBITRAJE EN MATIÈRE CIVILE ET COMERCIALE

LES T.I. DEUXIÈME EDITION, PARIS, 1852.

PODIÈRE, RENÉ.

LE DROIT MARITIME FRANCAIS, PARIS.

SOHN, RODOLFO,

INSTITUCIONES DE DERECHO PRIVADO ROMANO, 17A.

EDICIÓN, MADRID, 1928.

TETLEY, QC, WILLIAMS,

MARINE CARGO CLAIMS, 2A, EDICIÓN, TORONTO, 1978.

WILFORD, MICHAEL, COGLIN, TERENCE Y HEALY JR. NICHOLAS
TIME CHARTERS, EDITORIAL LLOYD'S OF LONDON PRESS,
LTD. LONDON, 1978.

LEYES Y REGLAMENTOS

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS
MEXICANOS.

LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

CÓDIGO DE COMERCIO.

REGLAS DE HAMBURGO, 1978.

REGLAS DE LA HAYA, 1924.