

2ej
309



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

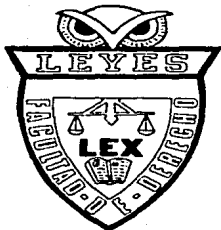
FACULTAD DE DERECHO

LOS CONTRATOS DEL TRANSPORTE MARITIMO EN
EL PROCEDIMIENTO ARBITRAL

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :
DIONISIO GONZALEZ LOPEZ



MEXICO, D. F. FACULTAD DE DERECHO
SECRETARIA AUXILIAR DE
EXAMENES PROFESIONALES

1985



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

I N D I C E

Pág.

INTRODUCCION.....	1
<u>CAPITULO I.- NATURALEZA DE LOS CONTRATOS MARITIMOS</u>	
1.- COMERCIO MARITIMO.....	3
2.- CONCEPTO DE CONTRATO.....	14
3.- ANTECEDENTES HISTORICOS.....	16
4.- LEGISLACION MEXICANA.....	24
5.- LEGISLACION INTERNACIONAL.....	29
6.- LEGISLACION MEXICANA EN MATERIA DE ARBITAJE....	38
<u>CAPITULO II.- CLASIFICACION DE LOS PRINCIPALES CONTRATOS MARITIMOS.</u>	
1.- CONTRATO DE FLETAMENTO.....	66
2.- CARACTERISTICAS PRINCIPALES.....	68
3.- CONTRATO DE SEGURO.....	72
4.- CARACTERISTICAS PRINCIPALES DEL CONTRATO DE SEGURO.....	74
5.- CONTRATO DE ARRENDAMIENTO.....	83
6.- CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUE.....	85
7.- LAS DIVERSAS FORMAS DEL CONTRATO DE CONSTRUC- CION DE BUQUE.....	86
8.- COMPRAVENTAS MARITIMAS.....	90
a) Evolución.....	90
b) Modalidades.....	91
<u>CAPITULO III.- ANALISIS JURIDICO DEL JUICIO ARBITRAL</u>	
1.- CONCEPTO DEL JUICIO ARBITRAL.....	96
2.- NATURALEZA JURIDICA DEL JUICIO ARBITRAL.....	97

3.- ARBITROS.....	106
-------------------	-----

a) Concepto de árbitros.....	106
b) Capacidad.....	108
c) Nombramiento de los árbitros.....	109
d) Excusas y recusaciones.....	114
e) Competencia y facultades de los árbitros.....	118
f) Responsabilidad de los árbitros....	120
g) Honorarios de los árbitros.....	121

CAPITULO IV.- PROCEDIMIENTO DEL JUICIO ARBITRAL

1.- EL PROCEDIMIENTO ARBITRAL.....	124
------------------------------------	-----

2.- DEMANDA.....	133
------------------	-----

3.- CONTESTACION	133
------------------------	-----

4.- DILACION PROBATORIA.....	133
------------------------------	-----

5.- ALEGATOS.....	134
-------------------	-----

6.- LAUDO.....	134
----------------	-----

7.- LAUDO O SENTENCIA.....	137
----------------------------	-----

a) Término.....	138
b) Contenido.....	140
c) Forma.....	141
d) Costas.....	143
e) Notificación y publicación.....	144
f) Clases de laudos.....	145

8.- RECURSOS EN EL JUICIO ARBITRAL.....	146
-----------------------------------------	-----

9.- EJECUCION DE LOS LAUDOS ARBITRALES.....	151
---------------------------------------------	-----

CONCLUSIONES.....	156
-------------------	-----

BIBLIOGRAFIA GENERAL.....	158
---------------------------	-----

INTRODUCCION

En el ámbito del derecho marítimo nacional e internacional, -- existe un renglón importante respecto a la comercialización -- de diversos productos, que el pueblo mexicano realiza a través de la celebración de convenios, acuerdos y tratados internacionales, con otras naciones sobre las importaciones y exportaciones en los cuáles existe también cooperación entre -- diversos países sobre los medios de transporte marítimo.

Haciendo referencia en concreto y considerando la importancia que tiene el comercio marítimo internacional dentro de nuestro país, a nivel de interés público y privado, he tenido la inquietud de realizar el presente proyecto de tesis con el -- objeto de hacer un análisis sobre la composición e importancia que tienen los contratos más usuales vinculados al transporte marítimo, en el comercio internacional, conjuntando así mismo el análisis jurídico y las características de composición del Juicio Arbitral, a los cuáles en determinado momento pueden estar sujetos a derimir cualquier controversia que pudiera presentarse entre las partes, siempre y cuando se acuerde sujetarse a una solución utilizando el procedimiento arbitral.

Se consideró que para la realización del presente trabajo fue se de cuatro capítulos y son los siguientes:

En el primer capítulo se contemplan los orígenes históricos -

sobre el nacimiento de la actividad marítima nacional e internacional, vinculada a través de los puertos con que cuenta México en sus dimensiones y trayectoria del transporte por vía del mar, abarca también concepción genérica de lo que es el contrato de transporte, asimismo la reglamentación establecida en nuestra legislación nacional e internacional que rigen para las relaciones contractuales.

En el segundo capítulo hacemos la clasificación de los contratos más utilizados en el ámbito del comercio, como son las de fletamento, de construcción de buques, de arrendamiento de buques, de seguro marítimo y los contratos de compraventa marítimas con sus principales características particularizadas a cada uno y que son los que tienen mayor relevancia en las soluciones de controversias en el Juicio Arbitral, que se realiza a nivel internacional.

A la elaboración del tercer capítulo, se hace un análisis jurídico sobre el Juicio Arbitral, es decir, en cuanto a su estructura y composición.

El desarrollo del cuarto capítulo completamos las características básicas que cuenta con sus elementos del procedimiento arbitral, así como también con conclusiones y bibliografía general.

CAPITULO

I

NATURALEZA DE LOS CONTRATOS MARITIMOS

1.- EL COMERCIO MARITIMO.

Desde el origen de la historia de los agrupamientos humanos, el mar ha desempeñado una función importante en el desarrollo de los pueblos, en el intercambio de mercancías de costumbres y de cultura.

Así a lo largo de las generaciones la superficie del mar, ha sido considerado como la forma más propia para poder reducir distancias, entre los hombres, pueblos y culturas, y que sirven como enlace para el progreso de la comunicación humana.

Se considera que el inicio de la historia del transporte marítimo del país, el cual con el tiempo, ha extendido sus actividades comerciales hasta el litoral del Océano Pacífico.

México, es un país que posee 10.750 kilómetros de costas a la inversa de otras civilizaciones primitivas y aún contemporáneas y se ha visto en el mar el desarrollo de la actividad comercial, a través de los Gobiernos del País que han considerado a las aguas oceánicas como el sustento que permite a los buques de la marina mercante y a la flota de transbordadoras, llevar a puerto a hombres y mercancías que al desplazarse utilizando el transporte marítimo, han dado forma al antiguo deseo de hacer del mar un elemento que en la paz anima y proyecta los ideales del progreso". (1)*

(1)*

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Revista Servicio Marina "El Transporte de
Mercancías y Marina Mercante" N° 57 Marzo-
Abril de 1978. Págs. 35 y 36.

Se ha considerado también que nuestro país a través - de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conjuntamente con la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, se ha dado - a la tarea de desarrollar todas las acciones indispensables - - que se requieren para fomentar el desarrollo del transporte - - por vía marítima y que en lo que respecta a todos los servicios portuarios sirven para atender todas las necesidades que se - - presenten en relación a comunicaciones y transportes, como me- - dios a través de los cuales se deben fortalecer sanas relacio- - nes a nivel interno y externo, ya que las características actua- - les de convivencia internacional así lo requieren.

Por conducto de publicaciones de la Secretaría de Co- municaciones y Transportes, que todas las formas de transporte- que el hombre usa y la más significativa, es la que se refiere- a la navegación náutica, de la cual se relata en la historia, -- que las primeras embarcaciones que surgieron desde la más remo- ta antigüedad produjo en el hombre diversas inquietudes y ex- - perimentaciones de las que se crearon algunas embarcaciones de- referencia histórica que datan desde 6000 años A.C., tal fue - el caso de la canoa, primer artefacto construido para soportar- sobre el agua al hombre mismo, además de la madera que era - - utilizada como materia flotante, en aquel tiempo también - - - usaban piel de animal cosida e inflada proporcionando el mismo- resultado, otro de los artefactos utilizados fue el llamado -- "jobolo", que se construía con tiras de madera, el cual se - - utilizaba para navegar durante largas jornadas, también - - -

existió otro llamado "la jangada", que se denominaba bote de pesca, la cual fue usada en algunas partes del Brasil.

A las embarcaciones anteriormente citadas, son a las que se les consideraran como las más antiguas dentro del desarrollo de la actividad marítima, en la antigüedad y que han sobresalido en la trayectoria histórica del hombre.

Dentro de la historia de la transportación marítima se le ha dividido en tres periodos diferentes que son:

El primer período.- "Que comprende desde la alta antigüedad hasta el siglo XIV durante este período las embarcaciones son impulsadas por remo; que con el tiempo se inicia el uso de las velas auxiliares.

Nos narra la historia, que el navegante se caracterizaba porque recorría en relación a vientos y corrientes, pero las necesidades hicieron que el número de remos aumentara con el fin de formar galeras cada vez más grandes que venían a cubrir las necesidades de los comerciantes griegos y a los fenicios y a todos los galeones mercantes que iniciaban travesías por el Mediterráneo" (2)*

Otro de los aspectos importantes que se menciona en la historia a este respecto, es que los comerciantes árabes eran los que en ocasiones prolongaban los viajes y que por

(2)*

Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
Revista Servicio Marina "El Transporte de
Mercancías y Marina Mercante" No. 57 - Mayo-Abril de 1978. Pág. 37

tal motivo, a través de los avances en la técnica y sus conocimientos en materia de navegación, diseñan la balsa de madera -- llamada "DHOW", la cual era muy amplia y que a su vez era utilizada como habitación instalada a mitad de la balsa.

Por último, dentro de este período aparecen las primeras expediciones de la historia de la navegación consignados en el año 610 A.C., las cuales fueron realizadas por los fenicios en el Africa, y que fueron considerados como los primeros constructores de barcos que contaban con tres filas de remos, - velas y casco.

Segundo Período.- "Se encuentra determinado que data del siglo XIV al XVIII, en este período ya la navegación cuenta con importantes cambios, como son el descubrimiento de la brújula, con el perfeccionamiento del timón, con el cual --- abren el segundo período de la navegación"

En este período es considerado que entre 1472 y 1521 se abre un Mundo Nuevo, se imprime a la navegación una actividad sin paralelo en el transcurso de la historia de la navegación en alta mar, obliga a modificar las construcciones navales y hace que los remos sean abandonados.

Dentro de este período se manifiesta en la historia- que aparece en el siglo XVI, un instrumento que se utilizaba - para medir la velocidad de las naves llamada "LA CORREDORA".

Al finalizar el siglo XVII, se dice que gracias a los cronómetros y a la buena cartografía marítima se puede determinar la posición en el mar con toda exactitud, con lo que resultaba ventajoso, tanto por seguridad como por el bajo costo de los transportes.

Tercer Período.- "En el siglo XII se considera que -- la navegación entra en la tercera fase, la cual se caracterizaba por la aplicación del vapor a la propulsión de los buques y fue la etapa en que se realizaban los primeros ensayos de la propulsión siendo estos en los años 1707, 1776, 1782 y 1816 -- en los ríos de Francia. (3)*.

Históricamente se dice que los primeros buques eran de madera y tenían grandes ruedas propulsoras en los costados pero los rápidos progresos en la construcción naval, sustituyeron las ruedas por hélices y los cascos de madera por lo de -- hierro y que posteriormente éste fue sustituido por acero, así también la ventajosa comunicación sin hilos, vino a facilitar la comunicación con tierra y como consecuencia aumentaba la --- seguridad de los navíos, se hace referencia de que los buques de vela dominaban el transporte del comercio mundial pero posteriormente con los avances tecnológicos, empezaron a surgir -- las máquinas de vapor, los buques propulsados por ruedas, las máquinas diesel, hasta llegar a nuestros días en que se tiene un avance inmenso en que existen barcos con capacidades hasta -

(3)*

Secretaría de Comunicaciones y Transportes , Revisión
ta Servicio Marina "El Transporte de Mercancías --
y Marina Mercante" No. 57- Marzo-Abril 1978-Pág.38

de 20,000 T.M., de capacidad de diversos países desarrollados - y en vías de desarrollo y que transitan por los mares impulsados por energía nuclear. (4)*

Con estos tres esbozos de lo que es y significan los principios históricos del transporte marítimo, consideramos importante señalar los aspectos más sobresalientes de la Marina Mercante Nacional Mexicana, así pues tenemos como dato que la primera embarcación fue la del "GALEON DE MANILA" y que era de las dos embarcaciones que operaban en la ruta comercial entre México y el Lejano Oriente, establecida en el año 1565, se dice que esta ruta con sus servicios hicieron famoso al puerto de Acapulco, el principal puerto de América, en aquél entonces las operaciones de esta ruta, proporcionaron invaluable beneficios a la Nueva España.

Nos narra la historia que en el año 1882, en el puerto de Veracruz, la Compañía Trasatlántica Mexicana, la cual puso en servicio una flota de cuatro vapores los cuales tres de ellos fueron en el tráfico con Europa y el otro se utilizó para el comercio con las Antillas, siendo los primeros en portar la Insignea Tricolor Mexicana. (5)*

Posteriormente surge en esa época, un grupo de empresarios mexicanos con la idea de crear dentro del sistema, una línea naviera la cual es denominada "Transportación Marítima Mexicana", iniciando sus actividades el 11 de junio de 1955.

- (4)* Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Manual para el usuario del transporte marítimo, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, México, 1982. Pág. 63
- (5)* Revista Servicio Marina "El Transporte de Mercancías y la Marina Mercante" Editada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Méx. 1980- Pág. 41

con el buque llamado en ese tiempo "ANAHUAC" con una capacidad de 3,445 toneladas de peso muerto, el cual fue utilizado en el tráfico comercial entre México, Canadá, Estados Unidos y Sudamérica.

En la actualidad México cuenta con un desarrollo importante dentro de la estructura orgánica en lo que compete a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se cuenta que - tiene dentro de sus funciones una gran gama de programas con - el fin de apoyar el desarrollo de las operaciones portuarias, - y que vendrán a proporcionar mayor desarrollo entre los diversos países en el plano del comercio marítimo nacional e internacional sobre las actividades que ejecutan diversas dependencias oficiales, así como Organismos Públicos y Privados y de - diversas líneas navieras.

Por último, consideramos importante transcribir las principales características y ubicación de los puertos con que cuenta nuestro país para la realización de comercio marítimo - nacional e internacional. Veracruz, este puerto está conside-- rado como el primer punto de Mexico, marítimo cuya historia se remonta a cinco siglos, y que se encuentra ubicado a 19° de latitud norte y a 96°08' de longitud oeste, la cual fue terminal del primer ferrocarril, también tenía comunicación terrestre -- con tres carreteras, con relación a la vía marítima se comunica con Europa, el Mediterráneo con el Medio Oriente y Austria.

El puerto de Ensenada, se encuentra ubicado a $31^{\circ}51'30''$ de latitud norte y a $116^{\circ}38'00''$ de longitud oeste, en la bahía de Todos los Santos, de la Península de Baja California, a través del cual nuestro país se encuentra en posibilidades para realizar Comercio Marítimo de diversos productos, como son algodón, trigo, alfalfa, chile, tomate y papa, cuya operación portuaria se realiza con la participación de trece agencias de buques y que proporcionan servicios a todo el mundo, pero principalmente a Canadá, a la costa oeste de Estados Unidos, Asia, Centro y Sudamérica, también tiene colindancia con la línea fronteriza de Tijuana, Tecate, Mexicali, Algodones, San Luis Río Colorado y Sonoita, las cuales cuentan con vías terrestres con las ciudades de Los Angeles, La Paz, Hermosillo y el Distrito Federal.

El puerto de Guaymas se encuentra ubicado a $27^{\circ}54'30''$ de latitud norte y a $110^{\circ}52'30''$ de longitud oeste en el Golfo de California y en el litoral del estado de Sonora, a este puerto se le considera como a uno de los que han tenido mayor crecimiento en la actividad portuaria, debido a que se encuentra rodeado de una zona agrícola de las más productivas del país y que originan enormes movimientos marítimos, siendo las más importantes, las de algodón, productos de la industria-pesquera, el manejo de petróleo en instalaciones especiales al noroeste del puerto, el manejo de la carga de altura y los granos en instalaciones mecanizadas al oeste.

También es importante señalar que en este puerto tiene movilización de transbordadores con los puertos de Santa Rosalía y La Paz, Baja California y que tiene un constante movimiento -- de turismo y de Comercio Nacional e Internacional.

El puerto de Mazatlán se encuentra ubicado a 23°11' -- 00" latitud norte y 106°23'30" longitud oeste en el estado de -- Sinaloa, en este puerto operan principalmente barcos petroleros- y pesqueros y tiene comunicación con la frontera terrestre de -- los Estados Unidos de Norteamérica, también cuenta con sistema - de transbordadores que unen al puerto con la ciudad de La Paz y- Cabo San Lucas.

El puerto de Manzanillo, se encuentra ubicado en el -- Océano Pacífico a los 19°03' de latitud norte y a 104°20' de - - longitud oeste, actualmente es el puerto que está considerado -- como el principal del Pacífico, que cuenta con vías de comunica- ción terrestre con las ciudades de Colima y Guadalajara, y - --- es terminal de la línea Guadalajara, Manzanillo, a su vez en- -- tronca con el sistema de Ferrocarriles Nacionales de México y -- con el ferrocarril del Pacífico.

El puerto de Lázaro Cárdenas, se encuentra localizado a 17°51'00" de latitud norte y a 102°11'00" de longitud oes- - te, la principal función de este puerto es de dar servicio a - la Siderúrgica Lázaro Cárdenas, las Truchas, con el sistema -- moderno portuario con que cuenta este puerto, permite el tráfi- co marítimo de buques de más de 50,000 toneladas y cuenta con-

una grúa de descarga con capacidad de 800 toneladas hora y -- que permite un gran avance en sus movilizaciones, este puerto tiene comunicación con Acapulco, Guerrero y Manzanillo, Colima.

El puerto de Acapulco se encuentra situado en la vía - de Santa Bárbara a 16°51'00" de longitud norte y a 99°55'00" - longitud oeste en el litoral del Pacífico, en el estado de Guerrero, el puerto de Acapulco es de formación natural, y cuenta con aguas profundas, y altas montañas lo que ofrece ventajas a los navegantes poco comunes en su travesía, tiene comunicación con Oriente, Australia, Europa, Centro y Sudamérica en lo que respecta a la vía terrestre, se encuentra conectado con la red nacional de carreteras de diversos estados, la característica particular de este puerto es la que se le a considerado como - uno de los puertos más hermosos del mundo.

El puerto de Salina Cruz está situado a 16°09'30" de - longitud norte y a 95°11'30" de longitud oeste en el estado de Oaxaca y sobre el litoral del Pacífico, se le a dado una gran importancia y prestigio debido a que se maneja en este puerto - la gran parte de la industria petroquímica y la gran dedica- ción a la pesca de camarón gigante que viene siendo la actividad más considerable de ese puerto.

El puerto de Tampico se localiza a 18 km. arriba del - Río Pánuco, en el golfo de México y a 22°16' de latitud norte- y a 97°47' de longitud oeste, es el principal puerto petrolero de la República Mexicana y es el Centro de entradas y salidas-

de la zona industrial del norte del país, su zona de influencia con la vía terrestre, comprende los estados de Tamaulipas - Nuevo León, San Luis Potosí, Veracruz, Coahuila, Chihuahua, - - Durango, Zacatecas, Jalisco, Guanajuato y Michoacán.

El puerto de Progreso-Yukalpeten, este puerto se encuentra situado en el litoral de la Península de Yucatán a 21°-17' de latitud norte y 89°42' de longitud norte y a 89°42' de longitud noroeste, se encuentra a 4Km. de distancia con el puerto de Tampico y que tales puertos están considerados herederos de una tradición marina como lo fue la civilización maya, su -- importancia portuaria es debido a los movimientos de carga que efectúan hacia Europa y Estado Unidos, existe también comunicación con diferentes líneas navieras que proporcionan servicios regulares de transportes marítimos de cabotaje y de altura.

El puerto de Coatzacoalcos se encuentra situado desde el Río Coatzacoalcos hasta la Isla de Pajaritos con un longitud de 6 Kms. ubicada a 18°09'30" de longitud norte y 94°24'30" de longitud oeste, este puerto se ha considerado como el complejo portuario más importante del país y que se forma por 4 puertos que son Coatzacoalcos, Pajaritos, Nanchital y Minatitlán, las - operaciones portuarias que se realizan en este puerto permiten que las embarcaciones nacionales operen con los puertos de las costas de Estados Unidos, de Centro y Sudamérica y con los - - - - - puertos del norte de Eurpa, y el Mediterráneo y el puerto oeste de la costa oeste de Africa. (6) *

(6)*

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Revisita Servicio Marina "El Transporte de Mercancías y Marina Mercante" Nos. 50 y 53.

2.- CONCEPTO DE CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO.

Con relación a la definición concreta de lo que es un contrato de transporte marítimo el Doctor FRANCISCO FARIÑA señala:

"Que el contrato de transporte marítimo carece de una definición teórica genérica, en virtud de que todo transporte por mar no constituye por ese sólo hecho un contrato de transporte marítimo, así también comenta que ni en la legislación ni en jurisprudencia existe una precisa distinción que permita definir en su exacto concepto las condiciones esenciales para la existencia de la definición del contrato de transporte marítimo".

Considerando por otro lado que sin duda es más bien un fletamento como también, así es considerado en algunos países como en Inglaterra, Estados Unidos y también en el Código Holandés distinguiéndolo del contrato de transportes de mercancías.

Así mismo, afirma que existen opiniones bastante divergentes, que la mayoría de los tratadistas entienden que este contrato es un arrendamiento de cosas, así lo considera la jurisprudencia Española, la Alemana y otras entienden que se trata de arrendamiento de cosas combinado con otro de servicios, en otros casos se le ha llamado un contrato de arrendamiento de Industria o contrato de Empresa". (7)*

Más sin embargo, el maestro VAZQUEZ DEL MERCADO, nos dá un concepto de lo que es un contrato de transporte y lo define de la siguiente manera:

(7)*

Fariña Francisco, Derecho Comercial Marítimo, Segunda Edición Ampliada, Tomo II, Edit. BOSCH Barcelona op. cit. Págs. 14 y 34.

"Es aquel en virtud del cual un sujeto persona física o colectiva, se obliga mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o personas, utilizando el medio de --- tracción adecuada".

Al respecto hace el señalamiento que se trata esencialmente -- de un contrato de servicios en el que es preciso que el des- -- plazamiento sea el objeto principal del mismo puesto que en -- algunos contratos el, transporte es sólo una obligación accesa- -- soria, como en el caso de la compraventa con entrega a domici- -- lio en los que no se sujetan las reglas de transporte.

Así también menciona las características que particulariza al contrato de transporte, que es bilateral porque hay manifesta- -- ción recíproca de voluntades y que se puede de una manera ver -- bal, o resultar de una circunstancia de acto, y que es consi- -- derado como un contrato causal, y es oneroso en tanto que -- las partes se deben prestaciones una a otra y que en determi- -- nado momento no requiere de una forma determinada para su -- validez. (8)*.

(8)*

Vázquez del Mercado Oscar.
Contratos Mercantiles, Editorial PORRUA, S. A.
México, 1982, op. cit. Págs. 141 y 142.

3. ANTECEDENTES HISTORICOS

En lo que respecta a esta fase de los contratos en relación - al Derecho Marítimo y la trascendencia histórica que han tendido los contratos de transporte puede ser considerado que fueron desde los orígenes del propio derecho marítimo, es decir desde que se empezó a legislar sobre el medio de transporte - por vía marítima, a partir de ese momento se regulan las relaciones comerciales de tal forma trataremos de hacer algunos - señalamientos sobre las leyes que fueron usadas en lo que vá de la Historia de esta materia.

Se señala como principios de una reglamentación en el ambito-marítimo al Código de Manú en el que se encontraban plasmados los primeros mecanismos sobre el procedimiento especial en - las ventas que se realizaban de mercancías de ultramar, otro-de los ordenamientos fueron las Leyes Rodias, que fueron aplicadas por los Fenicios siendo estos, el primer pueblo en te-ner una reglamentación de Leyes Escritas en las que se regla-mentaban las modalidades en que se deberían formalizar, todo-lo relativo a prestamos marítimos, los delitos que surgieran - entre los marinos y en relación a la carga y al buque, la for-malización sobre el sistema del pago de flete, sobre los ca-sos de naufragio, se considera a estas leyes como el antece-dente del contrato de comanda y como el documento más legiti-mo de la sociedad comercial, así también se contemplan los -- principios de la reglamentación sobre la Avería Gruesa, y que actualmente se encuentran en nuestra Ley de Navegación y Comer

cio Marítimo, las disposiciones de estas leyes fueron aplicadas en aquél tiempo en el Mediterráneo. (9)*

Los Roles de Oleron.- Es considerado en la Historia Marítima como uno de los Códigos que tuvo gran importancia en su contenido en la antigüedad, del cual algunos historiadores lo consideran como un conjunto de decisiones de un tribunal que fué redactado en el siglo XII, pero que más sin embargo el profesor PARDESSUS, demostró que era una colección de sentencias dictadas en materia marítima, las cuales fueron aceptadas con entusiasmo y que llegaron a ser norma general en juicios sobre asuntos marítimos rigiendo la actividad en las costas de Europa del Atlántico, del canal de la Mancha, del mar del norte y del báltico, así mismo fueron adoptados por autores Holandeses, Alemanes y Españoles.

EL CONSULADO DEL MAR*

* Después de la caída del Imperio Romano y de los estragos -- causados por piratas normandos y sarracenos, revivió el comercio marítimo en el Mediterráneo y fueron Barcelona, Marsella y Valencia los principales centros comerciales.

Existía entonces una gran variedad de estatutos locales redactados por los llamados consulados o corporaciones autónomas -- de comerciantes en los grandes puertos, administrados en los tribunales por " cónsules " o " jueces-cónsules " elegidos, a quienes se confiaba la jurisdicción referente a toda cuestión marítima. Los citados estatutos estaban escritos en latín, -

(9)*

Cervantes Ahumada Raúl
Derecho Marítimo, Editorial HERRERO, S.A.
Primera Edición, México, 1970.op.cit.págs. 9 y 12

idioma desconocido por casi todos los comerciantes.

Fue entonces cuando apareció, en el siglo XIV, una colección - de todos estos estatutos locales, usos y costumbres del Medi-- terráneo, escrita en catalán y editada probablemente en Barce-- lona. Se le llamó "Consulado del Mar", debido a que en el me-- dio los tribunales de comercio eran llamados consulados.

Habiéndose extendido esta denominación a las colecciones de - Derecho Mercantil.

El Consulado del Mar fue de gran valor para traficantes y ma-- rinos de la época y también para los jueces-cónsules que admi-- nistraban el derecho en los principales puertos.

Esta colección no intentaba sentar normas de aplicación uni-- versal; se limitaba a reunir en un volumen los principios -- existentes entonces. Por esta razón la comunidad mercantil -- la reconoció de común acuerdo como ley en todo el Mediterrá-- neo. (10)*

EL GUIDON DE LA MER*

* Es una colección privada de los principios de derecho mari-- timo ya asentado por la costumbre. La compilación la hizo a -- fines del siglo XVI, en Marsella, un desconocido jurisconsul-- to, y fue publicada en Ruán en 1607 para ayudar a los consu-- les de esta ciudad a administrar jurisdicción sobre negocios-- de seguros.

(10)*

Cervantes Ahumada Raúl
Derecho Marítimo, Editorial HERRERO, S. A.
Primera Edición, México, 1970, op.cit. Págs.
12 y 13.

El " Guidón " trata entre otras materias, amplia y orgánicamente, del contrato de seguros, exponiendo el estado de la jurisprudencia mercantil de la época y utiliza gran parte -- del material legislativo precedente, como eran los Estatutos de Florencia y de Génova, las ordenanzas de Flandez, Barcelona, Amsterdam, Sevilla, Burgos, Bilbao y otras.

Particular importancia tiene el " Guidón de la Mer " por haber sido sus reglas la base de la famosa Ordenanza Francesa puesta en vigor por el rey Luis XIV en 1681.

LAS ORDENANZAS DE BILBAO *

* Después del " Consulado del Mar " y desde el siglo XVI en adelante, España publicó muchas ordenanzas importantes para el tráfico marítimo (Casas de Contratación). En tales ordenanzas se trata especialmente y con extensión sorprendente la materia del seguro marítimo. Entre otras hay que mencionar la " Ordenanzas de la Contratación " de Bilbao - publicada en 1560. Esta forma parte de la " Recopilación de las Indias " que se editó en Madrid en 1774. En dicha recopilación se infundieron también la " Pragmática sobre fletes " de 1512, la " Ordenación de la Casa de Contratación " de Sevilla de 1507 a 1556, la " Ordenanza de Carlos V " de 1552, el " Reglamento sobre la póliza de los -- contratos " de Burgos de 1538 y la " Ordenanza de San Sebastián " de 1682.

Por la influencia que tuvo en el campo de las ordenanzas de la marina, hay que conceder mayor importancia a las llamadas " Ordenanzas de Bilbao " de 1737 por haber sido adoptadas -- como ley general en España y en la América española, y sobre las cuales se modelaron las legislaciones sucesivas.

EL CODIGO DE NAPOLEON Y SU INFLUENCIA EN LEGISLACIONES MODERNAS *

* Después de la Revolución Francesa se hizo necesario codificar el conjunto legislativo de Francia. La codificación no alcanzó más que al derecho privado y muy especialmente al mercantil. Fue el Código de Comercio de 1807 el que reglamentó las operaciones marítimas, examinándolas con finalidad lucrativa. El libro II de este código fue reservado al comercio marítimo.

En realidad el código de 1807 no hizo más que reproducir -- los libros II y III de las Ordenanzas de 1681, es decir, lo referente a las relaciones privadas. En lo que se refiere al derecho marítimo o administrativo ha quedado sometido en muchos puntos a las citadas ordenanzas y a los edictos complementarios que están todavía parcialmente en vigor a este respecto.

Sobre otros puntos, el código obedece a las leyes especiales o a decretos u ordenanzas. El derecho penal marítimo -- fue codificado por un decreto-ley del 24 de marzo de 1852 --

que se titula "Decreto disciplinario y penal para la marina mercante", su antecesora la Ordenanza de 1681 ejercieron -- una gran influencia en otros países, como Bélgica, Grecia, -- Haití, cuyo decreto ha sido modificado por las leyes de abril de 1898 y de julio de 1902 que han suavizado sus disposiciones.

Puede asegurarse que tanto el código francés de 1807 como República Dominicana, Turquía y Egipto. Han sido también imitados por los códigos español, portugués, holandés, rumano, -- brasileño, peruano, mexicano, argentino, italiano, uruguayo, -- chileno, colombiano, venezolano, guatemalteco, hondureño, salvadoreño, ecuatoriano y japonés. Sin embargo, algunos de estos códigos, particularmente el español, el portugués, el rumano -- y el italiano, han sido revisados, alejándose de hecho de la -- legislación francesa.

TENDENCIAS A LA UNIFICACION INTERNACIONAL DEL DERECHO*

* Puede afirmarse que el carácter tradicionalista del Derecho Marítimo conservado a través de los siglos está ya muy atenuado y reducido en la actualidad. Una de tantas causas de este fenómeno fue la introducción de la navegación a vapor.

Un notable impulso a la adopción de normas uniformes lo tenemos en ciertos usos generales reconocidos y adoptados en convenios entre diversas categorías de interesados (aseguradores, cargadores, armadores, etcétera).

El proceso típico de unificación legislativa se encuentra todavía en las convenciones y en los tratados internacionales - preordenados para atenuar los conflictos de leyes de los Estados contratantes, gracias a una aplicación de normas comunes- que éstos se obligan a observar o hacer observar a sus respectivos súbditos. Citaremos como ejemplos los convenios para la asistencia y el abordaje, los convenios sanitarios, contra la trata de esclavos, para la seguridad de la navegación y -- los convenios sobre polizontes; cierto es que en estos últimos votaron en contra de Inglaterra, la Unión Soviética y los Países Bajos.

La idea de unificación fue lanzada en el siglo XIX por insignes juristas europeos, particularmente italianos, pero fructificó en Inglaterra donde tuvo origen el proyecto de normas -- sobre la avería común que fue llamado " Reglas de York ".

Después de este primer paso se celebró la Conferencia de -- Sheffield en 1865 que elaboró un proyecto sobre el contrato - de fletamento que no prosperó, y la conferencia de Amberes en 1877 promovida por la " Asociación para la reforma y codificación de la ley de las naciones " que formuló el conjunto de - doce reglas sobre la avería gruesa, desde entonces conocidas- como " Reglas de York y Amberes ". En ellas se sentaban prin- cipios sobre tasaciones y contribución a prestar por los di-- versos intereses afectados en toda avería gruesa. En reali-- dad estos principios provienen del antiguo Derecho de Rodas, - tal como se exponían en el libro XIV del Digesto Romano.

En 1890 se celebró en Liperpool una conferencia que modificó el texto de las Reglas de York-Amberes y aumentó el número de éstas a 18, consolidándose su adopción en todo el mundo. Más tarde fueron revisadas y ampliadas en 1924 en la Conferencia de Estocolmo; finalmente, en la conferencia celebrada en -- septiembre de 1950 en Copenhague por la Asociación de Derecho Internacional, se adoptaron nuevas Normas de Interpretación -- conocidas como " Reglas de York-Amberes de 1950 ". (11)*

(11)* Luna Olvera Omar
Manual de Derecho Marítimo, Editorial PORRUA,
S.A. Mexico, 1981, op.cit.pags. 17,18 y 19

4. LEGISLACION MEXICANA

Para empezar a hablar sobre este inciso es necesario ubicar --
nuestra legislación en los siguientes artículos:

Hay que observar que las disposiciones constitucionales que --
se refieren al Derecho Marítimo fueron dictadas desde la pue--
ta en vigor de la Constitución de 1857, que había al respecto --
en sus artículos 72 fracc. XV y 97 fracc. II que dicen:

Artículo 72: El congreso tiene facultades.

XV. Para reglamentar el modo en que deban expedirse las paten--
tes de corso; para dictar leyes, según las cuales deben acia--
rarse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expe--
dir las relativas al Derecho Marítimo y de Paz y Guerra.

Artículo 97: Corresponde a los tribunales de la Federación co--
nocer:

II. De las que versen sobre Derecho Marítimo.

Es decir, en lo que no ocurrió sobre la materia comercial --
sino hasta en su adición cuando se pudo legislar, no obstante--
esta adición no se hace referencia a que pueda haber una unión
entre la materia marítima y la comercial. (12)*

Es considerado por algunos autores que dentro del Derecho Marí--
timo existe en esta rama una autonomía del Derecho Marítimo in--
dependientemente del razonamiento de carácter técnico que se --

(12)*

Leyes Fundamentales de México
Editorial PORRUA, S. A.
México, 1983. Constitución 1857.

ha dado, sino por disposiciones de orden constitucional. (13)*
 Es conveniente, hacer destacar la importancia y sustantividad que se da al Derecho Marítimo, en la norma que establece la -- competencia exclusiva de los tribunales federales, para conocer de las causas marítimas según se establece en el contenido del siguiente artículo.

Artículo 104 en sus Fracciones I y II

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 pero ante el Superior inmediato del juez -- que conozca del asunto en primer grado.

II.- Es en la que se establece la reserva con exclusividad a -- la jurisdicción federal los asuntos relacionados con el Dere-- cho Marítimo.

Como se puede observar en el contenido del artículo anterior -- se dá la directriz para el desarrollo del procedimientos procesal marítimo, y la extensión del concepto de Derecho Marítimo -- desde el punto de vista de la conceptualización que le han dado -- algunos autores que lo consideran:

(13)*

Esquivel A. Ramón.
 La Reforma de la Legislación Mercantil, Editorial
 PORRUA, S. A., México, 1985, op. cit. Págs. 170
 y 171.

" Como el conjunto de normas legales que regulan las actividades que se desarrollan en el mar, así como el uso o empleos que de este pueden realizarse ".(14)*

Al respecto tenemos una norma a nivel constitucional que -- prevee y define el ambito de validez como el de aplicación en los casos que surjan en todo lo relacionado al Derecho Marítimo.

En consecuencia se debe citar que las resoluciones de las controversias serán resueltas por el órgano judicial que citó el artículo que hemos transcrito, además este mismo, señala claramente la aplicación en el caso de nuestras Leyes Federales-- por lo que a continuación plasmaremos lo previsto en el código de comercio que al respecto dice lo siguiente. .

Artículo 75 fracción XV del Código de Comercio establece:

Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior, el libro tercero del mismo código, ya derogado se intitulaba del " Comercio Marítimo ".

La situación de mercantilidad del Derecho Marítimo, es compartida por nuestros mercantilistas.

Por lo que en base a lo expuesto debemos precisar que el Derecho Marítimo por su naturaleza encierra en si actos de comercio.

(14)*

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial PORRUA, S.A. México, 1985.

En consecuencia este Derecho puede ser tanto público como privado dependiendo de los sujetos entre quienes se contraten, a raíz de la derogación citada en el Derecho Mercante tiene su propia legislación denominada "Ley de Navegación y Comercio - Marítimo" de la que únicamente enunciaremos el articulado sobre la reglamentación en materia de contratos y de los preceptos que reulan la reglamentación en relación a las importaciones y exportaciones como son:

En lo concerniente al contrato de construcción de navíos, reglamentado en los artículos 98 al 105, los contratos de arrendamiento de buques, regulado por los artículos 150 a 156.

El contrato de transporte denominado el Fletamento, regulado por los artículos (157 al 209), los contratos de compraventa regulados en los artículos 210 al 221, en relación a la regulación de los contratos de Seguro Marítimo en los artículos 222 al 250 de la Ley antes citada. (15)*

Asimismo en la Ley de Vías Generales de Comunicaciones se encuentra regulado el movimiento de tráfico marítimo en los artículos del 66 al 85. (16)*

En la Legislación Aduanera se encuentran reguladas las movilizaciones en materia de importaciones y exportaciones de mer-

- (15) * Ley de Navegación y Comercio Marítimo
 Editorial PORRUA, S.A.. México, 1985.
- (16) * Ley de Vías Generales de Comunicación
 Editorial PORRUA, S. A., México, 1985.

cancias en los siguientes preceptos:

1, 6, 25, 26, 73 y 74.

En el reglamento de la Ley Aduanera se regulan los requisitos en materia de importaciones y exportaciones en los siguientes preceptos:

Artículos 4, 5, 8 inciso a), 9 y del 13 al 35 en lo concierne al tráfico marítimo en la sección 2da. de este reglamento. (17)*

Por último también la Ley de la Marina Mercante en su artículo primero, determina que la misma es de orden público e interés social y tiene como objeto fomentar el desarrollo de la Marina Mercantil Mexicana, para asegurar la superación de toda dependencia del exterior y la autosuficiencia de la transportación marítima de nuestro comercio exterior.

(17)*

Legislación Aduanera
Editorial PORRUA, S.A.- México, 1985.

5. LEGISLACION INTERNACIONAL

En el campo del Comercio Marítimo Internacional no se tiene una información completamente determinada sobre lo que abarca la Legislación Internacional en materias de reglamentación -- contractual, más sin embargo existen reglas de carácter internacional a las cuales tanto las compañías de carácter público como privado que desempeñan las movilizaciones comerciales -- como son las Importaciones y Exportaciones por medio del -- transporte marítimo del país, se apegan a las disposiciones -- que emanan de las "Reglas de la Haya de 1924", el cual fué -- firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, estas reglas regulan toda la actividad que se hace en materia de conocimiento de embarque*, esta es considerada como la primera convención de carácter internacional. (18)*

posteriormente surge en el año de 1968, el llamado protocolo de Bruselas, denominado "Reglas Visby" del 23 de febrero de 1968, las cuales entran en vigor el 23 de junio de 1977, el cual viene a modificar a la primera convención que en ellas -- el tema de la responsabilidad del porteador en sus artículos 4 y 5. (19)

* "El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido deberá comprender el título mismo".

(18) * Reglas de La Haya de 1924
Protocolo de Bruselas de 1968

(19) * Reglas de Hamburgo de 1978

A su vez también vienen a sufrir una nueva reforma en las --
"Reglas de Hamburgo" en el año de 1978, éste último documen--
to surge del convenio de las Naciones Unidas sobre el trans--
porte marítimo de mercancías, celebrado en Hamburgo en el año
de 1978.

La cual consideramos importante señalar que:

En la parte II, en lo concerniente a la responsabilidad del -
porteador de la convención de Naciones Unidas sobre el trans-
porte marítimo de mercancías "Reglas de Hamburgo"

"En esta parte se pretende enunciar una limitación en cuanto-
al tiempo, en lo que respecta a la responsabilidad del portead
dor, esto significa que la obligación empezará al momento en-
que haya recibido la mercancía y concluirá al hacer la entre-
ga de acuerdo a lo establecido en el artículo 4o. que dice:

- a. La responsabilidad del porteador por las mercancías en vi
tud del presente Convenio abarca el periodo durante el - -
cual las mercancías están bajo la custodia del porteador -
en el puerto de carga, durante el transporte y en el puer-
to de descarga.
- b. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerar
rá que las mercancías están bajo la custodia del porteador:
 - 1) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al -
recíbirilas:
 - a) Del cargador o de la persona que actúa en su nombre, o
 - b) de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, --

según las leyes o los reglamento aplicables en el puerto de carga se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas:

- 2) Hasta el momento en que las haya entregado:
 - a) Poniéndolas en poder del consignatario;
 - b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o
 - c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.
- c. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos "porteador" o "consignatario" designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

Asimismo, el artículo 5o. previene la responsabilidad por la pérdida, daño o retraso en la entrega de la mercancía entendiéndose por tal cuando no se pone en manos del destinatario dentro del plazo acordado y si no lo hubiere, dentro del que sería razonable exigir a un porteador diligente.

A la vez se previene que en caso de incendio también responderá el porteador si hubo culpa o negligencia del mismo o de sus agentes o empleados en la producción, control o falta de extinción del siniestro.

Artículo 5o. que a la letra dice:

1) El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2) Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

3) El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.

4) El porteador será responsable:

- a) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso de la entrega, causados por incendio si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;
- b) De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega res

pecto de los cuales el demandante prueba que han sobrenvenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.

c) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará si el reclamante o el porteador lo desean una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y 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 resultantes de los riesgos especiales inherentes a este tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega 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 vida 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 agentes concurren con otra causa para ocasionar la pérdida, -- el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsa- ble sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso -- en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a -- condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negli- gencia.

Es importante comentar que en términos simples, el contrato de- transporte de cosas "es aquél mediante el cual una parte, el -- porteador* se obliga frente al cargador** mediante el pago de -- un estipendio llamado flete, a llevar y entregar la cosa que -- éste entrega, en el destino encomendado, en el mismo estado en- que la recibió y en el plazo convenido. (20)*

* Por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por -- medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contra- to de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

** Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por -- medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha ce- lebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías -- con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de -- otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efecti- vamente las mercancías al porteador en relación con el con- trato de transporte marítimo.

(20)*

Ponencia Miramonetes Cruz Rodolfo, Dr.
VI.-Simposio sobre Arbitraje Comercial
"Reflexiones en torno a las responsabilidades
del Porteador en las Reglas de Hamburgo"
Instituto Mexicano del Comercio Exterior.
México, Nov. 1980.

Por lo tanto podemos señalar que las responsabilidades del -- transportista surgirán una vez que las mercancías han quedado sujetas a su custodia, por no entregarlas en el puerto de -- destino, o por entregarlas averiadas o fuera del plazo conve-- nido esto significa que responde de las pérdidas totales o -- parciales, de las averías y del retraso.

Como consecuencia, en el caso de que sucedan los supuestos -- antes mencionados el cargador o el destinatario deberán pro-- bar la existencia del contrato por lo que su prueba deberá -- ser de manera documental "por escrito", con la póliza de fletamento o el conocimiento de embarque.

En otro de los casos de que exista también reclamación sobre-- las mercancías o alguna controversia, el procedimiento a -- seguir podrá ser a través de un juicio de carácter jurisdic-- cional en la materia o en su defecto se podrá instaurar un -- procedimiento que las mismas reglas de Hamburgo establecen el de arbitraje como lo establece el artículo 22 que a la letra dice:

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes -- podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al -- transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea -- sometida a arbitraje.
2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipula-- ción según la cual las controversias que surjan en relación -- con ese contrato en cumplimiento del contrato de fletamento --

no contenga cláusula expresa por la que se establezca que - - esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra - el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de - buena fe.

3. El procedimiento arbitral se incoará a la elección del demandante en uno de los lugares siguientes:

a. Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

1) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

2) 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

3) El puerto de carga o el puerto de descarga.

b. Cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente convenio.

5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo - se considerarán incluídas en toda cláusula compromisoria o - - compromiso de arbitraje, y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y - sin efecto.

6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las -

partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.

Por último pretendiendo hacer notar la influencia o la aplicación de las convenciones que utilizan los importadores y exportadores del Comercio Internacional, tenemos que señalar que nuestros armadores nacionales, para poder participar en el tráfico marítimo internacional han tenido que aceptar la aplicación de las "Reglas de la Haya" y "las Reglas de Visby" a través de sus conocimientos de embarque, no obstante que México no es parte contratante del convenio internacional de Bruselas, ni de su protocolo que adiciona y modifica en materia de conocimiento de embarque, sin embargo, nuestros armadores tienen la necesidad de incluir en el clausulado de su conocimiento de embarque una disposición en los términos siguientes:

"Este conocimiento de embarque sea negociable o no, tendrá efecto y estará sujeto a las Reglas de la Haya, contenidas en la convención internacional de Bruselas para la unificación de ciertas Reglas en materia de conocimientos de embarque, del 25 de agosto de 1924."

6. LEGISLACION MEXICANA EN MATERIA DE ARBITRAJE

El desarrollo de la institución arbitral en México -- se refleja en casi la totalidad de su legislación, de la cual se han elegido para su comentario los siguientes ordenamientos:

1).- LOS ARTICULOS 10, 11, 12 y 13 DEL REGLAMENTO DE LA LEY MONOPOLIOS, ORGANICA DEL ARTICULO 28 CONSTITUCIONAL.

Este Reglamento de fecha 12 de diciembre de 1931, en sus artículos 10, 11, 12 y 13 prevee y regula el funcionamiento de la institución arbitral. (21)*

El Reglamento encomendó a la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, (actualmente Secretaría de Comercio), organizar un Tribunal de Arbitraje. Su objeto será conocer y resolver sobre las diferencias que surgen entre las agrupaciones lícitas para establecer precios a los artículos o cuotas a los servicios regulados por la Ley de Monopolios, que se produjera entre los elementos que integran cada una de estas asociaciones, siempre que las partes convinieran voluntariamente en someterse a su jurisdicción, ya sea en sus escrituras constitutivas o en sus acuerdos posteriores redactados por escrito. (artículo 10). Dicha Secretaría quedó facultada para expedir el reglamento especial del Tribunal de Arbitraje. (artículo 13).

(21)* Reglamento de la Ley de Monopolios

El Reglamento no ha sido expedido; sin embargo, el -- artículo 11 consigna los lineamientos básicos a los que deberá sujetarse la tramitación del juicio arbitral.

2)- ARTICULO 135 DE LA LEY GENERAL DE INSTITUCIONES DE SEGUROS.

El 29 de diciembre de 1934, se promulgó la Ley General de Instituciones de Seguros, en la cual se instituyó la -- Comisión Nacional Bancaria y de Seguros como Tribunal de -- Arbitraje, y al que las partes se pueden someter voluntariamente, para resolver los litigios que surjan en la contratación de seguros, previa substanciación del procedimiento conciliatorio a que se refieren los artículos 135 y 136 de la -- citada Ley. (22)*

Como reglas de procedimiento tenemos:

- a).- Las Convencionales;
- b).- La propia Ley;
- c).- Las del Código de Comercio;
- d).- Las del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.

La Ley dispone, en su artículo 135, que en caso de -- reclamación en contra de una institución de seguros, con motivo del contrato de seguros, deberán observarse las siguientes reglas:

(22)* Ley General de Instituciones de Seguros
Editorial porrua, Edición 1985.

1.- El reclamante deberá ocurrir ante la Comisión — Nacional Bancaria y de Seguros, la que pedirá un informe detallado a la institución contra la que se hubiese presentado reclamación.

II.- La Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, citará a las partes a una junta en la que exhortará a conciliar sus intereses y, si esto no fuera posible, para que voluntariamente y de común acuerdo la designen árbitro. El compromiso arbitral se ajustará a las reglas preceptuadas en dicha Ley y al procedimiento que convencionalmente fijen las partes en acta ante la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, de acuerdo con las disposiciones relativas del Código de Comercio, mismo que se aplicará supletoriamente y a falta de disposición en dicho Código, serán supletorias las del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.

El laudo arbitral no admitirá más recurso o medio de defensa que el juicio de amparo. Todas las demás resoluciones del árbitro en el curso del procedimiento, admitirán como único recurso, el de la revocación.

El laudo que condene a una institución de seguros, debe conceder, como plazo para el pago de la cantidad reclamada, el de quince días hábiles. Si no hiciere el pago, la Comisión ejecutará su resolución, a efecto de lo cual, podrá disponer de las inversiones de las reservas técnicas de la institución condenada.

III.- Si alguna de las partes no estuvieran de acuerdo en designar árbitro a la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, el reclamante podrá ocurrir desde luego ante los Tri
bunales competentes.

IV.- Al recibo de la reclamación, la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, ordenará a la institución que constituya e invierta la reserva para obligaciones pendientes de cumplir a menos que a juicio de dicha Comisión fuere notoriamente impropcedente.

El artículo 136 dispone, en materia jurisdiccional, - que los tribunales no darán entrada a demanda alguna contra una institución de seguros si el actor en ella no afirma, - - bajo protesta de decir verdad, que ante la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros se substanció y agotó el procedimiento conciliatorio a que nos hemos referido anteriormente. Es - - decir, este procedimiento conciliatorio será requisito indispensable para estar en aptitud de recurrir a la justicia ordinaria.

En cualquier momento en que aparezca que no se agotó el procedimiento conciliatorio, deberá sobreseerse la instancia e imponer al actor las costas originadas por el procedimiento. La omisión del procedimiento conciliatorio en la vía administrativa, constituye, además, una excepción dilatoria - que puede interponerse por la institución demandada.

3)- ARTICULO 41, DE LA LEY SOBRE EL REGIMEN DE PROPIEDAD EN -
 CONDOMINIO DE INMUEBLES, PARA EL DISTRITO FEDERAL.

Esta Ley, la cual fue publicada en el Diario Oficial-
 de la Federación el día 28 de diciembre de 1972, también hace
 referencia al arbitraje, y dispone en su artículo 41, que las
 controversias que se susciten con motivo de su interpretación
 y aplicación, del Reglamento de Condominio, de la escritura -
 constitutiva y de la traslativa de dominio, así como de las -
 demás disposiciones legales aplicables, serán sometidas al --
 arbitraje, si lo prevee el reglamento de Condominios, el cual
 es elaborado por los condóminos, siguiendo los lineamientos-
 del artículo 34 de la misma Ley, si no se prevee dicho proce-
 dimiento en el reglamento, se deberá ocurrir ante los tribuna-
 les competentes. (23)*

4)- ARTICULO 133, DE LA LEY FEDERAL DE DERECHOS DE AUTOR.

Para el caso de que surja alguna controversia sobre -
 derechos protegidos por la Ley en comentario, se observarán -
 las siguientes reglas. (24)*

I.- La Dirección General del Derecho de Autor invita-
 rá a las partes interesadas a una junta con el objeto de ave-
 nir las y

II.- Si en un plazo de treinta días contados desde la
 (23)* Ley sobre el Régimen de Propiedad en Condominio de
 Inmuebles para el Distrito Federal.
 (24)* Ley Federal de Derechos de Autor

fecha de la primera junta, no se llegare a ningún acuerdo conciliatorio, la Dirección General del Derecho de Autor exhortará a las partes para que la designen árbitro. El compromiso arbitral se hará constar por escrito y el procedimiento preferente será el convenido por las partes.

El laudo arbitral dictado por la Dirección General -- del Derecho de Autor, tendrá efectos de resolución definitiva y contra él procederá únicamente el juicio de amparo. Las resoluciones de trámite o incidentales que el árbitro dicte durante el procedimiento, admitirán solamente el recurso de -- revocación ante el mismo árbitro.

Cabe mencionar que salvo las excepciones contenidas -- en la Ley General de Instituciones de Seguros y la Ley Federal de Protección al Consumidor, de la que se hablará más adelante, ninguna de las leyes citadas señala como requisito de procesabilidad el que se deba de agotar el procedimiento conciliatorio de que hablan, para que, la parte reclamante, pueda intentar algún otro tipo de acción, ante los tribunales correspondientes.

51- ARTICULO 4, FRACCION V, DE LA LEY DE CAMARAS DE COMERCIO
Y DE LAS INDUSTRIAS.

Esta Ley publicada el 26 de agosto de 1941, en el -- Diario Oficial de la Federación, otorga a las Cámaras, en su artículo 4, fracción V, la facultad de actuar, por medio de -- la comisión destinada a ese fin, como árbitros o arbitradores

en los conflictos entre comerciantes o industriales registra-- dos, si éstos voluntariamente eligen este medio de avenencia,-- en compromiso que ante ella se depositará y que podrá formular se por escrito privado. (25)*

6J)- ARTICULO 2, FRACCION XXXVII DE LA LEY QUE CREA EL INSTITU-- TO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR.

Con el objeto de promover el comercio exterior de México, coordinar los esfuerzos tendientes a estimularlo y fungir como órgano asesor en tal materia, en 1970 se creó el Instituto Me-- xicano de Comercio Exterior (IMCE). (26)*

La ley que creó el Instituto Mexicano de Comercio Exterior de fecha 29 de diciembre de 1970, publicada en el Diario Ofi-- cial de la Federación el 31 del mismo mes y año; no podía igno-- rar al arbitraje como un medio idóneo para resolver las contro-- versias que surgieren de la práctica del comercio internacional y es así que, dicha Ley, entre las muchas atribuciones que con-- cede al IMCE, lo faculta para actuar como conciliador y árbitro.

En efecto, el artículo 2o. fracción XXXVII de la Ley cita-- da, establece: "El Instituto Mexicano de Comercio Exterior, -- tendrá las siguientes atribuciones:

Fracción XXXVII.- Cuando se le solicite, actuar como con-- ciliador y árbitro en las controversias en que intervinieren -

(25)* Ley de Cámaras de Comercio y de las Industrias.

(26)* Ley que crea el Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

importadores y exportadores con domicilio en la República Mexicana".

El Instituto Mexicano de Comercio Exterior, realiza esta función de conciliador y árbitro por medio de la Comisión para la Protección del Comercio Exterior de México, (COMPROMEX), de la que se hablará a continuación y que actualmente ha sido así milada por aquél.

7)- LEY QUE CREA UNA COMISION PARA LA PROTECCION DEL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO.

El 31 de diciembre de 1956, se publicó la Ley que crea -- una Comisión para la Protección del Comercio Exterior de México, la cual constituye un antecedente del actual Instituto Mexicano de Comercio Exterior, y un mecanismo idóneo para los -- fines que fue creada. Dicha Comisión, que comúnmente es llamada COMPROMEX, fue reformada posteriormente por Decreto publicado el 31 de diciembre de 1959. (27)*

El artículo 2o. de la Ley en comentario, nos dice:

" La Comisión tendrá las siguientes funciones:

Fracción III.- Intervenir en las condiciones y para los -- efectos que señala esta Ley, sobre las quejas relacionadas con operaciones de comercio internacional en que intervengan importadores o exportadores domiciliados en la República Mexicana y que se presenten por ellos o en su contra;

(27)* Ley que crea una comisión para la protección del Comercio Exterior de México. .

Fracción IV.- Emitir dictamen sobre las quejas a que se refiere la fracción anterior, cuando no haya habido sometimiento expreso de las partes al arbitraje de la Comisión, y cuando haya tal sometimiento, resolver en conciencia dichas quejas, dictando el laudo que corresponda. En este último caso, la Comisión tendrá las facultades de árbitro, y por lo mismo, faltará según su conciencia."

Asimismo, esta Ley en sus artículos 12o., 13o. y 14o. nos señala el procedimiento a seguir, teniendo al igual que la Ley de Instituciones de Seguros, una etapa conciliatoria. Así el artículo 12o. dice: "Que las quejas a que se refiere la fracción III del artículo 2o., deberán presentarse a la Comisión por escrito, con una relación detallada de los hechos que la motiven. Recibida la queja la Comisión por conducto del Comité Permanente a que se refiere el artículo 7o., citará a los interesados cuando residan o tengan representantes en esta capital, a una junta de avenencia en la que se tratará de que se llegue a un arreglo satisfactorio, y en su caso, de que se cumplan las obligaciones contraídas. De no obtenerse una solución en la citada junta, se procurará que las partes se sometan de manera expresa al arbitraje del Comité mencionado al principio de este artículo.

Cuando los interesados residan fuera de esta capital la Comisión, por conducto del Comité citado en el párrafo anterior, le expedirá por escrito todos los datos concernientes

a la queja, pudiendo auxiliarse en estos casos de las autoridades tanto federales como locales y municipales.

Los citatorios a que se refiere este artículo se harán a los interesados bajo el apercibimiento que de no atenderlos, se les impondrán las multas previstas en el artículo 15o. de esta Ley."

Por su parte, el artículo 13o. establece: "Cuando — haya sometimiento al arbitraje, se concederá a la demandada — un plazo prudente para que conteste el escrito inicial, o — bien el nuevo que se haya presentado para dicho arbitraje. Producida la contestación o vencido el término correspondiente sin que se presente la misma, se fijará un plazo adecuado para que se ofrezcan y rindan pruebas, limitadas a los hechos materia de la queja. La resolución o laudo que será obligatorio y ejecutable ante los tribunales competentes, se notificará a las partes personalmente en las oficinas de la Comisión — o en el domicilio en Ciudad de México que ellas hubieren señalado; si no se hubiere señalado domicilio podrá hacerse la — notificación por lista que se fijará en los tableros de las — oficinas de la Comisión."

El artículo 14o. de la Ley en comentario finaliza — diciendo: "Cuando no haya habido sometimiento expreso de las partes al arbitraje y exista queja de alguna de ellas, o cuando sin existir queja la Comisión deba de intervenir por tratarse de alguna materia a que se refiere el artículo 2o., se

desahogará el procedimiento descrito en los dos artículos anteriores, hasta su terminación. La Comisión pronunciará un dictamen que deberá ser inmediatamente turnado a la Secretaría de Industria y Comercio (actualmente Secretaría de Comercio), a fin de que ésta ordene su publicación en el Diario Oficial de la Federación y considere la conveniencia de adoptar las medidas administrativas que se sugieran en el dictamen indicado."

8.) CODIGO DE COMERCIO.

Nuestro Código de Comercio vigente, se refiere, en forma incidental, al arbitraje y remite a la Ley Procesal Civil su regulación en detalle, pues no existe en él una regulación adecuada, quizá por la época en la que se promulgó el Código de Comercio, el cual está por cumplir un siglo de vigencia. (28)*

En efecto, el Código de Comercio en vigor, desde el 1o. de enero de 1890, dispone en su artículo 1051 lo siguiente: "El procedimiento mercantil preferente a todos es el convencional"

Por su parte el artículo 1052 del mismo Código establece: "Los jueces se sujetarán al procedimiento convencional que las partes hubieren pactado, si en el concurren las condiciones siguientes:

 (28)* Código de Comercio, Editorial, PORRUA, S.A.
 Edición 1985.

I.- Que se haya otorgado por medio de instrumento — público, o en póliza ante corredor, o en acta levantada ante el juez que conozca de la demanda en cualquier estado del juicio;

II.- Que se conserven las partes substanciales de un juicio, que son la demanda, contestación y prueba, cuando — ésta proceda;

III.- Que no se señalen como pruebas admisibles las — que no lo sean conforme a las leyes;

IV.- Que no se altere la gradación establecida en los tribunales, ni la jurisdicción que cada uno de ellos ejerce;

V.- Que no se disminuyan los términos que las leyes — conceden a los jueces y tribunales para pronunciar sus resoluciones;

VI.- Que no se convengan en que el negocio tenga más recursos, o diferentes de los que las leyes determinan conforme a su naturaleza y cuantía."

9)- CODIGO DE PROCEDIMIENTOS CIVILES PARA EL DISTRITO FEDERAL

De gran importancia es la regulación del arbitraje en el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal,

por las siguientes razones que nos indica el maestro Briseño - Sierra:

"a) La mayor parte de las entidades federativas lo han -- tomado como modelo o lo han adoptado íntegramente.

b) Sirve como código tipo del arbitraje comercial.

c) Tiene carácter de federal en materia de extranjería, - como lo dispone el artículo 50 de la Ley de Nacionalidad y Naturalización, que dice: "Solo la Ley Federal puede modificar y restringir los derechos civiles de que gozan los extranje---ros; en consecuencia, esta Ley y las disposiciones de los Códigos Civil y de Procedimientos Civiles del Distrito Federal sobre esta materia, tienen el carácter de federales y serán obligatorios en toda la unión". (29)*

Ahora, analicemos el procedimiento arbitral consignado en nuestro Código adjetivo. (30)*

Los artículos 220 al 223, se refieren a la preparación -- del juicio arbitral. Este procede únicamente cuando, existiendo compromiso arbitral o cláusula compromisoria, no se haya - designado árbitro en la escritura privada o pública respecti---va. Por tanto, estos artículos regulan el procedimiento me---diante el cual las partes o, en su caso, el juez, designarán - al árbitro o árbitros que resolverán el negocio.

Este procedimiento preparatorio de designación de - - - -

(29)* Briseño Sierra Humberto
VII.- Simposio sobre Arbitraje Comercial del Ins-
tituto Mexicano de Comercio Exterior.
Noviembre de 1981.

(30)* Código de Procedimientos Civiles para el Distrito
Federal Editorial, Porrúa. Edición 1985.

árbitro, se desarrolla en la siguiente forma:

Bastará que cualquiera de los interesados presente -- documento donde conste la cláusula compromisoria o el compromiso, para que el juez cite a las partes a una junta en la -- que éstas elegirán árbitro, apercibiéndolas de que, en caso -- de no hacerlo, lo hará el juez de entre las personas que -- anualmente son listadas por el Tribunal Superior de Justicia, con tal objeto. Lo mismo se hará cuando el árbitro nombrado -- en el compromiso renunciare y no hubiere sustituto designado.

Es así como de esta manera termina el procedimiento -- preparatorio.

Por otra parte, el Código concede a las partes, en su artículo 609, el derecho de sujetar sus diferencias al juicio de los árbitros. Cabe aclarar que, aparte de este tipo de -- juicio arbitral de carácter voluntario, el Código estableció -- en los artículos 9, 10, 11 y 14 Transitorios, el llamado -- Arbitraje Forzoso, como una medida para terminar con una gran cantidad de juicios que estaban pendientes en el momento de -- entrar en vigor este ordenamiento.

En cuanto a la ubicación temporal del arbitraje, tenemos que el artículo 610 dispone que: "El compromiso puede celebrarse antes de que haya juicio, durante éste y después de -- sentenciado, sea cualfuere el estado en que se encuentre. El compromiso posterior a la sentencia irrevocable sólo ten--drá lugar si los interesados la conocieren."

El compromiso puede celebrarse por escritura pública, por escritura privada o en acta ante el juez, cualquiera que sea la cuantía. (artículo 611) Pero, además, como ya vimos en el capítulo anterior, es necesario que en el documento -- donde conste el compromiso se designe el negocio o negocios -- que se sujetarán al juicio arbitral, ya que en caso contrario sería nulo de pleno derecho, pues esto implicaría una renuncia a la jurisdicción estatal. Asimismo debe constar el nombramiento de los árbitros, pero si por cualquier circunstancia no fueren nombrados, se entiende que las partes se reservan el derecho de hacerlo con intervención judicial, como se previene en los medios preparatorios. (artículo 616)

Ahora bien, dentro del ordenamiento que se comenta, -- existen tres preceptos que limitan la posibilidad para celebrar el compromiso en árbitros y, son los siguientes:

"Artículo 612.- Todo el que esté en el pleno ejercicio de sus derechos civiles puede comprometer en árbitros sus negocios.

Los tutores no pueden comprometer los negocios de los incapacitados ni nombrar árbitros sino con aprobación judicial, salvo el caso en que dichos incapacitados fueren herederos de quien celebró el compromiso o estableció la cláusula -- compromisoria. Si no hubiere designación de árbitros, se -- hará siempre con intervención judicial, como se previno en -- los medios preparatorios a juicio arbitral."

"Artículo 613.- Los albaceas necesitan del consentimiento unánime de los herederos para comprometer en árbitros los negocios de la herencia y para nombrar árbitros, salvo en caso en que se tratara de cumplimentar el compromiso o cláusula compromisoria, pactados por el autor. En este caso, si no hubiere árbitro nombrado se hará necesariamente con intervención judicial".

"Artículo 614.- Los síndicos de los concursos sólo pueden comprometer en árbitros con unánime consentimiento de los acreedores."

Como podemos apreciar, de las disposiciones transcritas, existe una regla general, que es la contenida en el primer párrafo del artículo 612 y, posteriormente una serie de limitantes para comprometer en árbitros por parte de las personas mencionadas en los citados artículos.

Estas limitantes obedecen a razones de orden público, que protegen el interés general o de los menores, con el objeto de evitar que los tutores, albaceas y síndicos, en sus respectivos casos, realicen actos fraudulentos, o bien, que pongan en peligro los bienes de los incapacitados, la masa hereditaria, o la masa de la quiebra. Así pues, la regla general es la posibilidad absoluta de comprometer en árbitros y la excepción la constituyen las limitantes.

Cuando abordamos el estudio de la formalización del arbitraje, expusimos las materias que por su propia naturaleza

za quedaban excluidas del juicio de los árbitros, en virtud, - de que en ellas prevalece el orden público, y en las que, -- además, se tutelan derechos de menores. Sin embargo, mencio- naremos únicamente que se encuentran comprendidas en el - - - artículo 615 del Código que se comenta.

Como ya ha quedado señalado, los árbitros están suje- tos a una regla procesal que limita la duración del arbitra-- je, pues, de otro modo, podría ser indefinida o muy lenta la- justicia arbitral, esta regla es la siguiente:

"Artículo 617.- El compromiso será válido aunque no- se fije término del juicio arbitral y, en este caso, la - - - misión de los árbitros durará sesenta días. El plazo se cuen ta desde que el árbitro acepte el nombramiento".

Por lo que se refiere a la recusación y a las excusas de los árbitros, son aplicables las mismas causas que rigen - para los jueces. Esto quiere decir, que no puede haber mayor amplitud en el planteamiento de las causas de recusación de - los árbitros por cualquier motivo que afectara su imparciali- dad.

Sobre este punto, los artículos 623 y 629 establecen- lo siguiente:

"Artículo 623.- Los árbitros sólo serán recusables - por las mismas causas que lo fueren los demás jueces."

"Artículo 629.- De las recusaciones y excusas de los árbitros conocerá el juez ordinario conforme a las leyes y -- sin ulterior recurso."

Por otra parte, el artículo 619 en su primer párrafo estatuye lo siguiente: "En el procedimiento arbitral se seguirán los plazos y las formas establecidas para los tribunales, si las partes no hubieren convenido otra cosa, pero cualquiera que fuere el pacto en contrario los árbitros siempre están obligados a recibir pruebas y oír alegatos si cualquiera de las partes lo pidiere".

Esta primera parte, del artículo que se comenta, es de gran importancia, pues las partes pueden hacer las modificaciones que quieran al procedimiento, siempre y cuando se conserven los elementos esenciales del mismo, como son:

- a) Demanda; b) Contestación de demanda; c) Pruebas;
- d) Alegatos; e) Laudo o sentencia.

El artículo 620 nos dice: "El compromiso produce las excepciones de incompetencia y litispendencia, si durante él se promueve el negocio en un tribunal ordinario".

Esta disposición, garantiza la obligatoriedad del arbitraje en virtud del compromiso. Pues podría darse el caso de que una de las partes, durante el curso del juicio arbitral, promoviera el mismo negocio ante un tribunal ordinario, así la otra parte puede defenderse y obligar a la contraria -

para que cumpla el compromiso, interponiendo las excepciones mencionadas.

Por otra parte, el artículo 630 dispone: "Los árbitros pueden conocer de los incidentes sin cuya resolución no fuere posible decidir el negocio principal. También pueden conocer de las excepciones perentorias, pero no de la reconvencción, sino en el caso en que se opongan como compensación hasta la cantidad que importe la demanda o cuando así se haya pactado expresamente".

Al respecto, creemos que si los árbitros tuvieran potestad para conocer de toda clase de incidentes, podrían desviar su atención del problema principal y dar lugar a que se excedieran en el término en que deben resolver la controversia, razón por la cual, estamos de acuerdo con la norma antes transcrita.

Ahora bien, el artículo 621 establece que: "Cuando hay árbitro único, las partes son libres de nombrarle un secretario, y si dentro del tercer día empezando desde aquél en que deba actuar no se han puesto de acuerdo, el árbitro lo designará y a costa de los mismos interesados desempeñará sus funciones. Cuando fueren varios los árbitros, entre ellos mismos elegirán al que funja como secretario, sin que por eso tenga derecho a mayores emolumentos."

En este sentido, nos parece que es necesario que el -

árbitro o los árbitros sean auxiliados en el desempeño de sus funciones por un secretario, pues de lo contrario, el proceso se haría más largo, al dejar sobre una sola persona, la responsabilidad de recibir escritos, pruebas, establecer términos, realizar cómputos, etc.

Por lo que toca al laudo, o sea, a la decisión del -- negocio, la regla general aplicable, es que los árbitros - -- deben decidir conforme a las normas jurídicas del derecho vigente, pero las partes los pueden autorizar para que resuelvan en conciencia o conforme a la amigable composición. Esto último significa que tratarían de avenir o conciliar a las -- partes.

Así tenemos, que el artículo 628 dispone:

"Los árbitros decidirán según las reglas del derecho, a menos que en el compromiso o en la cláusula se les encomendara la amigable composición o el fallo en conciencia".

Esto último tiene como base la resolución del conflicto, conforme a las máximas de la equidad.

El laudo será firmado por cada uno de los árbitros y, en caso de haber más de dos, si la minoría rehusare hacerlo, los otros lo harán constar y el laudo tendrá el mismo efecto que si hubiere sido firmado por todos, no eximiendo el voto particular de esta obligación. (artículo 625)

Para el caso, de que el tribunal arbitral estuviere -- constituido por número par de árbitros, y no pudieran decidir

la controversia, porque las opiniones estuviesen divididas o bien, por no estar de acuerdo entre sí, podrán nombrar un árbitro tercero en discordia, si estuvieren facultados para -- ello y, en caso contrario, acudirán ante el juez, para que -- éste lo nombre.

Sobre este punto, los artículos 626 y 627 establecenlo siguiente:

"Artículo 626.- En caso de que los árbitros estuvieren autorizados a nombrar un tercero en discordia y no lograsen ponerse de acuerdo, acudirán al juez de primera instan--cia."

"Artículo 627.- Cuando el tercero en discordia fuere nombrado faltando menos de quince días para la extinción del término del arbitraje y las partes no lo prorrogaran, podrá -- disponer de diez días más que se sumarán a dicho término para que pueda pronunciarse el laudo".

En el laudo, los árbitros podrán condenar en costas, -- daños y perjuicios a las partes, y aún imponer multas, debien--do por el contrario, ocurrir al juez ordinario para emplear -- los medios de apremio. (artículo 631)

Notificado el laudo, se pasarán los autos al juez com--petente para su ejecución, a no ser que las partes pidieran -- aclaración de sentencia. (artículo 632)

Por lo que se refiere a la ejecución del laudo, el --

artículo 633 establece lo siguiente: "Es competente para todos los actos relativos al juicio arbitral en lo que se refiere a jurisdicción que no tenga el árbitro, y para la ejecución de la sentencia y admisión de recursos, el juez designado en el compromiso; a falta de éste, el del lugar del tribunal de arbitraje, y si hubiere varios jueces, el del número más bajo".

Asimismo, los jueces de primera instancia están obligados a cooperar en la ejecución de las determinaciones arbitrales, por disposición expresa contenida en el artículo 634, -- que dice: "Los jueces ordinarios están obligados a impartir el auxilio de su jurisdicción a los árbitros".

Aún más, en el capítulo correspondiente a la vía de apremio, encontramos una regla muy importante respecto a la ejecución de los laudos arbitrales, y que es caso idéntico a la citada con anterioridad en el artículo 633, esta disposición es la siguiente:

"Artículo 504.- La ejecución de las sentencias arbitrales se hará por el juez competente designado por las partes y en su defecto por el juez del lugar del juicio, y si hubiere varios por el del número más bajo".

Lo anterior, en virtud de que, como veremos en el capítulo III de este trabajo, al laudo se le otorga una naturaleza -- jurisdiccional en virtud de la homologación, aspecto que constituye una parte fundamental del arbitraje.

Ahora bien, en el último párrafo del artículo 632, se establece una regla muy clara que rige los recursos en el - - juicio arbitral: "Si hubiere lugar a algún recurso que fuere admisible, lo admitirá el juez que recibió los autos y remitirá éstos al Tribunal Superior, sujetándose en todos sus procedimientos a lo dispuesto para los juicios comunes".

Sin embargo, el artículo 619 en su segundo párrafo, - les da a las partes plena libertad para renunciar a la apelación.

Por último, el artículo 622 nos hace una enumeración de las causas por las que termina el compromiso arbitral, las cuales son:

"I. Por muerte del árbitro elegido en el compromiso o en la cláusula compromisoria si no tuviere sustituto. En - caso de que no hubieren las partes designado el árbitro sino - por intervención del tribunal, el compromiso no se extinguirá - y se provea el nombramiento del sustituto en la misma forma que para el primero;

II.- Por excusa del árbitro o árbitros, que sólo - - pueden ser por enfermedad comprobada que les impida desempeñar su oficio;

III.- Por recusación con causa declarada procedente - cuando el árbitro hubiere sido designado por el juez, pues el nombrado de común acuerdo no se le puede recusar;

IV.- Por nombramiento recaído en el árbitro de magistrado, juez propietario o interino por más de tres meses; lo mismo se entenderá de cualquier otro empleo de la administración de justicia, que impida de hecho o de derecho la función de arbitraje;

V.- Por la expiración del plazo estipulado o del legal a que se refiere el artículo 617.

10).- **CONVENIOS Y TRATADOS INTERNACIONALES RATIFICADOS POR MEXICO.**

Dentro de este rubro, México ha participado en diversos convenios internacionales sobre la materia, siendo el de mayor importancia para nosotros, por estar ratificado el siguiente:

"Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras". (31)*

Esta Convención celebrada en la sede de la Organización de las Naciones Unidas en la Ciudad de Nueva York, el 10 de junio de 1958, fue promulgada por México, según Decreto del 10. de junio de 1971, y publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha 22 de junio de 1971.

Durante la celebración del VII Simposium, que sobre el "Arbitraje Comercial y los Contratos de Compraventa Inter-

(31) * Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras.

nacional de Mercaderías", organizara la Academia de Arbitraje y Comercio Internacional, la Comisión para la Protección del Comercio Exterior de México y el Instituto Mexicano de Comercio Exterior, el cual tuvo lugar en la Ciudad de México, durante el mes de octubre de 1982.

CAPITULO I

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) Secretaría de Comunicaciones y Transportes Revista-Servicio Marina " El Transporte de Mercancías y Marina Mercante " N° 57 Marzo-Abril de 1978. Pags. 35 y 36.
- (2) IBIDEM Pag. 37
- (3) IBIDEM Pag. 38
- (4) Secretaría de Comunicaciones y Transportes Manual - para el usuario del transporte marítimo, comisión - nacional de fletes marítimos. México, 1982. Pag. 63
- (5) Revista Servicio Marina " El Transporte de Mercan- cías y la Marina Mercante ". Pag. 41
- (6) IBIDEM Pags. 50 y 53
- (7) Fariña, Francisco Derecho Comercial Marítimo, Segunda Edición Ampliada Tomo-II, Editorial BOSCH - Barcelona op.cit.pags. 14 y 34
- (8) Vázquez, del Mercado Oscar Contratos Mercantiles, Editorial PORRUA, S.A. México, 1982. op.cit. 141 y 142
- (9) Cervantes Ahumada Raúl Derecho Marítimo, Editorial HERRERO, S.A. Primera Edición, México, 1970. op.cit.pags. 9 y 12
- (10) IBIDEM Pags. 12 y 13
- (11) Luna Olvera Omar Manual de Derecho Marítimo, Editorial PORRUA, S.A. México, 1981, op.cit.pags. 17,18 y 19
- (12) Leyes Fundamentales de México Editorial PORRUA, S.A. México, 1983. Constitución 1857.
- (13) Esquivel A. Ramón La Reforma de la Legislación Mercantil, Editorial PORRUA, S.A. México, 1985. op.cit.pags. 170 y 171

- (14) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial PORRUA, S.A. México, 1985.
- (15) Ley de Navegación y Comercio Marítimo Editorial PORRUA, S.A. México, 1985.
- (16) Ley de Vías Generales de Comunicación Editorial PORRUA, S.A. México, 1985.
- (17) Legislación Aduanera Editorial PORRUA, S.A. México, 1985.
- (18) Reglas de La Haya de 1924 Protocolo de Bruselas de 1968
- (19) Reglas de Hamburgo de 1978
- (20) Ponencia Miramontes Cruz Rodolfo, Dr. VI.- Simposio sobre Arbitraje Comercial " Reflexiones en torno a las responsabilidades del Porteador en las Reglas de Hamburgo " - Instituto Mexicano del Comercio Exterior. México, Nov. 1980.
- (21) Reglamento de la Ley de Monopolios
- (22) Ley General de Instituciones de Seguros
- (23) Ley sobre el Régimen de Propiedad en Condominio de Inmuebles para el Distrito Federal
- (24) Ley Federal de Derechos de Autor
- (25) Ley de Cámaras de Comercio y de las Industrias
- (26) Ley que crea el Instituto Mexicano de Comercio de - Comercio Exterior
- (27) Ley que crea una comisión para la protección del -- Comercio Exterior de México
- (28) Código de Comercio, Editorial, Porrúa Edición 1985.

- (29) Briseño Sierra Humberto
VII.- Simposio sobre Arbitraje Comercial del Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
Noviembre de 1981.
- (30) Código de Procedimientos Cíviles para el Distrito -
Federal Editorial, Porrúa. Edición 1985
- (31) Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de -
Sentencias Arbitrales Extranjeras

C A P I T U L O

II

CLASIFICACION DE LOS PRINCIPALES CONTRATOS MARITIMOS

1. CONTRATO DE FLETAMENTO

Dentro del comercio marítimo el contrato más practicado en el tráfico marítimo es el de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque, llamado generalmente el contrato de fletamento.

Por otra circunstancia importante de que se afirma que el contrato de fletamento es de los más practicados dentro del comercio marítimo se debe a que el transporte de mercancías data -- desde la revolución industrial a fines del siglo XVII e inicios del siglo XIX principalmente se debe a los intercambios de los productos que cada día los países tenían la necesidad de comercializar sus productos.

A este respecto cabe mencionar que algunos autores afirman que los antecedentes de los contratos de fletamento y el derecho que los regula dentro del transporte marítimo moderno se remontan desde la edad media. (1)*

Se ha considerado que a través de los años el sistema de contratación de fletamento ha evolucionado constantemente y que debido ha los grandes movimientos en el campo del transporte -- los importadores y exportadores de diversos países como en el caso de México, y que se encuentra en vías de desarrollo como otros, se ven en la imperiosa necesidad de transportar sus mercancías por vía marítima.

(1)* "Los contratos de Fletamento"
Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante Comisión Nacional de Fletes Marítimos, elaborado por CHAVEZ - GUILERREZ EDUARDO, Edición 1981, op.cit.pag. 9.

A continuación expondremos los preceptos que algunos autores - nos dan sobre lo que significa el contrato de fletamento, así- como también lo define nuestra Ley de Navegación y Comercio Ma- rítimo de acuerdo a las Ordenanzas de Bilbao, se considera co- mo un "contrato que se efectúa entre el dueño, capitán o maes- tre del navio y la persona o personas que intentan cargar merc- ancías y otras cosas en el para su conducción de unos puertos a otros, pagando por el alquiler la o las cantidades que se -- convinieren. (2)*

Como contrato de fletamento "es un contrato mercantil en vir- tud del cual el fletador o fletante se compromete contra perso- na física o jurídica llamada fletador, a realizar el transpor- te marítimo de mercancías en un buque mediante un precio llama- do flete". (3)*

El reconocido tratadista y maestro de la materia el Doctor Cer- vantes Ahumada Raúl, lo define en el sentido de que es "un con- trato por el cual el armador se obliga, como fletante a poner- a disposición del fletador contra una remuneración todo o par- te de la capacidad de carga de un navío o buque designado por- una duración determinada (por tiempo), por uno o más viajes de terminados por (viaje). (4.)*

(2)* IBIDEM pag. 15

(3)* ECHEVERRIA RIVERA, LUIS E. "El Transporte Marítimo" Editorial Aranzadi, Pamplona 1973, op.cit.pag. 27.

(4)* CERVANTES AHUMADA, RAUL "Derecho Marítimo" Editorial Herrero, S.A., primera edición 1970, op.cit.pag.606.

por último nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo señala en su artículo 157 que:

"Por contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se paguen y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete".

(5)*

2. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

En forma particular del contrato de fletamento, debe celebrarse siempre por escrito, con la finalidad de que no se dificulte la prueba documental de su existencia y que en términos marítimos recibe el nombre de "Póliza de Fletamento", con relación a esta póliza está considerada como el escrito en el que se hace constar el consentimiento de las partes para la celebración o realización del contrato.

El Dr. Cervantes Ahumada Raúl dice: Que el fletamento se presenta de las dos maneras siguientes:

- 1). Fletamento por tiempo (time-charter)
- 2). Fletamento por viaje (voyage-charter)

En el primer caso del fletamento por tiempo "El naviero fletante mediante el pago del flete pondrá el buque a disposición del fletador por un tiempo convenido que puede comprender uno o más viajes conservando la posesión y dirección del buque, del propio fletante, únicamente que el fletador girará las órdenes al capitán sobre la operación del buque durante el término pactado". (6)*

(5)* Ley de Navegación y Comercio Marítimo, publicada en el Diario Oficial del 21 de noviembre de 1963.
 (6)* CERVANTES AHUMADA, RAUL op.cit.pag. 607.

En el caso del fletamento por viaje "Este puede ser por toda la capacidad del buque o solamente por compartimiento del mismo se pondrá a disposición del cargador a fletador por el viaje o por los viajes que se hallan convenido".

Señala que en cualquiera de las dos formas antes enunciadas se haya o no expedido la póliza de fletamento, el cargador tiene derecho a pedir al naviero que le expida un conocimiento de em barque que constituye un título representativo de mercancías.

La mayor responsabilidad del naviero es la de responder de los daños o averías que sufran las mercancías y efectos durante la travesía, como se establece en el Artículo 175 de la Ley de Na vegación y Comercio Marítimo, "El transportador será responsable de los daños que sufran las mercancías y efectos cuando le sean imputables cuando los daños se deban a vicios ocultos, ca so fortuito o fuerza mayor, a instrucciones del cargador del consignatario o del titular del conocimiento, el transportador quedará exento de responsabilidad".

Esta responsabilidad comprende la obligación de pagar no solo el valor de las mercancías de acuerdo al precio de las mismas en el lugar y en el tiempo en que deben entregarse, sino de in demnizar los daños y perjuicios que le causare al cargador.

Es importante señalar que en la conferencia de las Naciones -- Unidas sobre el transporte de mercancías celebrado en la República Federal Alemana en el mes de marzo de 1978, la cual se le ha denominado Reglas de Hamburgo, de la cual la Delegación Mexicana firmó "AD-REFRENDUM", el Acta Final y el Convenio.

Como consecuencia de lo antes citado actualmente las reglas - de Hamburgo son aplicables a todo contrato de transporte marí - timo, en virtud del cual el porteador se compromete, contra - el pago de flete, a transportar mercancías por Mar de un pue~~o~~ to a otro.

En relación con los problemas que surjan con motivo del trans - porte de las mercancías se prevee tanto la posibilidad de que la acción se ejercite ante un tribunal o bien que sea sometida al Arbitraje.

En el Artículo 22 de las Reglas de Hamburgo, se refiere al ar - bitraje en los siguientes términos:

- 1) Con sujeción a lo dispuesto en este Artículo, las partes - podrán pactar por escrito que toda controversia relativa - al transporte de mercancías en virtud del presente conve - nio sea sometido al arbitraje.
- 2) Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipula - ción según la cual las controversias que surjan en rela - ción con este contrato serán sometidas a arbitraje y un - conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del con - trato de fletamento no contenga cláusula expresa por la - que se establezca que esa estipulación será obligatoria - para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá - invocar la estipulación contra el tenedor que haya adqui - rido el conocimiento de embarque de buena fé.
- 3) El procedimiento arbitral se incoará, a elección del de -

mandante en uno de los lugares siguientes:

a) Un lugar situado en un estado en cuyo territorio se encuentre:

— El establecimiento principal o, a falta de este, la residencia habitual del demandado; o

— El lugar de celebración 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

b) Cuanyier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

4. El arbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente convenio.
5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este Artículo se consideraran incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas - - será nula y sin efecto.
6. Ninguna de las disposiciones del presente Artículo efectuará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.(7)*

(7)* Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías 1978, "Reglas de Hamburgo".

3. CONTRATO DE SEGURO MARITIMO

Datos Históricos del Contrato de Seguro. En el Código Hamúra - bi se establecía que si alguna Ciudad, una persona sufría un - robo, la Ciudad debería responder su pérdida, y que si un -- hombre era muerto en defensa de una Ciudad, su familia debe- ría ser indemnizada por el tesoro público.

En el talmud indemnizaban a los marineros que perdían - sus barcos.

Los fenicios inventaron el préstamo a la gruesa, por medio --- del cual el prestamista asumía el riesgo de la navegación, ya- que sólo podría cobrar el importe de su crédito si la mercan- cía que lo garantizaba llegaba a feliz arribo.

Los Egipcios se formaban ciertas sociedades mutualistas para - proveer a los ritos funerarios del socio que falleciera; e --- Instituciones semejantes, basadas en el principio de la ayuda- mutua, las encontramos en Grecia, Roma, la India, China y casi- todos los pueblos antiguos.

El Contrato de Seguro es una Institución Jurídica que se origi- nó en la Edad Media en las Ciudades Maritimas Italianas. Las- primeras Leyes aparecieron en Génova (1369), Florencia ---- (1393), Venecia (1468) y al extenderse el comercio marfti- mo aparecieron en la península ibérica monumentos legislativos como el consulado del mar (1424), las ordenanzas de Burgos - (1538), Sevilla (1556) y las muy notables de Bilbao (1569) rigieron estas últimas entre nosotros como principal ordenamien- to comercial.

Concepto Legal de Contrato de Seguro, artículo I LCS, por el Contrato del Seguro, la Empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el Contrato (8)*

Con la intención de que se tenga un precepto más preciso de lo que es el Contrato de Seguro Marítimo hacemos mención de los preceptos que formulan algunos autores.

Se conceptua al Contrato de Seguro Marítimo como " un Contrato o Póliza de Seguro, es un acuerdo en virtud del cual una persona , llamada asegurador, conviene con arreglo a las condiciones específicas del Contrato, en indemnizar a otra persona llamada él asegurado por las pérdidas sufridas en relación con unos bienes, buque, mercancías u otros bienes muebles" (9)*

El autor Olvera Luna Omar, lo define como " un Contrato por el que una asegurador mediante la percepción de una prima se obliga a indemnizar en la forma y límites pactados los daños que pudiesen sufrir los intereses inherentes a una o varias expediciones marítimas, o a las operaciones que le procedan, acompañen o sigan" (10)*

-
- (8)* Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Curso Derecho Mercantil. Tomo II. Editorial Porrúa, S.A., Av. República de Argentina, 15 México, D.F., 1974. Undécima Edición. Pág. 219.
- (9)* Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y desarrollo TD/B/CA/ISL/27/REV. 1 "Aspectos Jurídicos y documentales del Contrato de Seguros Marítimos" Nueva York 1982, págs., 4, 7 y 8.
- (10)* Olvera de Luna, Omar " Manual de Derecho Marítimo" Editorial Porrúa, S.A., México 1981, op.cit. pág. 199.

En el transporte marítimo el Seguro marítimo siempre ha sido un instrumento que desde hace siglos, viene utilizándose en el transporte por mar, cuyo objeto a perseguido que el armador o el comprador y el vendedor de las mercancías desarrolle libremente sus actividades, al menos en relación a las consecuencias que pudieran presentarse en lo que respecta a las pérdidas financieras, y que pudieran venirse a configurar un deterioro de sus bienes como resultado de los diversos riesgos que se pueden presentar en la navegación.

La existencia de la necesidad de asegurar los bienes contra consecuencias económicas de su pérdida o deterioro ha llegado a ser una característica fundamental de la Sociedad moderna, especialmente tratándose de inversiones considerables, - como son buques, productos básicos, manufacturas o instalaciones industriales, etc.

En teoría se ha dicho que el fin de cualquier forma de seguro es remplazar lo que se ha perdido, tomando en cuenta que el asegurado no obtenga un beneficio de su pérdida sino que simplemente no se encuentre en una situación ruinoso cuando ocurra un siniestro, la solución consiste en que se obtenga una compensación que será de carácter monetario y que se concue con el nombre de indemnización.

Un principio fundamental del Contrato de Seguro Marítimo, es que para obtener la cobertura de éste se requiere que exista un interés asegurable, con el fin de que exista una relación Jurídica o de equidad entre la persona que se beneficia del-

seguro y el bien asegurado, considerándose como ejemplo; que exista un interés asegurable siempre que la persona de que se trate este en situación de beneficiarse de la llegada sin novedad del buque o de las mercancías, o pueda sufrir un perjuicio como resultado de una pérdida o avería.

4. CARACTERISTICAS PRINCIPALES DEL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO

El seguro marítimo, hoy en día, se extiende a proteger al asegurado contra daños o pérdidas sufridas en aguas interiores - o tierra adentro como parte incidental o complementaria de la travesía marítima.

Cualquier persona interesada en una aventura marítima que pueda sufrir detrimento en su patrimonio al momento de ocurrir un siniestro, él asegurado, tiene un interés asegurado, para que una persona pueda cobrar una indemnización de un asegurador - marítimo, debe probar dicho interés asegurable, aunque su nombre no aparezca en la póliza como asegurado o beneficiario.

Por regla general, los seguros marítimos se contratan por cuenta de quién corresponda de acuerdo con el artículo 222 de la Ley de navegación y comercio marítimo, empieza diciendo " que el seguro marítimo podrá contratarse por cuenta propia o de un tercero y se puede perfeccionar en el momento en que el solicitante tenga conocimiento de su aceptación por él asegurador". Por otra lado también en base al artículo 11 de la Ley de Contratos sobre seguro se establece que se tiene la libertad de poder contratar por cuenta de otro, con ó sin la designación de la persona del tercer asegurado.

La misma ley de contratos de seguro en su artículo 85 establece que todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro podrá ser objeto de contrato de seguro contra los daños

En realidad, los aseguradores aseguran el interés que el asegurado o beneficiario tenga en la conservación de la cosa si la pérdida o avería causa una pérdida pecuniaria en su patrimonio, dentro del contexto de lo que es el contrato de seguro existen diversas clases de seguro y que a este respecto el autor Olvera Luna Omar señala que pueden ser:

- a).-Seguros de cascos
 - b).-Seguro sobre mercancías
 - c).-Seguro de las responsabilidades inherentes o derivados del transporte
 - d).-Seguro sobre las fórmulas de "tiempo" y por "viaje"
 - e).-Seguro sobre las formas "por cuenta de quien corresponda"
- a).-Es el que presta cobertura a los daños que los riesgos de la navegación pueda generar sobre el buque, quedan comprendidos, salvo pacto en contrario dentro del seguro los elementos propios del buque pero no comprenden los efectos o mercancías porteadas.

- b).- Cubren los daños que pueden sufrir las cosas porteadas y sus accesorios, siempre que se describan e individualicen en la póliza.
- c).- En este caso destacan entre ellos el de gastos de contribución del naviero y del cargador, en los casos de avería gruesa, y el de responsabilidad por abordaje, u - - - otras responsabilidades del porteador
- d).- En el seguro sobre las modalidades de tiempo y de viaje el seguro operará únicamente sobre determinado número de viajes o por cierto tiempo de acuerdo a lo pactado por las partes en el contrato con opción de prórroga sobre el número de viajes o sobre tiempo.
- e).- En esta forma de póliza de seguro, es sucesoria, es decir vinculatoria sobre las personas que lleguen a adquirir interés o titularidad de las mercancías a que la póliza se refiera. (11)*

En el caso concreto de las mercancías o carga, es indispensable que el exportador conozca las modalidades marítimas de la compraventa que veremos en el inciso 8 de este capítulo, para saber en que momento el vendedor la transmite al comprador la responsabilidad de los riesgos estipulados en el capítulo III de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en sus artículos- 210 al 221, señalados también en el inciso 4 del capítulo I.

Las personas que pueden tener interés asegurable en el seguro marítimo tanto en lo que respecta al casco o a la carga son:

(11) * OLIVERA DE IJUNA, OMAR "Manual de Derecho Marítimo" ---
Editorial Porrúa, S.A. México 1981, Op.cit.201.

- a).- Propietarios, remitentes y consignatarios.
- b).- Acreedores hipotecarios.
- c).- Deudores hipotecarios.
- d).- Patrón y tripulación del buque.
- e).- Agente aduanal.
- f).- Navieros.
- g).- Depositarios.
- h).- Personas que ejercen derecho de retención.
- i).- Acreedores en general del asegurado o beneficiario.
- j).- Personas que ejecutan maniobras de salvamento.
- k).- Liquidadores de averías.
- l).- Aseguradores marítimos.
- ll).- Personas que esperan obtener utilidades de una aventura marítima como son fletantes, fletadores, estibadores, - alijadores y autoridades aduanales y marítimas.

Es importante señalar que las cosas principales en las que se tiene un interés asegurable y que se pueden amparar son:

- 1.- El buque
- 2.- Las mercancías
- 3.- El flete
- 4.- Los gastos y utilidades
- 5.- Salarios
- 6.- La responsabilidad del naviero derivada del ejercicio de - la navegación. (12)*

Consideramos importante analizar únicamente los 3 primeros conceptos y que son de mayor interés.

(12)* VI Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional organizado por la Academia de Arbitraje, ponencia - del DR. IGNACIO MELO RUIZ, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, 1980.

EL BUQUE, la ley de navegación y comercio marítimo, en su artículo 106, aplica a los buques las normas relativas a los bienes muebles, el navío y sus pertenencias y accesorios constituyen una universalidad de hecho, entendiéndose por pertenencias y accesorios del buque, la maquinaria, los instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento, y en general todas aquellas cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación y al ornamento de la nave, así también se consideran los fletes devengados de acuerdo al artículo 107.

LAS MERCANCIAS, de acuerdo con los usos y las costumbres del mar, el término de "mercancías" no incluye ni los equipajes y efectos personales de los tripulantes o pasajeros ni las provisiones ni los víveres que se encuentren a bordo.

por otro lado el artículo 332 del código de comercio establece que todas las mercancías deben ser objeto de comercio y que a la letra dice: Se estima mercantil el depósito si las cosas depositadas son objeto de comercio o si se hace a consecuencia de una operación mercantil.

En relación al flete, es tanto la contraprestación que el cargador debe pagar al naviero al efectuar un contrato de transporte marítimo denominado contrato de fletamento como lo estipula el artículo 157 de la ley de navegación y comercio marítimo, mismo que se manejó en el inciso anterior. (13)*

(13)* Código de Comercio y Leyes complementarias Editorial Porrúa, S.A., 44a. edición México 1985.

Otra situación de interés en el contrato de seguro es en lo - que se refiere a la materia de siniestros esos se pueden dividir de varias maneras y se pueden presentar como:

- 1.- pérdida total
- 2.- pérdida parcial
- 3.- pérdida total real
- 4.- pérdida total implícita o virtual
- 5.- Avería particular
- 6.- Avería gruesa

Quando existe una pérdida total implícita o virtual, el asegurado tiene derecho a hacer abandono al asegurador de las cosas aseguradas y reclamarle la pérdida total.

El abandono de mercancías procederá cuando exista una avería - que equivale a $3/4$ partes o más del valor asegurado.

En el caso de la avería particular es una pérdida parcial que solo afecta a un interés particular y hacia la cual no hay responsabilidad de contribuir al pago de dicha avería por parte de otros intereses.

Es avería gruesa todo daño o gasto extraordinario ocasionado - deliberadamente y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real de acuerdo al artículo 256 de la ley de navegación y comercio-marítimo que a la letra dice: "Es avería gruesa o común todo-daño o gasto extraordinario ocasionado deliberada y directamen

te por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de riesgo conocido y real:"

Los riesgos que en mayor medida se protegen son:

- a).- El Hundimiento
- b).- El naufragio
- c).- La rotura o varamiento del buque que lo inhabiliten para navegar, etc.

En la rama de seguro marítimo y transportes, en México la compañía Aseguradora Mexicana tiene una póliza de buques que protegen contra la pérdida total o parcial del buque, causada -- por diversas circunstancias durante la travesía de puerto a -- puerto, y que pueden ser:

- a).- Explosión
- b).- Rayo
- c).- Hundimiento
- d).- Incendio
- e).- Colisión del buque

También asegura los daños materiales causados por huelguistas -- o personas que toman parte en daños materiales causados por -- apresamiento, confiscación, destrucción o daño por incendios, -- así también daños causados por piratería del capitán o tripulación, cuando se presente algún siniestro, en este caso en relación a los daños estos deben estar certificados mediante una -- inspección que realizan en comercio internacional el agente local del LLOYD'S y el representante del BOARD UNDERWRITERS de-

Nueva York y a falta de estos la deberán llevar a cabo, el capitán del puerto, el consul mexicano, un notario público, la autoridad judicial o la autoridad política local.

En relación con este contrato encontramos que la cuestión más difícil es la determinación de los daños o de las pérdidas, la cual sólo puede ser efectuada por personal y técnicos en la materia por lo que en este campo el arbitraje internacional puede ser objeto de gran utilización.

En caso de controversias, el quejoso deberá ocurrir a la comisión nacional bancaria y de seguros en los términos del artículo 135 de la Ley General de Instituciones de Seguros, si dicho organismo no es declarado arbitro, previa declaración expresa del mismo, el quejoso podrá recurrir a los tribunales competentes del domicilio de la compañía aseguradora. (13)*

En materia de seguros la Ley de Instituciones de Seguros tiene reglamentado el procedimiento arbitral, en su Art. 135 señala 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.

El Juicio Arbitral se ajustará a dicha Ley y al procedimiento que convencionalmente fijan las partes en acta ante la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, de acuerdo con las disposiciones relativas del código de comercio, mismo que a falta de disposiciones en dicho código serán aplicables las del código de procedimientos civiles para el Distrito Federal.

Si alguna de las partes no estubiere de acuerdo en designar --
árbitro a la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, el reclau
mante podrá ocurrir desde luego ante los tribunales competen--
tes o en su defecto a otro arbitraje institucional privado.(14)

(14)* Ley General de Instituciones de Seguros, Editorial
Porrua, S.A., México, 1985.

5. CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DEL BUQUE

CONCEPTO.

Es aquel por virtud del cual el propietario se obliga a conferir al arrendamiento contra el pago de una renta el uso y el control de un navío, sin tripulación y sin armamento, esto es sin abastecerlo de lo necesario para la navegación.

De acuerdo con el artículo 150 de la Ley de Navegación el propietario arrendador no responde frente a terceros de los daños que se ocasionen durante la navegación, sin embargo las responsabilidades a cargo del naviero arrendatario podrán ejecutarse sobre el buque, que se considera como fortuna de mar.

En esta disposición pone en conflicto al arrendador y al arrendatario en innumerables cuestiones ya que a pesar de que el arrendador no es responsable frente a terceros de los daños que se ocasionen durante la navegación, su buque responde de dichos daños en razón de lo que se conoce como responsabilidad-objetiva, siempre cabe la posibilidad de que el arrendamiento aduzca que si se produjo un abordaje o un daño a instalaciones portuarias, etc., por causas de mal funcionamiento del buque y no a errores en el manejo .

Quando se presentan este tipo de anomalías con relación al navío son considerados como anomalías técnicas que y como consecuencia serán controversias de tipo técnicas de la estructura de las cuales habrá la necesidad de que aparezca

responsable y en este tipo de controversias técnicas pueden ser más fácilmente manejadas por arbitradores especializados en esta materia.

Otra fuente de controversias, susceptible de solución por vía arbitral, es la obligación del naviero arrendatario de responder ante el propietario de los créditos que graven el buque con motivo del tráfico marítimo (art. 151), si bien es cierto que para garantizar estos pagos el arrendatario puede contratar fianza a favor del arrendador, también es cierto que por la cuantía que pueden alcanzar dichos créditos la mencionada fianza puede ser insuficiente y también aquí surge la posibilidad de controversia de qué gastos deben ser a cargo del arrendador en concepto de conservación y mantenimiento del buque y qué gastos a cargo del arrendatario motivados por desgasturas ocasionados por manejo inadecuado o imprudencial del naviero arrendatario.

Por otra parte, como en cualquier arrendamiento, el arrendatario debe devolver el barco en las mismas condiciones en que lo recibió con el deterioro propio derivado del desgaste normal del mismo, y evidentemente, esto no es fácil dado el ambiente en que se realiza el arrendamiento, por lo que puede ser también causa de innumerables controversias que sólo a través del procedimiento arbitral pueden ser atinadamente resueltas.

6. CONTRATO DE CONSTRUCCION DE BUQUE

En relación con el contrato de construcción de buque, no existe al parecer contrato-tipo, sin embargo es evidente que este contrato ofrece un campo fértil para el procedimiento arbitral.

Los contratos de construcción de buque de acuerdo con los señalamientos que hace el autor FRANCISCO FARIÑA, que con relación a la propiedad del bien podrá corresponder al constructor o -- bien a la persona o entidad que lo ha encargado para su construcción.

El mismo autor también señala que en estos contratos la propiedad puede ser transferida, por acuerdo de las partes, y que -- por tal motivo no representa este acuerdo la circunstancia de haber anticipado el comprador cantidades sobre el precio estipulado, a la transferencia de la propiedad, derechos y responsabilidades de las partes, esto sólo se presenta en el momento de la entrega, así como de los plazos de pago del precio, esta do en que a de realizarse la forma de posesión que pueden presentarse diversas circunstancias como puede ser demoras penalidades y motivos de rescisión, todos estos tipos de cláusulas pueden ser motivos para que existan discrepancias entre -- las partes y estas a su vez se convierten en complicados litigios.

La construcción de buque .Está supeditada en muchos países a -- condiciones o autorizaciones administrativas y en este caso el proyecto del contrato de construcción de buques tendrá que --

contener cláusulas condicionadas o condicionando la validez - del mismo u obtener la autorización necesaria a este respecto menciona el autor FARINA que este contrato carece generalmente de regulaciones especiales en las legislaciones comerciales marítimas como consecuencia se utiliza el ordenamiento civil y mercantil.

Por otro lado también señala que con relación con las cláusulas y estipulaciones esenciales de este contrato particularmente versan sobre:

- a).- Características técnicas.
- b).- Especificaciones lineales.
- c).- Capacidad de carga.
- d).- Material de construcción específico.
- e).- Características de forma.
- f).- Características de aparejo.
- g).- Características de acabado.

A continuación trataremos de ver las formas en que se presenta en contrato.

7.- DIVERSAS FORMAS DE CONSTRUCCION DE BUQUE

A este respecto, los autores RAUL CERVANTES HUMADA y FRANCISCO FARINA señalan que en cuanto a la existencia del contrato es - de dos maneras:

- 1.- Construcción por economía o administración.
- 2.- Construcción por presupuesto o a Forfait.

1).- En esta forma la construcción de buque puede realizarse exclusivamente por cuenta del comitente, el armador compra los materiales, paga los jornaleros y tiene intermención en los trabajos, así mismo se establece en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en su artículo 101 -- que a la letra dice:

"Cuando el presunto propietario o naviero aportare materiales para la construcción de un buque, en cuyo caso se aplicaran las normas relativas al contrato de obre, y el navío se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción.

2).- Cuando en el contrato de construcción se estableciera la obligación de que el astillero 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 de acuerdo al artículo 102 de la Ley antes citada.

Desde luego que este último es el tipo de contrato más utilizado, el cual en la doctrina francesa señala FARIÑA que es llamado "A FORFAIT".

Los problemas que pueden surgir con relación a este contrato son múltiples y que los más comunes son:

- a).- Incumplimiento del comprador al pago del precio.
- b).- Falta de entrega oportunamente del buque siendo esta causa ajena al vendedor.

- c).- Rechazo del comprador de recibir el barco.
- d).- Imposibilidad del vendedor para sostener el precio por las situaciones cambiantes del Mercado Internacional.
- e).- Incumplimiento del vendedor al realizar la construcción a las especificaciones contratadas.

A este respecto corresponde mencionar que, aún cuando en la práctica sería difícil que un buque resulte con vicios ocultos de construcción, ya que normalmente se estipula que la aceptación del barco está sujeta a la aprobación generalmente de la Compañía LLOYDS, o en el caso de que no intervenga una empresa calificadora, la construcción se sujeta a la vigilancia de la Secretaría de Marina, en cualquier forma el principal interés del comprador es que el barco reúna las características de calidad ordenadas por él, y que en todo caso el constructor es el responsable de tales vicios o defectos.

Ahora cabe señalar que la resolución de este tipo de controversias es un campo propicio al arbitraje, además la construcción de buques se apoya a través de emisión de garantías que otorgan los bancos, las compañías de seguros y otros, y que de conformidad con las reglas uniformes para las garantías contractuales adoptadas por el consejo de la Cámara de Comercio Internacional y que estas regulan las garantías que otorguen los bancos de la cual de acuerdo con dichas reglas, las partes se obligan mediante convenio a someter al arbitraje la solución de los desacuerdos, que surjan en relación con la garantía, - - -

mismo que se apegaran a lo dispuesto en las reglas de la corte de arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional y otra -- será a través de las reglas de la comisión de las Naciones -- Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) o -- cualquier otra regla que llegaran a designar las partes.(15)

(15) * FARINA, FRANCISCO "Derecho Comercial Marítimo"
Tomo I Editorial BOGHS, segunda edición amplia-
da España, 1979 op.cit.pags. 108 y 109.

B. COMPRA VENTAS MARITIMAS

a. Evolución.

En este contrato no se debería de hablar de compraventas marítimas ya que no se trata de una situación distinta a la compraventa civil o mercantil, sino compraventa que por su conexión con el mar adquiere modalidades específicas.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimo hace mención, no ha compraventas marítimas sino a las modalidades marítimas de la compraventa.

Las modalidades provienen de la conexión de una compraventa -- con el mar, esta conexión era muy remota porque los antiguos -- navieros eran a la vez cargadores, los cuales llevaban a ultramar sus propias mercancías para ofrecerlas a la venta en el -- puerto en que llegara o en su caso en los lugares donde se celebraban ferias comerciales.

Posteriormente y conforme el naviero se fué especializando en la transportación de mercancías ajenas, las compraventas se -- fueron relacionando con el contrato de transporte marítimo.

Así empieza a surgir la necesidad de que el vendedor se obliga a embarcar en determinado navío las mercancías y en determinado tiempo comenzando a existir la obligación de las partes una vez celebrada la compraventa, implantándose la modalidad de -- transportar la mercancía por la vía marítima.

En la actualidad estas compraventas con modalidades marítimas especiales son utilizadas en casi todo el mundo, y que nuestra Ley las define de la siguiente manera.

b. M O D A L I D A D E S

- a).- LAB o FOB = Venta libre a bordo
- b).- CB o FAS = Ventas al costado del buque
- c).- CSF, CIF o CAF= Compra venta costo, seguro y flete

Venta Libre a Bordo

En relación con esta modalidad conforme al artículo 213 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que a la letra dice:

La cosa vendida deberá entregarse para su transportación a -- bordo del buque en el lugar y tiempo convenidos desde el momento de la entrega, la responsabilidad de los riesgos se transmitirá al comprador, importante es señalar que en este caso en el precio de la cosa comprenderá todos los gastos, Impuestos y Derechos que se causen hasta el momento de su entrega a bordo de acuerdo al artículo 214 de la misma Ley.

Ventas al Costado del Buque

En este caso es aplicable la que estipula el artículo anterior y con la salvedad de que el vendedor cumplirá su obligación de entregar las mercancías al colocarlas en el muelle, al costado del buque y desde ese momento operará la responsabilidad en -- los riesgos al comprador según artículo 215 L.N.C.M. (16)*

 (16)* Ley de Navegación y comercio Marítimo
 Editorial Porrúa, S.A. Edición 1985.

Compra Venta Costo, Seguro y Flete

En este tipo de compraventa el precio comprenderá el precio de la cosa más el importe de las primas del seguro y el importe de los fletes hasta el lugar convenido para la mercancía sea recibida por el comprador artículo 216 de la Ley antes citada.

Respecto a la Venta CIF, el vendedor se obligará:

- I.- A contratar el transporte en los términos convenidos, a pagar los fletes y a obtener del porteador el conocimiento de embarque correspondiente.
- II.- A contratar y pagar, a favor del comprador o de la persona que este indique la prima del seguro sobre las cosas vendidas, el cual deberá cubrir los riesgos convenidos o los usuales y a obtener del asegurador la póliza y el certificado correspondiente.
- III.- A entregar los documentos al comprador o a la persona que el indique, los riesgos se transmiten al comprador desde el momento en que la cosa sea entregada al porteador, y en ese momento entra la vigencia del seguro.

Estas modalidades fueron elaboradas en el derecho marítimo y que ahora son también utilizadas en el derecho mercantil, así mismo se aplican a toda clase de compraventas relacionadas con cualquier tipo de transporte.

En relación con estos contratos la Cámara de Comercio Internacional realizó una recopilación sobre usos con el fin de --

tratar de unificar internacionalmente, las normas sobre estas --
compraventas y sobre el cumplimiento al crédito documentario,
la cual culminó en las reglas de Viena o reglas de uso, uni --
forme relativas a los créditos documentarios.

Sobre este particular conviene mencionar que es el campo más --
propicio para el arbitraje, toda vez que la propia Cámara de --
Comercio Internacional se ha propugnado, que por todas las --
disputas que surjan en relación con estas operaciones sean --
resueltas confidencialmente a través de la corte de Arbitraje
de la Cámara de Comercio Internacional, siendo este un proce-
dimiento procesal valioso y eficaz para todos los comercian --
tes y para hombres de negocios relacionados con el comercio --
Internacional (17)*

(17)* Instituto Mexicano de Comercio Exterior
"Guía del Exportador Mexicano" Tomo II,
Edición 1981, Capítulo XVIII.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

CAPITULO II

- (1) "Los contratos de Fletamento"
Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante Comisión Nacional de Fletes Marítimos, elaborado por CHAVEZ GUTIERREZ EDUARDO, Edición 1981, Op. Cit. Pág. 9
- (2) IBIDEM pág. 15.
- (3) ECHEVERRIA RIVERA, LUIS E. "El Transporte Marítimo", - Editorial Aranzadi, Pamplona 1973, Op, Cit. Pág. 27
- (4) CERVANTES AHUMADA, RAUL "Derecho Marítimo", Editorial-Herrero, S. A., primera edición 1970, Op. Cit. Pág. 606.
- (5) Ley de Navegación y Comercio Marítimo, publicada en el Diario Oficial del 21 de noviembre de 1963.
- (6) CERVANTES AHUMADA, RAUL. Op. Cit. Pág. 607.
- (7) Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías 1978, "Reglas de Hamburgo".
- (8) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, JOAQUIN. Curso de Derecho Mercantil, Tomo II, Editorial Porrúa, S.A., Av. República -- de Argentina, 15, México, D.F., 1974, Undécima Edición Pág. 219.
- (9) Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo TD/8/CA/ISL/27/REV. 1 "Aspectos Jurídicos y Documentales del Contrato de Seguro Marítimo" Nueva York 1982. Pág. 4, 5, 7 y 8.
- (10) OLVERA DE LUNA, OMAR "Manual de Derecho Marítimo" Editorial Porrúa, S.A., México 1981, Op. Cit. Pág. 199.
- (11) IBIDEM Op. Cit. Pág. 201.
- (12) VI Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional, - organizado por la Academia de Arbitraje, ponencia del DR. IGNACIO MELO RUIZ, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, 1980.
- (13) Código de Comercio y Leyes complementarias Editorial - Porrúa, S. A., 44a. Edición México 1985.
- (14) Ley General de Instituciones de Seguros, Editorial - - Porrúa, S. A., México, 1985.
- (15) FARIÑA, FRANCISCO "Derecho Comercial Marítimo", Tomo I Editorial BOCHS, segunda edición ampliada España, 1979 Op. Cit. Págs. 108 y 109.

- (16) Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
- (17) Instituto Mexicano de Comercio Exterior "Guía del Exportador Mexicano" Tomo II, edición 1981, capítulo -- XVII.

C A P I T U L O

III

ANALISIS DEL JUICIO ARBITRAL

CAPITULO III

ANALISIS JURIDICO DEL JUICIO ARBITRAL

A continuación, pasamos a abordar el análisis jurídico del juicio arbitral, el cual resulta de total importancia, pues, además de que en él determinaremos su naturaleza jurídica, veremos el funcionamiento y desarrollo de esta figura procesal. Sin embargo, es necesario precisar qué es lo que debemos entender por Juicio Arbitral, es decir, establecer el concepto del Juicio Arbitral.

1.- CONCEPTO

El maestro HUGO ALSINA, señala que:

"En ciertos casos, la ley permite a las partes, bajo determinadas condiciones, substraerse a la intervención de los órganos jurisdiccionales del Estado para someter la decisión de sus controversias a jueces de selección que toman el nombre de árbitros a fin de distinguirlos de los magistrados" (1)*

En estas condiciones y de acuerdo con lo señalado por el maestro ALSINA, podemos afirmar lo siguiente:

Arbitraje es la Institución Jurídica por la cual la Ley autoriza a las partes, a través de una cláusula compromisoria, o bien, en un compromiso, a someter sus diferencias presentes o futuras, a la decisión de una o más personas llamadas árbitros.

(1)* ALSINA, HUGO "Tratado Teórico Práctico de Derecho Procesal Civil y Comercial" Tomo - VII - Editorial, Sociedad Anónima Comercial Industrial y Financiera, Buenos Aires, Argentina 1965, op. cit. págs. 17 y 18.

Efectivamente como dijimos, el arbitraje, es una Institu----
ción, pues tiene una estructura, misma que arroja como ele--
mentos esenciales, los siguientes.

a).- Un acuerdo de voluntades, plasmado en un compromiso o -
en una cláusula compromisoria, según sea el caso, por el que
las partes, en ejercicio del Derecho que les confiere la - -
ley, someten sus diferencias, presentes o futuras, a éste --
tipo de procedimientos.

b).- El árbitro o árbitros, son las personas designadas por-
las partes o en su caso por el juez, como se será más adelan-
te, para dirimir las controversias que estos les presenten -
una vez sustraído el procedimiento, como podemos observar, -
si faltare alguno de estos elementos esenciales, es imposi--
ble que podamos hablar de arbitraje.

A continuación, pasaremos al análisis de la naturaleza jurí-
dica del mismo.

2.- NATURALEZA JURIDICA DEL JUICIO ARBITRAL

De gran importancia resulta estudiar las diferentes doctri--
nas que tratan de la naturaleza jurídica del arbitraje.

Así tenemos que existen tres importantes teorías al respec--
to:

A).- TEORIA CONTRACTUAL

B).- TEORIA INTERMEDIA

C).- TEORIA JURISDICCIONALISTA

A).- TEORIA CONTRACTUAL

El maestro MANUEL SERRA DOMINGUES, afirma acerca de esta teoría lo siguiente:

Considera que parten principalmente estas teorías (La Contractual) del momento inicial del arbitraje.

El contrato de compromiso, teniendo las partes facultad de disposición sobre el propio derecho, pudiendo renunciarlo y restringirlo, pueden así mismo, resolver, los conflictos surgidos en la forma que estimen más convenientes, incluso concediendo facultades a un tercero para que las resuelvan, en cuyo caso, - la resolución del tercero debiene obligatoriamente para las partes, al haber sido aceptada de antemano por ellos la resolución arbitral, es equivalente a un contrato, aunque el estado le conceda unos determinados efectos jurídicos similares a los jurisdiccionales, y no se producen empero por la mera intervención del árbitro, sino más bien por concesión del estado.

El maestro hace un señalamiento en que existen profundas diferencias, que nos obligan a efectuar una subdivisión. (2)*

a).- El arbitraje como una transacción anticipada, teoría sostenida también por ROCCO, quien entendia que esencialmente el compromiso no es más que una transacción con la particularidad de que la determinación de sus condiciones, en lugar de ser hecha inmediatamente por las partes, es remitida, por estas a uno o varios terceros de su confianza, las cuales deben proceder con las normas y en la forma por aquellos establecida, no existe --

(2)* SERRA DOMINGUES, MANUEL "Estudios de Derecho Procesal" Editorial, Ariel, Barcelona España - 1969, -- op.cit.pág. 573.

función jurisdiccional, sino puras relaciones privadas no dándose la falta de subjección voluntaria a la norma propia de la jurisdicción, sino que por lo contrario, las partes quieren so meterse espontáneamente a la norma y preeven ellas mismas, de común acuerdo, a eliminar toda incertidumbre sobre el alcance de sus derechos. (3)*

Esta teoría ha sido fuertemente criticada por el maestro CARNE LUTTI, quien afirma:

Que mientras la sentencia del juez en cuanto al órgano del poder público que liga al subdicto con o contra su voluntad si - el arbitro puede imponer su parecer a las partes es por que es tas han aceptado previamente esa decisión; el Laudor Arbitral es el resultado de la libertad de los contendientes, no de su subjección, porque si el resultado no es libre " IN EFFECTU ", ha sido libre " IN CAUSA ", y tiene por lo tanto, fuerza para obligar, porque ellos quisieron, que se les obligara, de ahí - que el arbitro no sea un juez, ni el arbitraje un fenómeno pro cesal, sino material o sustantivo, que por razón de la función constituye un contrato de decisión mientras que por su estructura es un contrato de trato procedimental, pero no existe úni co contrato, el principal de compromiso, sino además, un segun do contrato anterior, consistente en un contrato de cambio, -- cuya verdadera naturaleza, oscilante entre el mandato y el --- arrendamiento de servicios, se inclina más bien por el Primero.

- - - - -

(3)* ROCCO, HUGO "La Sentencia Civil" traducción - ovejero, México 1944, pags. 73 a 75 citado por SERRA DOMINGUEZ, MANUEL, op.cit.pag. 573.

Por otro lado, GUASP señala que, sin lugar a dudas, se constituye un contrato en toda la extensión de la palabra, ya que dentro de él se reúnen los elementos esenciales de todo contrato como son: el consentimiento y objeto.

Asimismo, como accesorio de este contrato principal, existe uno llamado contrato de arbitraje, que es el celebrado entre las partes y el árbitro o los árbitros. (4)*

c).- El arbitraje como actividad meramente lógica. "Esta posición, es exclusivamente italiana, adoptada por primera vez por el conocido procesalista CHIOVENDA, para quien hallándose compuesta la sentencia del juicio lógico y de mandato y siendo exclusivo el segundo del Estado, debe negarse carácter jurisdiccional al arbitraje por falta de poderes jurisdiccionales, la diferencia esencial entre el laudo arbitral y la sentencia del estado, consiste en que el estado reconoce aquél sólo en cuanto se ha querido y decidido por las partes, pero no puede ver en el compromiso de la propia autoridad como en las sentencias propias (5)*

(4) * GUASP, JAIME "El Arbitraje en el Derecho - Español", pag. 16, Barcelona España 1956, - citado por SERRA DOMINGUEZ, MANUEL, op.cit. pag. 574.

(5) * CHIOVENDA, JOSE "Principios de Derecho Procesal Civil", traducción CASALS, Madrid España, Tomo I pag. 127 citado por SERRA DOMINGUEZ, MANUEL op.cit.pag. 575.

No estamos de acuerdo con lo expuesto por el maestro CHIOVEN
DA, pues, si bien es cierto que el árbitro no puede ejecutar
 sus resoluciones y requiere del juez ordinario para ello, --
 también es cierto que el laudo produce efectos jurídicos, in
dependientemente que requiera de la homologación de dichos -
 efectos jurídicos, deben considerarse jurisdiccionales, pues
 el árbitro al resolver, ha dicho el derecho, asimismo, no po
demos decir que tenga una jurisdicción tan amplia como el --
 juez, pero sí una jurisdicción limitada al caso que se le --
 plantee.

Al respecto, el DR. CARLOS ARELLANO GARCIA, nos dice:
 Desde el ángulo de la posibilidad de que la función jurisdic
 cional la desempeña el estado a través de los órganos del po
der público especializado en la administración de justicia o
 bien la reduce el Estado a través de los órganos arbitrales
 que pueden ser particulares, a los que el derecho les permiti
 te su actuación conforme a derecho, para resolver controver
 sias cuando se ha admitido por los litigantes la posibilidad
 de una resolución arbitral.

La jurisdicción arbitral nunca ha sido tan plena como la ju
risdicción ordinaria, pues hay asuntos que no se pueden com
prometer en árbitros, por ejemplo:

EL DIVORCIO (6)*

(6)* Arellano Garcia, Carlos "Teoria General del Proceso"
 Primera Edición, Editorial Porrúa, S.A, México, 1980 .
 pags. 354 y 355

B) .- TEORIAS INTERMEDIAS

" Con respecto a estas teorías, dice SERRA DOMINGUEZ, que -- surgen principalmente en Italia, y que a estas teorías no se les considera como aquellas teorías que se le reconocen en el arbitraje como en los dos casos como puede ser el contractual y el jurisdiccional, sino aquellas otras que reconociendo la función de los árbitros y la del juez, se inclinan a considerarlas en un mismo plano, pero con naturaleza jurídica diversa .

El principal representante de esta orientación es CARNELOTTI; para quien el proceso arbitral es equivalente al proceso contencioso de consignación resolviéndose en una heterocomposición, en un subrogado procesal, aunque muy próximo al proceso

Asimismo, CARNACINI - VASSETTI, sostienen que "La función de los árbitros tiene carácter público, pero este depende formalmente del decreto del pretor, no es concebible una función pública que surja de un negocio entre partes privadas, como es el compromiso, sin una consagración por parte de los órganos del Estado soberano".

Nosotros creemos que la función de los árbitros es eminentemente privada y no pública, ya que según vimos anteriormente cuando tratamos sobre la constitucionalidad de este proceso, el árbitro no es la autoridad pública, y en consecuencia la actividad que realiza es de carácter privado, actividad que no obstante, reconocida por el estado al otorgar a los árbitros la facultad de dirimir una determinada controversia, --

además de que la ley concede a las partes el derecho de poder elegir de acuerdo a la protección de sus intereses.(7)*

(7)* Carne Jutti, Francisco "Instituzioni Diritto o Procesale Civile", Quinta Edición Roma, 1956 Tomo I - pág.63 citado por Serra Dominguez, Manuel pag.576.

Por último diremos que, a nuestra consideración, la naturaleza del juicio arbitral, está compuesta por dos elementos, -- que son:

a).- CONTRACTUAL.- El arbitraje, como ya hemos visto, surge de un acuerdo de voluntades plasmado en una cláusula compromisoria, o bien, en un compromiso arbitral, en virtud de las cuales, las partes se obligan a someter sus diferencias a la decisión de una Tercera persona, llamada Arbitro.

b).- JURISDICCIONAL.- Toda vez que la Ley permite a las partes someterse al juicio arbitral, esta misma concede al árbitro jurisdicción de carácter limitado, es decir, que solamente pueden resolver los conflictos que se le plantea.

Asimismo, los efectos del Laudo y de la sentencia, son los mismos aunque como ya dijimos, en el primero, un tanto cuanto restringida, pero ambas resuelven una controversia, obligando a las partes a su cumplimiento voluntario o forzoso, -- aún cuando el árbitro deba recurrir a la justicia ordinaria para la ejecución del mismo derecho para sujetarse a este -- procedimiento, pero la emologación no le da, a nuestro juicio, carácter público, como sostienen los tratadistas citados, ya que únicamente tiene por objeto que el juez analice que el laudo cumpla con los requisitos formales de una sentencia, pero no revisar el fondo de la misma, aunque revista a la resolución de la coercitividad para que sea ejecutada -- si no es cumplida voluntariamente por la parte perdedora pe-

ro de ninguna manera el pretendido carácter público de esta función proviene de la homologación como supone esta teoría.

C).- TEORIAS JURISDICCIONALISTAS

"Las teorías jurisdiccionalistas predominaron a finales del pasado siglo , principalmente en Italia pero también en Alemania, Francia, e, incluso en España, nos dice SERRA DOMINGUEZ.

(8)*

El principal representante de esta teoría fue MORTARA, para quien "Los árbitros en el momento de juzgar, no representan a las partes, sino a la soberanía que administra la justicia -- guiada por criterios totalmente impersonales; el consentimiento de las partes es el motivo por el estado otorga a los árbitros jurisdicción, pero esta deriva del estado, no de las partes". (9)*

Estamos de acuerdo con lo expuesto por el maestro MONTORA, -- pues, efectivamente los árbitros, en el momento de juzgar no están representando a las partes en el conflicto, sino al estado, el cual, en virtud del sometimiento de las partes en el compromiso arbitral, les otorga la facultad de decir el derecho o sea, la jurisdicción, desde luego limitada al asunto -- que se les plantea.

(8)* Serra Dominguez, Manuel "Estudios de Derecho Procesal" Editorial Ariel, Barcelona España 1969, Op.Cit.pág.578.

(9)* IBIDEM pág.579 .

LOS ARBITROS

A).- CONCEPTO DE ARBITRO.- El maestro JOSE BECERRA BAUTISTA, nos dice lo siguiente, respecto del concepto del árbitro:

Etimológicamente, árbitro viene del latin (ARBITER) que era-
definido con estas palabras: ARBITER EST QUI HONORIS CAUSA -
DELIGITUR AB HIS QUI CONTRO VERSIAM HABENT UT EXBONA FIDE, -
EX AEQUO ET BONO, CONTROVERSIAM DIRIMAT, o sea Arbitro es el
escogido por honoríficas razones, por aquellos que tienen --
una controversia, para que la diriman basado en buena fé y -
en la equidad.

En Roma, nos continúa diciendo el mismo tratadista, los árbi-
tros podian dirimir la controversia aplicando el derecho es-
tricto o según la equidad, de buena fé:

CONTROVERSIAM DIRIMAT SECUNDUM IUS AUT SECUNDUM AEQUO ET BO-
NO... EKJURE AUT EX FIDE BONA, EX AEQUO ET BONO.

En la tercera partida se dice: Arbitros en latin tanto quiere
decir en romance como jueces avenidores, que son escogidos -
ET de las partes para librar la contienda que es entre ellos
ET estos son en dos maneras la primera es según derecho; la-
otra manera que llaman en latin arbitradores que quiere de-
cir tanto como alvedriado, RES ET comunales amigos, para ave-
nir la contienda en cualquier manera que ellos tuvieran por-
bien (Ley 23, Título 14).

Estos antecedentes, finaliza diciendo Don JOSE BECERRA --
 BAUTISTA, todavía permiten distinguir entre los árbitros propiamente tales o árbitros de derecho y los amigables componedores o arbitradores, que emiten su laudo en conciencia (10)*.

Efectivamente, de los conceptos antes señalados, podemos distinguir a los árbitros o árbitros Iuris y a los amigables -- componedores o arbitradores.

Los primeros, son aquellos que durante el desarrollo del procedimiento, hasta su culminación, siguen las Reglas del Derecho, es decir, resuelven la controversia que les plantea con apego a la Ley.

Los segundos, son aquellos que no están sujetos a seguir y -- aplicar el Derecho y, por lo tanto, resuelven la controversia de acuerdo a las máximas de la Equidad, Buena Fé y a su Leal-Saber y Entender, es decir, emiten su fallo a su conciencia.

Cabe aclarar, que para los efectos de nuestro trabajo, únicamente estudiaremos la figura del árbitro Iuris, por lo que, -- una vez que ha quedado establecido su concepto pasaremos al -- análisis de los requisitos que deben satisfacer quienes pueden ser árbitros.

 (10)* Becerra Bautista, Jose "El Proceso Civil en México"
 Sexta Edición Editorial Porrúa, S.A. México 1977, --
 Pag. 389

B).- CAPACIDAD.- Respecto a la capacidad que necesita una -- persona para poder ser árbitro, el maestro EDUARDO PALLARES- afirma lo siguiente:

"El código no tiene precepto alguno que determine quienes -- puede ser árbitros, pero teniendo en cuenta que las personas que los nombran celebran con ellos un contrato, y que de -- este dimanen obligaciones, responsabilidades, y derechos en- contra y a favor de los árbitros las personas capaces según- el derecho civil o sea los mayores de edad que no encuentran en estado de interdicción. Tampoco pueden ejercer ese cargo- por virtud de una sentencia del orden penal, cuando ésta los priva del ejercicio de sus derechos civiles" (11)*

En el mismo sentido el maestro HUMBERTO BRISEÑO SIERRA comen- ta:

"Ni los códigos civiles, ni los procesales, ni las leyes or- gánicas se refieren a las calidades de los árbitros hay, des de luego, la disposición general del artículo 647 del Código Civil, en el sentido de que el mayor de edad dispone libre- mente de su personas y bienes. (12)*

En efecto, no existe disposición alguna que regule la capa- cidad que debe tener una persona para fungir como árbitro. - por lo que debemos tomar en cuenta, como lo afirma el maes--

(11) * Pallares, Eduardo "Derecho Procesal Civil", - Séptima Edición, Editorial Porrúa, S.A., Méxi- co 1978, Op. Cit. Pág. 579.

(12) * Briseño Sierra Humberto, "Estudios de Derecho Procesal", Tomo II- Primera Edición, Editorial y Distribuidor Cárdenas, México 1980, Op. Cit. Pág. 645.

tro PALLARES, que para ser árbitro es necesario celebrar un - contrato llamado de arbitraje, al cual ya nos hemos referido - en páginas anteriores, podemos concluir, que pueden ser, to-- das aquellas personas mayores de edad, que se encuentren en - pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles. es decir, que no estén capacitados.

C).- NOMBRAMIENTO DE LOS ARBITROS.- Su número.- Generalmente- sostiene el maestro HUGO ALSINA, los árbitros son designados- en el compromiso, porque es entonces cuando se conocen las -- cuestiones que motivan la divergencia; pero ningún inconve- - niente hay en que se les designe en la cláusula compromisoria.

Estamos de acuerdo con el maestro ALSINA, pues como ya dijimos al hablar de la formalización del arbitraje, la naturaleza de estas figuras son diferentes, en tanto que la cláusula compro- misoria es una promesa de contrato, por lo que las partes se - obligan a otorgarse el compromiso, una vez que surja la contro- versia derivada del instrumento del cual forma parte, es posi- ble que en cuanto a su contenido, las partes convengan en for- ma específica las cuestiones que se someterán a la decisión - de los árbitros, hacer la designación de los mismos, fijar -- las reglas del procedimiento, etc., o bien, únicamente pueden limitar a convenir que sus diferencias las someterán al arbi- traje, dejando para el compromiso las determinaciones en con- creto antes señaladas.

El compromiso como un contrato en toda la extensión de la palabra, que surge cuando la controversia se ha suscitado, por lo que es indispensable que en el, los contratantes especifiquen todos los elementos que regularán el conflicto, como son: El nombre de las partes, el carácter con el que contratan, ennegocio materia del conflicto, las reglas del procedimiento, - el árbitro o árbitros que decidirán la controversia, etc.

Siguiendo con la exposición que sobre el tema nos hace el maestro ALSINA, transcribimos el siguiente párrado:

"Que si las partes no se ponen de acuerdo corresponderá al juez la designación de los árbitros. Pero la conformidad debe ser mutua; bastando que una de las partes manifiesta desconfianza con el árbitro propuesto por la contraria, para que esta se vea obligada a proponer otra persona, y de no hacerlo así, - se está en el caso de desacuerdo que autoriza la designación de Oficio". (13)*

En efecto, si las partes no se pusieran de acuerdo a la designación del árbitro, deberán acudir ante el juez, lo que provoca que se inicie el procedimiento conocido como medios preparatorios al juicio arbitral, el cual ya ha sido analizado cuando hablamos de la formalización del arbitraje, por lo que en forma muy breve nos referimos nuevamente a el.

(13)* Alsina, Hugo "Tratado Teórico Practico de Derecho - Procesal y Comercial" Tomo VII, Op.Cit.Pag.54

Nuestro código de procedimientos civiles para el Distrito -- Federal, en sus Artículos 220 al 223 regula este procedimien- to, cuyas disposiciones establecen que: Cuando las partes - sometieren sus diferencias a la decisión de un árbitro y es- te no estuviere dentro de la Escritura Pública o Privada, se debe preparar el juicio arbitral, procediendo el juez al nom- bramiento del árbitro.

Para tal efecto cualquiera de los interesados deberá presen- tar el documento donde consta la cláusula compromisoria o -- bien el compromiso arbitral, para que el juez los cite a una junta, dentro del tercer día, para que se presenten a elegir árbitro, apercibiéndolos de que, en caso de no hacerlo, lo - hará el en su rebeldía.

El día señalado para la junta, el juez exhortará a los inte- resados para que designen árbitro de común acuerdo, y en ca- so contrario, el juez no nombrará ente las personas que son- listadas anualmente por el Tribunal Superior de Justicia pa- ra fungir como árbitros. Una vez concluida la junta, con el Acta levantada en la misma, se inician las gestiones del ár- bitro.

Como podemos apreciar, nuestro derecho, en este sentido es - muy similar al Italiano, ya que en ambos se da la oportuni- dad a las partes para que estas designen al árbitro o árbi- tros que resuelvan la controversia antes de que el juez la - realice de oficio.

Por otra parte, una vez que ha quedado establecido como y - - quienes designan a los árbitros, pasaremos al estudio del número de árbitros que pueden conocer del asunto.

El maestro BRISEÑO SIERRA nos comenta lo siguiente:

"Las legislaciones no suelen imponer restricción a la elección de un árbitro único o de un tribunal colegiado"

Efectivamente nuestra legislación permite que el tribunal arbitral puede estar constituido por una o más personas, según se desprende del Artículo 621 de nuestro Código Procesal, que nos dice, que cuando hay árbitro único, las partes pueden nombrar libremente un secretario dentro de los tres primeros días - en que debe actuar el árbitro, si no lo hicieren, o no llegaren a ponerse de acuerdo, lo nombrará el árbitro, debiendo pagarle las partes sus honorarios.

Asimismo, este artículo en su segundo párrafo dispone que cuando sean varios árbitros deberán de entre ellos mismos elegir - al secretario, sin que por ello tenga derecho a mayores emolumentos.

Nuestra legislación, además, permite que el tribunal arbitral esté constituido cuando fueren varios árbitros, por número par o impar. Así se desprende del contenido de los artículos 625 y 627, los cuales establecen lo siguiente:

Que el laudo deberá ser firmado por cada uno de los árbitros y, en caso de haber más de dos, si la minoría rehusare hacerlo, los otros lo harán constar y en laudo tendrá el mismo efecto que si hubiere sido firmado por todos.

Y que en caso de que el tribunal esté constituido por número par y los votos al resolver, resulten empatados, deberá nombrarse un tercero en discordia cuyo voto romperá el empate.

Efectivamente, si el tribunal arbitral está constituido por número impar de árbitros, estos, al emitir su laudo, deben firmarlo; sin embargo puede darse el caso de que alguno de los árbitros no esté conforme con el laudo emitido, ya sea en su totalidad o nada más en alguna parte del mismo y en consecuencia, se niegue a firmarlo, por lo que dispone nuestra legislación, los demás árbitros deberán hacer constar la negativa de aquél y el laudo tendrá la misma eficacia que si hubiere sido firmado por todos.

Asimismo según lo mencionamos anteriormente, el tribunal arbitral puede estar compuesto por número par de árbitros, y suceder que por tener diferentes criterios, no puedan emitir su resolución haciéndose, en este caso, necesaria la presencia del tercero en discordia, lo que ocasionaría que la emisión del laudo se retrase, a fin de que este pueda estudiar el expediente para poder dictar su resolución.

Nosotros creemos que debido a que uno de los objetivos que se persigue con el Juicio Arbitral es la rapidez y evitar -

demoras perjudiciales para las partes, que los árbitros cuando son pares y tengan criterios diferentes que les impida -- emitir su laudo dilaten la resolución, es conveniente que el tribunal arbitral esté constituido por número impar de árbitros por lo que, consideramos en este sentido debe conducirse nuestra Ley Procesal.

D).- EXCUSAS Y RECUSACIONES.- Dentro de nuestro código de -- procedimientos civiles para el Distrito Federal, se establecen una serie de impedimentos que afectan al árbitro nombrado, así como al procedimiento, ya que este tiene la obligación de excusarse del conocimiento del asunto, debiendo expresar concretamente la causa en que se funda dicha excusa.

Por otra parte, si existiendo el impedimento, no se hubiere inhibido el árbitro del conocimiento del negocio, la parte interesada podrá hacerlo valer, a través de la recusación -- con causa, la cual tiene objeto separar al árbitro del conocimiento del asunto de que se trate, para evitar parcialidades que afecten los intereses de alguna de las partes y, por ende, a la buena administración de justicia. Es necesario -- mencionar que la recusación puede ser interpuesta dentro del escrito de contestación de demanda y hasta diez días antes -- de que se inicie la audiencia de desahogo de pruebas y de -- alegatos. Asimismo, únicamente procede contra el árbitro de signado por el juez, pues el nombrado por las partes no es -- recusable.

En este orden de ideas, tenemos que el artículo 623 del citado código nos dice que los árbitros son recusables por las mismas causas que lo fueren los jueces; las cuales nos son señaladas por el artículo 170 del mismo ordenamiento y que a continuación se transcriben:

Todo magistrado, juez o secretario se tendrá por forzosamente impedido para conocer en los casos siguientes:

I.- El negocio en que tenga interés directo o indirecto.

II.- En los negocios que interésen de la misma manera a su cónyuge o a sus parientes consanguíneo en línea recta sin limitación de grados, a los colaterales dentro del cuarto grado y a los afines dentro del segundo.

III.- Siempre que entre el funcionario de que se trate su cónyuge o sus hijos y alguno de los interesados, haya relación de intimidad nacida de algún acto civil o religioso, sancionado y respetado por la costumbre.

IV.- Si fuera pariente por consanguinidad o afinidad, el abogado o procurador de alguna de las partes, en los mismos grados a que se refiere la fracción II de este artículo.

V.- Cuando el, su cónyuge o alguno de sus hijos sea heredero, legatario

- I.- El negocio en que tenga interes directo o indirecto
- II.- En los negocios que interesen de la misma manera a su --
cónyuge o a sus parientes consanguíneos en línea recta -
sin limitación de grados, a los colaterales dentro del -
cuarto grado y a los afines dentro del segundo.
- III.- Siempre que entre el funcionario de que se trate su cón-
yuge o sus hijos y alguno de los interesados, haya re-
lación de intimidad o radica de algún acto civil o reli-
gioso, sancionado y respetado por la costumbre.
- IV.- Si fuera pariente por consanguinidad o afinidad, el abo-
gado o procurador de alguna de las partes, en los mis--
mos grados a que se refiere la fracción II de este artí-
culo.
- V.- Cuando él, su cónyuge o alguno de sus hijos sea heredero,
legatario, donante, donatario, socio, acreedor, deudor,
fiador, fiado, arrendador, arrendatario principal, -
dependiente o comensal habitual de alguna de las partes
o administrador actual de sus bienes.
- VI.- Si ha hecho promesas o amenazas, o ha manifestado de --
otro modo su odio o afecto por alguno de los litigantes.
- VII.- Si asiste o ha asistido a convites que especialmente pa-
ra el diere o costare alguno de los litigantes, después
de comensado el pleito, o si tiene mucha familiaridad -
con alguno de ellos, o vive con él, en su compañía, en-
una misma casa.
- VIII.- Cuando después de comenzado el pleito, haya admitido -
él, su cónyuge o alguno de sus hijos, dádivas o servi-

cios de algunas de las partes .

- IX.- Si ha sido abogado o procurador, perito o testigo en -- el negocio de que se trata .
- X.- Si ha conocido el negocio como juez, árbitro o asesor, - resolviendo algún punto que afecte a la substancia de - la cuestión, en la misma instancia o en otra .
- XI.- Cuando él, su cónyuge, o alguno de sus parientes consan- guíneos en línea recta, sin limitación de grados, o de- los afines en el primero, siga contra alguna de las par- tes, o no haya pasado un año, de haber seguido un ini- cio civil o una causa criminal como Acusador, querellan- te o denunciante, o se haya constituido parte civil en- causa criminal seguido contra cualquiera de ellos .
- XII.- Cuando alguno de los litigantes o de sus abogados es o- ha sido denunciante, querellante o acusador del funcio- nario de que se trate, de su cónyuge, o de alguno de -- sus expresados parientes, o se ha constituido parte ci- vil en causa criminal seguido contra cualquiera de - -- ellos, siempre que el ministerio público haya ejercita- do la acción penal .
- XIII.- Cuando el funcionario de que se trate, su cónyuge, o-- alguno de sus expresados parientes sea contrario a --- cualquiera de las partes en negocio administrativo que afecte a sus intereses .
- XIV.- Si el cónyuge, o alguno de sus expresados parientes -- sigue algún proceso civil o criminal en que sea juez, - agente del ministerio público, árbitro, arbitrador, al

guno de los litigantes.

XV.- Si es autor o curador de alguno de los interesados, o no han pasado tres años de haberlo sido.

De las recusaciones y excusas de los árbitros, conocerá el juez ordinario, conforme a las leyes, no existiendo recurso alguno contra la resolución que el dicte, declarando la procedente o improcedente.

El carácter de esta disposición es el de mantener siempre a las partes en igualdad de circunstancias, evitando como ya digimos alguna parcialidad por parte del árbitro hacia una de las partes.

E).- COMPETENCIA Y FACULTADES DE LOS ARBITROS.- Como ya hemos dicho repetidas veces durante el desarrollo de este trabajo, los arbitros únicamente pueden conocer de los conflictos que las partes sometan a su decisión y que esten comprendidos dentro del compromiso arbitral, ya que en caso contrario, se estarían extralimitando de su ámbito de competencia, lo que ocasionaría que el laudo que llegue a dictar sea nulo.

Al respecto, el maestro ALSINA nos comenta lo siguiente.

"El compromiso determina la competencia de los árbitros, no pueden hacer más de aquello para lo que están expresamente facultados esta limitación tiene una importancia extraordinaria porque cualquier exceso en el modo de proceder o de sentenciar puede ocasionar la nulidad del laudo; por eso se dice que la competencia de los árbitros está limitada, en la materia y en-

el tiempo, por la voluntad de las partes; y que su competencia debe ser interpretada restrictivamente" .

Estamos de acuerdo con lo comentado por el maestro ALSINA, ya que efectivamente son las partes quienes limitan la competencia del árbitro en el compromiso, al establecer la materia de la controversia y sujetarla a un tiempo en que esta ha de resolverse.

De lo expuesto se hace incapie en que el árbitro debe tramitar el juicio con arreglo a lo establecido en el compromiso, y en caso contrario, de acuerdo con el código de procedimientos civiles, acudiendo al juez ordinario para todos aquellos actos en que no tiene jurisdicción.

Ahora bien, por lo que se refiere a las facultades que tiene el árbitro, estas le son conferidas por la ley en virtud de su nombramiento, así tenemos que el árbitro está facultado para:

- 1.- Designar un secretario.
- 2.- Conocer de los incidentes sin cuya resolución no fuese posible decidir el negocio principal.
- 3.- Puede condenar en costas, daños y perjuicios.
- 4.- Imponer multas.
- 5.- Requerir a las partes para que exhiban un documento.
- 6.- Nombrar un tercero en discordia cuando hayan sido autorizados en el compromiso.

Por otra parte aparejado a estas facultades el árbitro tiene ciertos impedimentos, los cuales enumeramos a continuación:

- 1.- No puede conocer de otro negocio que las partes no hayan sometido a su decisión.
- 2.- No pueden conocer de los incidentes que no sean indispensables para resolver el negocio principal.
- 3.- No puede conocer de la reconvencción sino en el caso en que se oponga como compensación.
- 4.- Para la ejecución del laudo, así como para emplear el medio de apremio, debe ocurrir al juez ordinario.

F).- RESPONSABILIDAD DE LOS ARBITROS.- "Los árbitros son responsables, nos dice el maestro EDUARDO PALLARES, respecto de las partes que los nombraron, por no tramitar el juicio de acuerdo con el compromiso arbitral.

También lo son cuando no pronuncian su laudo en el término -- que se les fijó, omisión que da lugar a la caducidad del compromiso, la responsabilidad de que se trata, deriva de un contrato que celebran al aceptar su nombramiento.- además de la mencionada, incurrén también en responsabilidad por sus actos culposos o de mala fé"

Estamos de acuerdo con el maestro, toda vez que los árbitros al celebrar con las partes el contrato llamado de arbitraje, adquieren derechos y obligaciones que deben cumplir y, en caso de no hacerlo, son responsables de los daños y perjuicios que su actitud irresponsable, así como su poco profesionalis-

mo, causen a las partes. (14)*

G).- HONORARIOS DE LOS ARBITROS.- Los honorarios de los árbitros y del secretario deben ser fijados dentro del contrato de arbitraje que celebran, como ya lo mencionamos las partes y los árbitros, aunque ningún inconveniente existe para que los fijen dentro del compromiso los cuales deben ser cubiertos por las partes sin embargo si estas no convinieren con los árbitros los honorarios, dichos estipendios se incluiran dentro del laudo, en el renglón de costas, de acuerdo al arancel, el cual se encuentra regulado por los Artículos 267 a 273 de la Ley Orgánica de los Tribunales de Justicia del fuero común del Distrito Federal.

(14)* Pallares, Eduardo "Derecho Procesal Civil" Septima Edición, Editorial Porrúa S.A. México 1978, Op. Cit. pág. 581.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

CAPITULO III

- (1) ALSINA, HUGO "Tratado Teórico Práctico de Derecho Procesal Civil y Comercial" Tomo - VII - Editorial, So-- ciedad Anónima Comercial Industrial y Financiera, - -- Buenos Aires, Argentina 1965, op.cit.págs. 17 y 18.
- (2) SERRA DOMINGUEZ, MANUEL "Estudios de Derecho Procesal" Editorial, Ariel, Barcelona España - 1969, op.cit.pág. 573'
- (3) ROCCO, HUGO "La Sentencia Civil" traducción ovejero, - México, 1944, págs. 73 a 75 citado por SERRA DOMINGUEZ, MANUEL op.cit.pág. 573.
- (4) JUASP, JAIME "El Arbitraje en el Derecho Español" - -- pag. 16, Barcelona España 1956, citado por SERRA DOMIN-- GUEZ, MANUEL, op.cit.pág. 574.
- (5) CHIOVENNA, JOSE "Principios de Derecho Procesal Civil" traducción CASAIS, Madrid España, Tomo I pag. 127 cita do por SERRA DOMINGUEZ, MANUEL op.cit.pág.575.
- (6) ARELLANO GARCIA, CARLOS "Teoría General del proceso", - primera edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1980. págs. 354 y 355.
- (7) CARNE JUTTI, FRANCISCO "Instituzioni Diritto o Processa nale Civile", Quinta Edición Roma, 1956. Tomo I pag. 63 citado por SERRA DOMINGUEZ, MANUEL pag. 576.
- (8) SERRA DOMINGUEZ, MANUEL "Estudios de Derecho Procesal" Editorial Ariel, Barcelona España 1969, op.cit.pág.578.
- (9) IBIDEM pag. 579.
- (10) BECERRA BAUTISTA, JOSE "El Proceso Civil en México", - sexta edición Editorial Porrúa, S.A., México 1977, pag. 389.
- (11) PALLARES, EDUARDO "Derecho Procesal Civil", septima -- edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1978, op.cit. pag. 579.
- (12) BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO "Estudios de Derecho Proce-- sal" Tomo II primera edición, Editorial y Distribuidor Cárdenas, México 1980, op.cit.pág. 645..
- (13) ALSINA, HUGO "Tratado Teórico Práctico de Derecho Proce-- sal y Comercial" Tomo VII, op.cit.pág. 54.

(14) PALLARES, EDUARDO "Derecho Procesal Civil" op.cit.pág.
581.

C A P I T U L O

I V

PROCEDIMIENTO DEL JUICIO ARBITRAL

CAPITULO IV

EL PROCEDIMIENTO ARBITRAL

Para que el procedimiento arbitral se inicie se requiere la existencia de tres presupuestos, que son:

- 1) La existencia de la cláusula compromisoria o bien de un compromiso arbitral, según sea el caso, en que esté plenamente determinada la controversia que se va a someter al arbitraje.
- 2) La aceptación del árbitro o árbitros, que van a resolver surgida y prevista en la cláusula compromisoria del compromiso arbitral, situación que se produce al celebrar las partes y el árbitro o árbitros el contrato de arbitraje.
- 3) El impulso procesal que desarrollen las partes que el árbitro o árbitros empiecen a desempeñar sus funciones todo ello con el objeto de llegar al laudo.

Sobre este punto el maestro HUGO ROCCO, nos dice:

La actividad desarrollada por las partes y por los árbitros en virtud de la función jurisdiccional asumida por aquéllos, suele llamarse proceso o procedimiento arbitral. Este por lo tanto el conjunto de las actividades de las partes y de los órganos arbitrales cuyo fin es la declaración de las concretas relaciones jurídicas y la resolución de las concretas controversias relativas sometidas al examen del juicio de árbitros (1)*

Ahora bien, comenzaremos por decir que existen dos tipos de

(1)* ROCCO, HUGO Teoría General del Proceso Civil, Traducción del LIC. FELIPE DE J. TENA, Primera Edición, Editorial Porrúa, S. A., México 1959, pág. 110.

arbitraje que son:

- 1) El arbitraje voluntario.
- 2) El arbitraje forzoso o necesario.

Estos dos tipos de arbitraje son los que se pueden realizar - o desarrollar cualquiera de las dos formas, según hayan pactado las partes en el compromiso arbitral. estas dos formas se pueden presentar de la siguiente manera.

- a) Conforme las reglas de derecho o de jure.
- b) De acuerdo a las máximas de la equidad o de facto.

Al respecto, el maestro HUGO ALSINA nos dice lo siguiente:

"El arbitraje, por su origen, puede ser voluntario o forzoso, según el procedimiento prescrito, puede ser de árbitros iuris o Amigables componedores. (2)*

El arbitraje voluntario tiene ese carácter cuando se deriva exclusivamente de la voluntad de las partes manifestada en el momento de otorgar el compromiso y sin que anteriormente existiera alguna convención por lo que cualquiera de ellos - pudiera exigirlo, por lo consiguiente, desde este punto de - vista, está sujeto a las disposiciones comunes que regulan el consentimiento, como puede ser: dolo, fraude, etc.

- - - - -

(2)* Alsina Hugo "Tratado Téorico Práctico de Derecho Procesal Civil y Comercial" Tomo-VII Editorial Sociedad Anónima Comercial Industrial y Financiera Buenos Aires Argentina 1965, Op.Cit.Pág. 23.

El arbitraje forzoso, por el contrario, se hace obligatorio - cuando la ley lo impone como medio de solución de un determinado conflicto, o cuando las partes pueden exigirlo en cumplimiento a un convenio anterior (cláusula compromisoria).

En lo relativo, nuestra Legislación señala que éste puede establecerse por medio de la cláusula compromisoria o bien a -- través del compromiso arbitral. Ahora bien, al igual que en el Derecho Italiano, estas dos figuras están sujetas a las -- normas que regulen el consentimiento de los contratantes, debiendo aclarar que nuestro Código establece como vicios del - consentimiento: El error, dolo, violencia y mala fe.

Por lo que respecta al arbitraje forzoso o necesario, tenemos que decir que nuestra Legislación lo previó en los Artículos- 9, 10, 11 y 15 transitorios del Código de Procedimientos Civi- les para el Distrito Federal vigente, como medida para con--- cluir con todos los juicios que estuvieran pendientes de tra- mitarse o de resolverse al momento de entrar en vigor dicho - ordenamiento en la actualidad, dichos artículos son inoperan- tes.

Asimismo, es necesario aclarar que también se llama arbitraje forzoso necesario, cuando una de las partes exige a la otra, en virtud de una cláusula compromisoria, al ocurrir al juicio arbitral, cuando aquella se niega a cumplir con lo establecido en el contrato.

Respecto a esta última situación nuestro código de procedimientos civiles en el párrafo segundo de su artículo, 221 en el cual se refiere a la preparación del juicio arbitral, establece que si la cláusula compromisoria forma parte de un documento, el actuario, al emplazarla a la otra parte, le requerirá previamente para que reconozca la firma que aparece en el documento, y si se rehusare a la segunda pregunta, se tendrá por reconocida. Por su parte, el compromiso arbitral produce las excepciones de incompetencia y litispendencia, - si durante el se promueve el conflicto ante un tribunal ordinario, de acuerdo a lo establecido por el artículo 620 del código de procedimientos civiles.

Siguiendo al maestro ALSINA, nos toca ahora analizar la segunda clasificación, es decir, la relativa al procedimiento. Así tenemos que se divide en:

1) "Arbitros Iuris.- Tanto el arbitraje forzoso como el voluntario, pueden ser de Iuris o de amigos compondores los primeros que se denominan también árbitros de derecho (Iuris) se caracterizan porque en la Institución del proceso, en la sentencia y en los recursos observan el mismo procedimiento-

señalando en el juicio ordinario para los jueces comunes salvo que las partes establezcan en el compromiso reglas especiales.

2) Amigables componedores.- Por el contrario en el juicio de amigables componedores que también se llama Juicio de Arbitradores éstos no están sujetos a las reglas del procedimiento procesal, pues fallan según su ciencia y conciencia considerando únicamente indispensable la audiencia de partes y la recepción de antecedentes. (3)*

En nuestra legislación, el procedimiento de árbitros iuris, -- recibe el nombre de arbitraje de iure y de derecho, llamado -- así porque se apega a las disposiciones legales.

El juicio de los amigables componedores recibe el nombre de -- facto o equidai o bien amigable composición, procedimiento en -- el cual los árbitros o amigables componedores resuelven con -- forme a máximas de equidad y conciencia. Al igual que en el -- Derecho Italiano como el forzoso, pueden ser desarrollados -- por árbitros iuris o Amigables Componedores todo depende la -- forma en que hayan pactado las partes.

Con el objeto de dar mayor proyección de lo que es el arbitraje en general hemos recogido la opinión del DR. HUMBERTO BRISEÑO SIERRA, que dice.

Nacido convencionalmente el arbitraje, ha cambiado según la -- influencia cultural de los pueblos y las épocas, pero en su --

(3)*

Alsina, Hugo "Tratado Teórico Práctico de Derecho Procesal Civil y Comercial", Tomo VII, Edit. Sociedad Anónima Comercial, Industrial y Financiera. Buenos Aires Argentina 1965, Op. Cit. -- Pág. 28.

base han quedado las directrices inalterables de los procedimientos de buena fé, más allá de toda discusión están consagradas breves fórmulas procesales, como son la oralidad, la inmediatas y la secuencia lógica de las actuaciones.

Quizá en ningún otro procedimiento como en el del arbitraje se hayan conservado con tanta fidelidad la audiencia en la exposición verbal libre y, sin formulismos anacrónicos; es suficiente para exponer el caso, precisarlo dentro de la llanura con las partes, suelen hablar entre sí, es manifestación técnica es un privilegio del arbitraje, porque han podido existir sin el aparato de una burocracia que demanda documentación y acreditamiento de cada acto.

En el arbitraje la comunicación es directa, lo que produce la inmediata adquisición de las pretensiones y de los medios utilizados para confirmar su validez y eficacia. La situación personal dentro de lo elegido como sede del arbitraje, propicia la instantánea percepción de intenciones y el rápido convencimiento de la voluntad de las partes; pero además facilita interlocutorios, aclaraciones, revisiones de cosas y documentos y sirve como el mejor de los marcos para que las partes presenten conclusiones y los árbitros valoren los elementos y los razonamientos que les son expuestos.

En una audiencia tan despojada de la audiencia, transveya y - la escenografía del proceso judicial, el fluir lógico de las actuaciones reapoya en la firme dirección de los árbitros, --

porque ya por el simple hecho de que el arbitraje se efectúe en el local y en el sitio que seleccionen los interesados, - es suficiente para provocar la espontaneidad de él y hasta la franqueza en el actuar general (4)*

De lo expresado por el DOCTOR BRISEÑO SIERRA, podemos concluir que el arbitraje es un arbitraje ágil en el que se busca un ambiente de cordialidad entre las partes, ya que ellas de común acuerdo, fijan el procedimiento y en el cual el árbitro no nada más juzga el conflicto, sino que busca la relación contractual o comercial a través de los diferentes medios que tiene a su alcance como la exhortación a que en un plano amistoso resuelvan el conflicto, y en caso de que esto no fuera posible o que aprueben y aleguen por los medios legales concluyendo el conflicto por la vía del laudo o condenando a la parte que sea responsable.

Como se puede apreciar, en el arbitraje se cumplen los elementos de todo procedimiento que son:

- 1.- Demanda
- 2.- Contestación de demanda
- 3.- Pruebas
- 4.- Alegatos
- 5.- Laudo o sentencia

 (4)* Briseño Sierra, Humberto " El Arbitraje Comercial"
 Primera Edición de la camara nacional de la Cd. -
 de México, México 1979, Op.Cit. Pags. 13 y 14

Ahora pasaremos a analizar el procedimiento de jure o de derecho.

El maestro MANUEL SERRA DOMINGUEZ nos explica que este procedimiento está compuesto de 5 partes que son:

- 1).- Obligaciones de las partes.- Los árbitros señalarán a las partes un plazo que no podrá exceder de la cuarta parte del fijado en la escritura, para formular por escrito sus pretensiones, presentar los documentos en que los apoyen y proponer, también por escrito, cualquier otro medio de prueba, acompañando tantas copias cuantas sean las partes interesadas.
- 2).- Contra alegación de las partes.- Las copias de los escritos presentados por cada una de las partes, se comunican a las otras, concediéndoles un nuevo plazo que no podrá exceder de la cuarta parte del total fijado en la escritura, para contestar por escrito las alegaciones adversarias y presentar los documentos y proponer pruebas que sean necesarias en vista de aquellas.
- 3).- Práctica de la prueba.- Los árbitros recibirán el procedimiento a prueba cuando estimaren que es precisa, para demostrar hechos de directa y conocida influencia en la resolución del conflicto planteado sin que el plazo de prueba pueda exceder de la cuarta parte del total señalado en la escritura, podrán practicarse en el arbitraje cualquier prueba, - incluso por iniciativa de los árbitros.

4).- Informe de las partes.- Los árbitros dirán personalmente a las partes o a los letrados que los defienden.

5).- Sentencia.- Los árbitros dictarán su laudo ante notario con acuerdo a derecho, sobre cada uno de los puntos sometidos a su decisión, dentro del tiempo que reste por correr del señalado en el compromiso. (5) *

En nuestra legislación en procedimiento arbitral de Jure o de Derecho es muy similar al que nos expone el maestro SERRA DOMINGUEZ, así tenemos que nuestro código de procedimientos civiles consigna que las partes y los árbitros seguirán en el procedimiento, los plazos y las formas establecidas para los tribunales, si los interesados no hubieren convenido otra cosa además, si en el compromiso no se fijó el término del juicio arbitral nuestro código objetivo lo sujeta a una duración de sesenta días.

Una vez que han quedado aclarados estos aspectos, en cuanto a los plazos, formas y duración del procedimiento arbitral, analizaremos el arbitraje de Jure o Derecho.

(5)* Serra Dominguez, Manuel "Estudios de Derecho Procesal Editorial, Ariel, Barcelona España 1969, Op.Cit. Pág.573.

2.- DEMANDA.- Es en este acto en donde la parte afectada, -- una vez constituido el tribunal arbitral, ocurre a este para hacer sus pretenciones, debiendo acompañar a su escrito inicial, todos los documentos en que se apoye dicha demanda, -- así como copias simples de las mismas, a efecto de que se -- corra traslado a la parte contraria y pueda dar contestación a la demanda entablada en su contra.

3.- CONTESTACION DE LA DEMANDA.- Esta etapa procesal surge - al ser emplazada la contraparte, la cual, dentro del término que se haya fijado, deberá dar contestación a la demanda, pu- diendo convenir a la parte autora y anexando los documentos- en que se fundamente dicha reconvencción, la cual únicamente- se podrá hacer valer como compensación hasta la cantidad que importe la demanda o, en caso contrario, cuando así se haya- pactado expresamente.

4.- DILACION PROBATORIA.- Una vez que ha quedado fijada la - Litis, los árbitros fijaran términos o se sujetarán al que - hayan pactado las partes, para recibir las pruebas que estas les presenten, las pruebas que ofrescan las partes, deberán- estar relacionadas con los hechos materia de la controversia así mismo una vez que ya han sido ofrecidas las pruebas, los árbitros fijarán fecha para que se proceda al desahogo de -- las mismas. Los árbitros están facultados para que una vez- cerrado el juicio a prueba y desahogadas las mismas, si a su consideración las pruebas reunidas no son suficientes para - llegar al conocimiento de la verdad, pueden solicitar a los

litigantes presenten o aporten más pruebas, con el objeto de llegar al esclarecimiento del conflicto.

Cabe mencionar que en nuestra legislación el derecho a probar es irrenunciable, aunque si se faculta a las partes a renunciar a alguno de los medios de prueba de los que la Ley permite.

5.- ALEGATOS .- Es en este acto donde se da oportunidad a las partes o a sus abogados, una vez que ya han sido desahogadas las pruebas, para que manifiesten todo lo que a su derecho convenga, es decir, presenten todas las conclusiones y alegatos que consideren pertinentes. Asimismo, este derecho es irrenunciable, ya que los árbitros siempre están obligados a recibir pruebas y oír alegatos.

6.- LAUDO .- Por ser motivo de un comentario especial, solamente diremos que los árbitros deben dictar su laudo en el tiempo que resta por transcurrir señalado en el compromiso, o bien, en el fijado por la Ley.

Es necesario aclarar que nuestro código señala que el árbitro no debe actuar solo, sino que debe nombrarse un secretario, el cual puede ser asignado por las partes y si estas no se pusieran de acuerdo, lo elegirá el árbitro cuando el tribunal arbitral esté compuesto por varios árbitros, entre ellos mismos elegirán al que realice las funciones de secretario y, los honorarios de este correrán a cargo de las partes interesadas.

A continuación, pasaremos a estudiar el arbitraje de Facto o de Equidad.

Como ya se dijo anteriormente, este tipo de arbitraje llamado también amigable composición, procede cuando las partes - de común acuerdo, señalan libremente el procedimiento a que se sujetará la resolución del conflicto, pero sin que puedan renunciar al derecho de probar y de alegar, pues de lo contrario y conforme a nuestra legislación, el procedimiento -- sería anticonstitucional.

Al respecto, el Artículo 619 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal establece: "cualquiera que - fuera el pacto en contrario, los árbitros siempre están obligados a recibir pruebas y oír alegatos si cualquiera de las partes lo pidiere ".

Las características esenciales de este procedimiento, aparte de que lo fijan los interesados, es que se basa en los principios de la Equidad y la justicia, en el no se obliga a los arbitradores o amigables componedores, a emitir su resolución con apego a derecho, sino de acuerdo a los principios - mencionados y a su ~~deber~~ saber y entender. Así lo establece el Artículo 628 del Código de Procedimientos Civiles:

" Los árbitros decidirán según las reglas del derecho, a menos que en el compromiso o en la cláusula se les encomendara la amigable composición o el fallo en conciencia."

Creemos que este tipo de arbitraje, lejos de beneficiar a la institución, la perjudica, ya que a simple vista provoca una desconfianza total, toda vez que no se sigue un procedimiento apegado a derecho en el cual no se cumplen con las garantías de legalidad y seguridad jurídicas consagradas, en nuestra constitución, razones por las cuales no estamos de acuerdo con este arbitraje de Facto o de Equidad.

Fuera de este tipo de arbitraje, el denominado de derecho o de jure, como quiera llamársele, si es más beneficioso para una buena administración de justicia, especialmente para la nuestra, en que los tribunales ordinarios están saturados de trabajo y ya que, como hemos podido apreciar, el arbitraje es un procedimiento, ágil, que no se presta al término.

Muy común a la "chicana", en razón de que en el, como lo afirma el maestro BRISEÑO SIERRA "se mantienen las directrices inalterables de los procedimientos de buena fé, amén de los principios de la oralidad, inmediatez y de la secuencialógica de las actuaciones", a diferencia del procedimiento seguido ante los tribunales ordinarios, donde desde el personal de empleados, hasta la secretaria, jueces y magistrados, obstaculizan la expedita administración de justicia, provocando un enorme rezago que tienen los juzgados y, por ende, la desconfianza y el malestar de los litigantes y público en general.

7. LAUDO O SENTENCIA.

Dentro de las obligaciones y funciones que tiene que cumplir el árbitro o los árbitros, la más importante, como es obvio suponerlo, es la de resolver el conflicto que se les plantea, dentro del término fijado por las partes en el compromiso arbitral o, en el caso contrario, es decir si las partes lo -- omitieron, dentro del tiempo que falte por transcurrir para que se cumpla el plazo señalado en la ley.

El maestro HUGO ALSINA, nos da su concepto de lo que es el laudo:

"Al pronunciamiento definitivo del tribunal arbitral se le llama laudo, para distinguirlo de las sentencias que dictan los jueces" (6)*

Estamos de acuerdo con lo expuesto por el maestro antes citado, aunque creemos que el concepto puede completarse de la siguiente forma:

Laudo, es aquella resolución definitiva dictada con apego a las reglas del Derecho, tratándose de los árbitros o conforme a la conciencia y a las máximas de la equidad, si se trata de amigables compondores, la cual pone fin al conflicto objeto de la sumisión.

(6)* Alsina, Hugo Tratado Práctico Teórico de Derecho Procesal Civil y Comercial, Tomo VII, Editorial, Sociedad Anónima Comercial Industrial y Financiera, Buenos Aires, Argentina 1965, Op.Cit. pág.72.

Ahora bien, una vez establecido el concepto de lo que es el laudo, pasaremos a analizar las diferentes cuestiones que es te nos plantea, las cuales son:

a.- Término para dictarlo.

b.- Contenido.

c.- Forma.

d.- Costas.

e.- Notificación y publicación.

f.- Clases de laudos.

Cabe señalar, que no se menciona la ejecución del laudo, ya que esta será objeto de un estudio posterior, junto con la aclaración y apelación del laudo.

a).- Término.- Como ya dijimos al inicio de este tema, una de las obligaciones y funciones más importantes de los árbitros es la de resolver el conflicto que se les plantea, dentro del término fijado por las partes en el compromiso, o bien, si no existe pacto al respecto, dentro del término que reste por transcurrir fijado por la ley.

Así, tenemos que nuestro Código de Procedimientos Civiles, - existe disposición concreta en este sentido, al decir el artículo 617 del Código objetivo: Que el compromiso será valido aunque no se fije términos del juicio arbitral y que, en este caso, la misión de los arbitros durará sesenta días, -- contados a partir del momento en que se acepte el nombramiento".

¿Porqué está sujeto a un término el juicio arbitral?

Dejemos que esta interrogante nos sea contestada por el maestro HUGO ROCCO:

La razón por la cual la ley ha sido tan rigurosa al establecer los términos para el pronunciamiento del laudo y la caducidad de los árbitros, transcurridos dichos términos, debemos o es decir se debe buscar en la misma naturaleza del juicio arbitral, el cual constituye una derogación de la jurisdicción de los órganos ordinarios de la misma, de tal suerte que es interés del estado que la Asunción de los Poderes Jurisdiccionales por parte de individuos privados, tenga un ciclo de vida restringido, no pudiéndose admitir, así sea frente una cuestión singular sometida al juicio de los árbitros, que el estado sea despojado por tiempo indeterminado, de su función jurisdiccional. (7)*

Estamos totalmente de acuerdo con el tratadista citado, ya que creemos que precisamente en el cumplimiento de los términos, entre otras razones ya expuestas, se encuentra la clave del éxito del arbitraje.

En efecto, al estar sujeto a una duración el juicio arbitral las partes actúan con el propósito de obtener una pronta resolución a su conflicto, evitando de esta manera toda las "chicanas" llamada en el vocablo común que suelen oponerse en el procedimiento ante los tribunales ordinarios, con el objeto de retardarlos, lo que redundaría en perjuicio de las

(7) * Rocco, Hugo, "Teoría General del Proceso Civil", Traducción del Lic. Felipe de J. Tena. Primera Edición, Editorial Porrúa, S.A. Méx. 1959, Pág.117

mismas partes y de una rápida administración de justicia.

Las consecuencias de que el árbitro o el amigable componedor no dicten el laudo dentro de los términos señalados, es decir, en el fijado por las partes en el compromiso o en su caso, del legal, acarrea la extinción del compromiso y por ende, el laudo dictado una vez concluido dicho plazo será nulo.

Al respecto, en la Fracción V, del artículo 622, del Código de Procedimientos Civiles establece: "El compromiso termina: Fracción V.- Por la expiración del plazo estipulado o del legal, a que se refiere el artículo 617.

B).- Contenido.- Los árbitros deben de analizar y resolver todos los puntos que las partes han sometido a su consideración, y tienen la obligación de limitarse únicamente al conflicto o conflictos que se les han planteado, resolviéndolos en su totalidad, ya que no pueden dejar pendiente de resolución, alguno de los puntos controvertidos.

En este sentido el maestro ALSINA comentó que:

"Los árbitros deben pronunciar su fallo sobre todos los puntos sometidos a su decisión, y esa resolución debe ser en forma definitiva, por consiguiente, no podrán dejar una cuestión para un pronunciamiento posterior, ni resolver en forma condicional, ni someterla a otros peritos arbitradores. Por otra parte, deben limitarse a resolver las cuestiones propuestas sin perjuicio de que también puedan como vamos a ver, pro

nunciarse sobre cuestiones incidentales (8)*

c).- FORMA.- En cuanto a la forma del laudo, nos dice BRISEÑO -- SIERRA, debe ser emitido por escrito, firmado por todos los árbitros, y si la minoría rehusa hacerlo, los otros dejarán constancia de ello y la sentencia tendrá el mismo efecto, conforme al artículo 625 de la Ley Procesal Civil, el laudo en Derecho -- debe ser suficientemente fundado y motivado, pero se admiten -- como validos los laudos dictados en conciencia ex aequo et bono, de amigables composición o en equidad, que por su misma hipótesis no necesitan justificación razonada: (9)*

Estamos de acuerdo con el DR. BRISEÑO SIERRA, aunque creemos que debemos hacer unas consideraciones al respecto.

Aunque nuestro código es omiso en este sentido, nosotros creemos que todo laudo debe reunir los elementos de una sentencia es -- decir, los requisitos de forma, mismos que en palabras del maestro BECERRA BAUTISTA son:

Lugar, fecha, juez que la pronuncia, nombre de las partes contendientes, carácter con que litigan, objetos del pleito, deben estar escritas en castellano, deben de ser firmadas por el juez y el secretario, con firma entera y hasta que el juez apoye sus -- puntos resolutivos en preceptos legales o principios jurídicos -- de acuerdo con el artículo 14 constitucional, pero deben ser claras, precisas y congruentes con las demandas y contestaciones y con las demás pretensiones deducidas oportunamente en el pleito-

(8)* ALSINA, HUGO, Tratado Teórico Práctico de Derecho Procesal Civil y Comercial, Tomo VII, Editorial Sociedad Anónima Comercial, Industrial y Financiera Bus.A.Arg.1965.Op.Cit.Pág.7.

(9)* BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO "El Arbitraje Internacional Privado" Situación Internacional, Primera Edición, Imprenta Universitaria, México 1963, Op. Cit. Pág. 43.

y condenar o absolver al demandado y decidir todos los puntos litigiosos que hayan sido objeto del debate (10)*

Ahora bien, la sentencia, como todos sabemos, se encuentra dividida en tres partes, dentro de las cuales quedan comprendidos -- estos requisitos, y son:

a).- RESULTANDOS.- Dentro de ellos se encuentran contenidos los datos de identificación del juicio así como una narración de procedimientos, es decir los puntos controvertidos, pruebas ofrecidas, el desahogo de las mismas, las cuestiones incidentales que se plantean etc.

b).- CONSIDERANDOS.- Estos consisten en el análisis realizado -- por el juzgador de la litis planteada, valorando las pruebas presentadas por las partes y aplicando las normas legales al caso -- concreto.

c).- PUNTOS RESOLUTIVOS.- Son las conclusiones del juzgador respecto del análisis realizado las que se traducen en decisiones -- concretas que las partes deben de cumplir obligatoriamente, so -- pena de que estas sean ejecutadas por medio de la fuerza.

 (10)* Becerra Bautista, Jose "El proceso Civil en México"
 Sexta Edición Editorial Porrúa, S.A. México 1977, Op.
 Cit. Pag. 170.

Todas estas consideraciones son de gran importancia pues facilitan a la parte beneficiada a acudir ante el juez ordinario para que la homologue y se pueda ejecutar, en caso de no ser cumplido voluntariamente, además desde luego este debe de ser notificado y publicado.

D).- COSTAS .- Al respecto el maestro DE PINA sostiene:

Las costas, son los gastos derivados del procedimiento, sobre cuyo pago el juez se encuentra obligado a resolver, ordenando a cual de las partes corresponde abonarlos o declarando que no procede, en el caso especial, condenación en costas" (11)*

Las costas dentro del arbitraje entre otros gastos incluyen - el pago de los honorarios de los árbitros y secretario, para el caso de que las partes no lo hayan fijado en el compromiso arbitral, o bien, al celebrar con el arbitro el contrato de arbitraje.

En este sentido, el maestro BRISEÑO SIERRA afirma:

Si las partes no convienen con los árbitros y peritos los honorarios a pagar, habrá de observarse lo dispuesto en la Ley orgánica de los o tribunales comunes que en sus artículos 267 a 273 regulan el Arancel Oficial.

En efecto, dentro de la ley que menciona el DR. BRISEÑO SIERRA, el Art. 266 estipula: Los árbitros necesarios o voluntarios, salvo convenio de las partes, cobrarán como únicos honorarios por conceder y decidir los juicios en que intervengan-

(11)* DE PINA, RAFAEL, Diccionario de Derecho, sexta edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1977, op. cit. pág. 161.

las cuotas que señalan las siguientes disposiciones.

Es conveniente que la Ley orgánica sea modificada respecto a los aranceles del árbitro, pues estos resultan anacrónicos para las necesidades de nuestra época.

e).- NOTIFICACION Y PUBLICACION.- Como ya lo hemos citado con anterioridad las partes y los árbitros deben de seguir el procedimientos, los plazos y las formas establecidas para los tribunales ordinarios, toda vez que en estos aspectos nuestro código de procedimientos civiles es completamente omiso y solamente establece en su artículo 632, que una vez notificado el laudo se deberán de pasar los autos al juez para su ejecución-- esto nos hace pensar, que una vez dictado el laudo, este se -- debe de notificar a las partes, siguiendo las reglas procesales relativas a las notificaciones.

Respecto a la publicación del laudo, el DR. BRISEÑO SIERRA, -- en su obra ya citada, expone:

"Si bien existe un órgano oficial en el que se publican las -- sentencias de los Tribunales Oficiales, no se ha contemplado -- la posibilidad de que en el mismo se incluyan los laudos arbitrales" (12)*

Nosotros creemos que se debe seguir el mismo criterio que expusimos para las notificaciones, es decir que deben practicarse de acuerdo a lo establecido por el título segundo, capítulo V, del código de procedimientos civiles. Así pues conside-

(12)* BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO El Arbitraje Internacional Privado. Situación Internacional, Primera Edición, Imprenta -- Universitaria, México 1963, Op, Cit. Pág. 44.

ramos que es conveniente que el laudo sea publicado en el boletín judicial y en dos de los periódicos de mayor circulación.

f).- CLASES DE LAUDOS .- Desde nuestro punto de vista existen dos tipos de laudos.

1.- INTERLOCUTORIOS

2.- DEFINITIVOS

Los primeros son aquellos que resuelven un incidente, es decir una cuestión paralela al fondo del asunto, como son las excepciones (incompetencia, litispendencia, falta de personalidad, conexidad, etc.).

Sin cuya resolución no es posible el negocio principal.

Continúa el maestro BRISEÑO SIERRA con su opinión sobre este punto:

"Conforme a lo previsto por el artículo 630 del código de procedimientos civiles para el Distrito Federal, los arbitros pueden conocer de los incidentes, lo que significa, según el artículo 79 de la misma ley que cabe que dicten sentencias interlocutorias siempre que sean necesarias para resolver en fondo el debate"

Los segundos, es decir los definitivos son aquellos que deciden el fondo del asunto, ya sea condenado o absolviendo al demandado con la cual se da por terminado el procedimiento, pues la posibilidad de que esta se modifique, depende de un elemento ajeno al-

tribunal que la emite, o sea de la apelación, figura de la que -
hablaremos a continuación.(13)*

8.- RECURSOS EN EL JUICIO ARBITRAL.

Como ya hemos visto, al hablar de la formalización del arbitraje cuando analizamos la cláusula compromisoria y el compromiso arbitral, es posible que las partes establezcan la existencia de algún recurso, o bien renunciar a ese derecho que la ley les otorga.

El maestro EDUARDO PALLARES, en este sentido afirma:

"Contra el laudo dictado por los árbitros son procedentes los -
recursos de apelación y el amparo, a no ser que se haya renunciado al primero" (14)*

Lo anterior es confirmado por nuestro código procesal al establecer, en el artículo 619, que las partes pueden renunciar a la --
apelación.

(13)* BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO "El Arbitraje Internacional --
Privado" Situación Internacional Primera Edición, -----
Imprenta Universitaria, México 1963, Op.Cit.pág.735.

(14)* PALLARES, EDUARDO "Derecho Procesal Civil" séptima edición, Editorial Porrúa, S. A., México 1978, pág. 197.

Ahora bien, ¿ Cual es el objeto de la apelación ?

El objeto de la apelación, consiste en que la autoridad superior, confirme, revoque o modifique la resolución dictada por el INFERIOR.

A continuación, pasaremos a analizar cada uno de estos objetivos:

En cuanto a la confirmación, esta no reviste problema alguno, ya que la sentencia dictada por el Inferior al ser confirmada por el tribunal de alzada, no sufre ninguna alteración.

La revocación tiene como finalidad el dejar sin efecto la resolución dictada por el Inferior cuando a consideración del tribunal superior de justicia, se violaron en la sentencia de rechos sustantivos y/o objetivos, fijando el superior los lineamientos en base a los cuales el Inferior deba dictar una resolución.

Se violan los primeros, o sea los derechos sustantivos o de fondo, cuando el juzgador realiza una interpretación errónea del contrato.

Los segundos se violan, cuando no se siguen los lineamientos señalados por el código procesal, es decir, cuando no se cumplen con los requisitos procedimentales.

La modificación consiste, como su nombre lo indica en que el Inferior cambie alguno de los puntos resolutivos de la sentencia

cias, fijando el tribunal superior de justicia los motivos y fundamentos por lo que se debe hacer tal modificación y, en ocasiones el texto de como debe quedar el punto resolutivo -- por ejemplo:

Quando el tribunal superior absuelve al demandado del cumplimiento de alguna de las pretenciones a la que fue condenado.

Una vez que han sido estudiados los objetivos de la apelación pasaremos al análisis de su desarrollo procedimental.

La apelación interpuesta en contra del laudo arbitral por alguna de las partes, en el supuesto de que haya sido aceptada en el compromiso, ocasiona que los autos, al ser recibidos -- por el juez ordinario, sean remitidos inmediatamente al tribunal superior de justicia, a efecto de que este resuelva, en su caso, su procedencia.

La misma legislación procesal determina que este tipo de casos se seguirá conforme a las disposiciones que para los juicios comunes se sigue.

En este orden de ideas, se tratará de dar una breve exposición de lo que es el recurso de apelación para los juicios -- comunes, conforme al código procesal vigente.

Una vez recibida la apelación por el tribunal superior de justicia, se deberá señalar si el recurso está conforme a derecho y, en su caso, tenerla por admitida señalando si se admi-

te en un solo efecto o en ámbos.

En el auto de admisión de la apelación, deberá señalar el término de seis días que se le otorga al apelante a efecto de que exprese los agravios que le causa la resolución apelada, apercibiéndolo de que, en caso de no hacerlo dentro de este término, se le tendrá por desistido el recurso. Este primer supuesto -- ocasionaría que se tuviera la apelación como no interpuesta.

En caso contrario, que sería la continuación de la apelación; -- en virtud de que el recurrente si expresó agravios dentro del -- término señalado, le recaerá un auto o un acuerdo, en el que -- se notificará la notificación de la presentación de los agravios y se concederá un término igual a la contraria para que manifieste la contestación de los agravios.

En la mayoría de los casos, porque en la práctica procesal -- así se acostumbra las partes no ofrecen pruebas, aún cuando -- existe la posibilidad de que éstas se admitan, únicamente aclarando que la legislación procesal limita el ofrecimiento de las mismas a dos casos, los cuales son:

- 1.- Cuando por cualquier causa no imputable al que solicite -- la prueba, no hubiere podido practicarse en primera instancia toda o parte de la que hubiere propuesto.
- 2.- Cuando hubiere ocurrido algún hecho que importe excepción -- superviviente.

No existiendo la costumbre de ofrecer pruebas no examinaremos esos supuestos, limitándose entonces, la segunda instancia, a la expresión de agravios y a la contestación de los mismos, - lo cual reduce el procedimiento a un período de cinco días -- comunes para que las partes aleguen lo que a su derecho convenga, finiquitado este, se pasarán los autos a resolución, - con lo cual concluye el procedimiento de apelación.

Sólo después de resuelto este recurso, cuando se ha pactado-- por las partes, como ya dijimos, o bien contra el auto de ejecución dictado por el juez, puede la parte que se siente agraviada, iniciar el juicio de amparo.

Independientemente de los recursos nuestra legislación adjetiva prevee la aclaración de las sentencias, estas aclaraciones tienen como objetivo principal la modificación de algún concepto que resulte vago o difícil de comprender en el texto del laudo o, también referirse a la omisión de alguna de las cuestiones que vendrían a complementar o a integrar una de las -- pretenciones de las partes.

Estas aclaraciones, en términos normales, las realiza el juez de oficio, en nuestro caso el árbitro, aunque también se puede presentar el supuesto de que se realice a petición de parte.

En este caso, la legislación señala un término de veinticuatro horas para solicitarla y un término igual para que el --

juez o el árbitro resuelva lo que estime procedente.

9.- EJECUCION DE LOS LAUDOS ARBITRALES.

Como todos sabemos, a los árbitros no les compete la ejecución de sus resoluciones, por lo que una vez que emiten su laudo concluyen su misión, dabiendo de pasar los autos al juez ordinario para su ejecución, si la parte que resulta condenada no quiere cumplir voluntariamente la resolución arbitral. Asimismo si el laudo fue recurrido, una vez concluido el procedimiento de segunda instancia, el tribunal superior de justicia devolverá los autos al juez, para que este proceda a la ejecución.

La etapa procesal antes señalada, se hace necesaria en virtud de que según lo afirmamos, el árbitro carece de autoridad pública y para poder ejecutar sus determinaciones requiere del auxilio de la jurisdicción ordinaria.

Al respecto, encontramos diseminadas dentro de nuestro código de procedimientos civiles, diversas disposiciones que confirman lo expuesto al inicio de este tema. Así tenemos que dentro del capítulo correspondiente a la vía de apremio, el artículo 504 nos dice:

" La ejecución de las sentencias arbitrales se hará por el juez competente designado por las partes y, en su defecto por el juez del lugar del juicio y si hubiere varios por el de número más bajo."

Disposición muy similar a la anterior es la que se encuentra - en el Artículo 633, que señala lo siguiente:

"Es competente para todos los actos relativos al juicio arbitral en lo que se refiere a jurisdicción que no tenga el árbitro y para la ejecución de la sentencia y admisión de recursos, el juez designado en el compromiso; a falta de éste, el del lugar del Tribunal de arbitraje y si hubiere varios jueces, el número más bajo".

Así mismo, el Artículo 634, establece:

Que los jueces ordinarios están obligados a impartir el auxilio de su jurisdicción a los árbitros.

Por otra parte, la doctrina se conduce en el mismo sentido, - así también el maestro BECERRA BAUTISTA, nos dice:

"Finalmente, como el laudo para ser ejecutado ante la renuncia del condenado necesita que la jurisdicción ordinaria le - preste su auxilio el juez ante quien acude el que obtuvo el laudo arbitral favorable para pedir su ejecución debe dictar una resolución en tal sentido y esa resolución teóricamente - ha recibido el nombre de homologación (15)*.

Por su parte, el maestro HUGO ALSINA, nos da su opinión:

"Como consecuencia del principio de que los árbitros carecen de Imperio, su función termina con el pronunciamiento del laudo, y por lo tanto, la parte interesada en su cumplimiento deberá promover su ejecución ante el juez que hubiera interveni

 (15)* BECERRA BAUTISTA, JOSE "El Proceso Civil en México" --
 Sexta Edición, Editorial Porrúa, S.A. México 1977, Op. --
 pág. 392

do en el juicio en que se otorgó el compromiso o que hubiera - debido intervenir de no haberse otorgado este.

La sentencia arbitral se ejecuta en la misma forma que los - - pronunciados por los jueces comunes, sin que se requiera para - ello su previa aprobación ni ninguna otra formalidad, basta -- para el efecto, acompañar el compromiso y un testimonio de la - setencia. (16)*

Efectivamente, coincide nuestro punto de vista con el de los - tratadistas citados, pues como se dijo al inicio de este tema - la misión de los árbitros concluye cuando éstos emiten su lau - do, asimismo, como se puede comparar y lo vimos en nuestra le - gislación.

En la que establece que el juez competente para la ejecución - del laudo arbitral, será el que hubiera intervenido en la de-- signación de los árbitros o, en su defecto por el juez del lu - gar del juicio, comenzando por el número más bajo si fueren -- varios.

Ahora bien, en cuanto a la ejecución del laudo, nuestro dere-- cho sigue las reglas del italiano, pues como dice acertadamen - te el maestro ALSINA, no requiere de aprobación alguna por - - parte del juez el cual únicamente debe de revisar que el lau - do cumpla con los requisitos formales de una sentencia que - - analice el fondo de la misma, es decir que no puede el juez -- ordinario desconocer el contenido del laudo pronunciado por --

(16)* ALSINA, HUGO. Tratado Teórico Práctico de Derecho Proce - sal Civil y Comercial, Tomo VII, Editorial Sociedad Anó - nima Comercial Industrial y Financiera. Buenos Aires Ar - gentina 1965. Op. Cit. Pág. 81.

el arbitro, cuando este se apegue a lo establecido por las partes en la cláusula compromisoria o en el compromiso arbitral, debiendo por consiguiente, dictar un auto de ejecución, es decir, la homologue, la revista de la coercitividad de que carecen los árbitros para ejecutar sus resoluciones.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

CAPITULO IV

- (1) ROCCO, HUGO Teoría General del Proceso Civil, Traducción del LIC. FELIPE DE J. TENA primera edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1959, pag. 110.
- (2) ALSINA, HUGO Tratado Teórico Práctico de Derecho Procesal Civil y Comercial Tomo - VII Editorial Sociedad Anónima Comercial Industrial y Financiera Buenos Aires Argentina 1965, op.cit.pag.23.
- (3) IBIDEM op.cit.pag. 28.
- (4) BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO "El arbitraje comercial" primera edición de la Cámara Nacional de la Ciudad de México, México 1979, op.cit.págs. 13 y 14.
- (5) SERRA DOMINGUEZ, MANUEL "Estudios Derecho Procesal" -- Editorial, Ariel, Barcelona España 1969, pag. 573.
- (6) ALSINA, HUGO op.cit.pág.72.
- (7) ROCCO, HUGO, op.cit.pág.117.
- (8) ALSINA, HUGO, op.cit.pág.74.
- (9) BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO "El Arbitraje Internacional-Privado " Situación internacional primera edición, imprenta universitaria, México 1963, op.cit.pág.43.
- (10) BECERRA BAUTISTA, JOSE El proceso civil en México sexta edición Editorial Porrúa, S.A., México 1977, op.cit. pag. 170.
- (11) DE PINA, RAFAEL Diccionario de Derecho sexta edición- Editorial Porrúa, S.A., México 1977, op.cit.pág. 161.
- (12) BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO op.cit.pág. 44.
- (13) IBIDEM op.cit.pág. 735.
- (14) PALLARES, EDUARDO "Derecho Procesal Civil" septima - edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1978, pag.197.
- (15) BECERRA BAUTISTA, JOSE op.cit.pág. 392.
- (16) ALSINA, HUGO op.cit.pág.81.

CONCLUSIONES

C O N C L U S I O N E S

Una vez que hemos espuesto en forma detallada y minuciosa-
la totalidad de nuestro trabajo, nos encontramos en condicio-
nes de evaluar el contenido, con el objeto de obtener las -
siguientes conclusiones:

- 1)-Considerando que las partes pueden preveer la hipotética -
existencia de conflictos en el futuro, tanto en la interpre-
tacion de dudosas cláusulas contractuales como en su eje--
cución y establecen la forma en la que contractualmente --
pueden ser solucionados, en donde las partes pueden desear
que una o varias personas determinadas o instituciones so-
lucionen sus conflictos a través del arbitraje.
- 2)-Consideramos que la esencia del arbitraje estriba en que-
la voluntad de las partes se imponga y que se observe en
mínimo de formalidades que permitan celeridad en su resul-
tado, al que se llega por la opinión de los conocedores -
de la materia de que se trate y no por persona ajena a --
ella.
- 3)-Es recomendable que en materia de seguro, los importado--
res y exportadores y en general los usuarios del transpor-
te marítimo deben de conocer las técnicas del seguro ma--
rítimo para poder contratar en las mejores condiciones --
la protección de sus embarques.

- 4)- Otro punto importante es que el compromiso arbitral solo vinculará obligatoriamente a las partes del contrato que expresamente lo convinieron, por tratarse de cláusulas de excepción y no puede extenderse a quien no formó parte del compromiso.

- 5)- Es claramente detectable que las controversias que se presentan en negocios derivados del Derecho Marítimo tienden a multiplicarse de una forma acelerada, y que es más ventajoso para las partes someterlo al arbitraje privado que someterlo a procedimiento jurisdiccional ordinario, toda vez que se requiere en este tipo de controversias de personal altamente capacitado en materia marítima.

- 6)- Se debe reconocer que la solución arbitral puede ser aplicado en disputas provenientes de diversas obligaciones, -- siendo principalmente, el contrato como fuente de obligaciones y que con mayor frecuencia puede ser sometido cualquier conflicto de esta naturaleza al arbitraje.

- 7)-En materia de Seguros El Arbitraje Oficial se lleva acabo por conducto de la Comisión Nacional y de Seguros pero no obstante se puede llevar de manera Privada, pues son muchos los casos de conflictos que se presentan entre el Asegurado y Asegurador.
- 8)-En materia de Arbitraje la Acción Privada se puede presentar a traves de las instituciones, como las Camaras de Comercio , Centros o Asociaciones que formen o constituyan los propios interesados.
- 9)-Se puede señalar que dentro del Arbitraje Privado, ya sea interno o internacional se pueden plantear, conflictos estrictamente de carácter, Mercantil o Civil
- 10)-Se considera al Arbitraje en el Comercio Internacional , como medio eficaz para derimir controversias Internacionales entre Comerciantes, Siendo este el idoneo porque se deben tener en cuenta factores a favor de las partes como son, La Economía, El Tiempo y la Neutralidad.
- 11)-Otro aspecto que se puede apreciar, es que en la clausula Compromisoria se deben respetar los Derachos de las partes para que el Procedimiento Arbitral guarde todas las garantías de defensa respecto a la designación de los Arbitros.

BIBLIOGRAFIA GENERAL

- Secretaría de Comunicaciones y Transportes Revista Servicio Marina "El Transporte de Mercancías y Marina Mercante" No. 57 Marzo-Abril de 1978. Págs. 35 y 36.

- IBIDEM Pag. 37

- IBIDEM Pag. 38

- Secretaría de Comunicaciones y Transportes Manual para el usuario del transporte marítimo, comisión nacional de fletes marítimos, Primera Edición México 1981.

- Revista Servicio Marina "El Transporte de Mercancías y la Marina Mercante". Pág. 41

- IBIDEM Págs. 50 y 53

- Fariña, Francisco Derecho Comercial Marítimo, Segunda Edición Ampliada Tomo-II, Editorial BOSCH Barcelona op.cit. págs. 14 y 34

- Vazquez del Mercado Oscar Contratos Mercantiles, Editorial PORRUA, S.A. México, 1982. op.cit. págs. 141 y 142

- Cervantes Ahumada Raul Derecho Marítimo, Editorial HERRERO, S.A. Primera Edición, México, 1970. op.cit. págs. 9 y 12

- IBIDEM Págs. 12 y 13

- Luna Olvera Omar Manual de Derecho Marítimo, Editorial PORRUA, S.A. México, 1981, op.cit. págs. 17, 18 y 19

- **Leyes Fundamentales de México**
Editorial PORRUA, S.A.
México, 1983. Constitución 1857.
- **Esquivel A. Ramón**
La Reforma de la Legislación Mercantil, Editorial
PORRUA, S.A. México, 1985. op. cit. pags. 170 y 171
- **Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos.**
Editorial PORRUA, S.A.
México, 1985.
- **Ley de Navegación y Comercio Marítimo**
Editorial PORRUA, S.A.
México, 1985.
- **Legislación Aduanera**
Editorial PORRUA, S.A.
México, 1985.
- **Reglas de La Haya de 1924**
Protocolo de Bruselas de 1968
- **Regals de Hamburgo de 1978**
- **Ponencia Miramontes Cruz Rodolfo, Dr.**
VI - Simposio sobre Arbitraje Comercial
"Reflexiones en torno a las responsabilidades del
Porteador en las Reglas de Hamburgo" - Instituto
Mexicano del Comercio Exterior.
México, Nov. 1980.
- **Reglamento de la Ley de Monopolios**
Editorial, Porrúa S.A. México -
1985
- **Ley General de Instituciones de Seguros**
Editorial Porrúa S.A. México 1985
- **Ley sobre el Régimen de Propiedad en Condominio de**
Inmuebles para el Distrito Federal.
Editorial, Porrúa S.A. México 1985

- Ley Federal de Derechos de Autor
Editorial Porrúa, S.A. México
1985.
- Ley de Cámaras de Comercio y de las Industrias
Editorial Porrúa, S.A. México 1985
- Ley que crea el Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
Editorial Porrúa, S.A. México 1985.
- Ley que crea una comisión para la protección del Comercio Exterior de México. ---
- Código de Comercio
Editorial Porrúa S.A. México 1985
- Briseño Sierra Humberto
VII - Simposio sobre Arbitraje Comercial del Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
Noviembre de 1981.
- Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.
Editorial Porrúa, S.A. México 1985
- Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras, Organización de Las Naciones Unidas, en Nueva York 1978, Promulgada en México, el 22 de junio de 1971.
- "Los contratos de Flotante"
Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante Comisión Nacional de Fletes-Marítimos, elaborado por CHAVEZ GUTIERREZ EDUARDO, Edición 1981, op. cit. pág. 9.
- IBIDEM pag. 15.
- ECHEVERRIA RIVERA, LUIS E. "El Transporte Marítimo", Editorial Aranzadi, Pamplona 1973. op. cit. pág. 27.
- CERVANTES AHUMADA, RAUL "Derecho Marítimo" Editorial Herrero, S.A., primera edición 1970, op. cit. pág. 606.

- Ley de Navegación y Comercio Marítimo, publicada en el Diario Oficial del 21 de noviembre de 1963.
- CERVANTES AHUMADA, RAUL op. cit. pág. 607.
- Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías 1978, "Reglas de Hamburgo".
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo TD/8/CA/ISL/27/REV.1 "Aspectos Jurídicos y Documentales del Contrato de Seguro Marítimo" Nueva York 1982. pag. 4, 5, 7 y 8.
- OLVERA DE LUNA, OMAR "Manual de Derecho Marítimo" -- Editorial Porrúa, S.A., México 1981, op. cit. pág. 199.
- IBIDEM op. cit. pág. 201.
- VI Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional, organizado por la Academia de Arbitraje, ponencia del DR. IGNACIO MELO RUTZ, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, Mexico, 1980.
- Código de Comercio y Leyes complementarias Editorial Porrúa, S.A., 44a. edición México 1985.
- Ley General de Instituciones de Seguros, Editorial Porrúa, S.A., México, 1985.
- FARÍÑA, FRANCISCO "Derecho Comercial Marítimo" Tomo I Editorial BOCHS, segunda edición ampliada España, 1979 --- op. cit. págs. 108 y 109.
- ALSINA, HUGO "Tratado Teórico Práctico de Derecho Procesal Civil y Comercial" Tomo - VII - Editorial, Sociedad Anónima Comercial Industrial y Financiera, Buenos Aires, Argentina 1965, op. cit. págs. 17 y 18.

- SERRA DOMINGUEZ, MANUEL "Estudios de Derecho Procesal" Editorial, Ariel, Barcelona España - 1969, op.cit.pág. 573.
- ROCCO, HUGO "La Sentencia Civil" traducción ovejero, México, 1944, pags. 73 a 75 citado por SERRA DOMINGUEZ, MANUEL, - op.cit.pág. 573.
- GUASP, JAIME "El Arbitraje en el Derecho Español" pag. 16, --- Barcelona España 1956, citado por SERRA DOMINGUEZ, MANUEL op.cit.pág. 574.
- CHIOVENDA, JOSE "Principios de Derecho Procesal Civil" ---- traducción CASAIS, Madrid España, Tomo I pag. 127 citado por SERRA DOMINGUEZ, MANUEL op.cit. pág. 575.
- ARELLANO GARCIA, CARLOS "Teoría General del Proceso", -- primera edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1980. Págs. -- 354 y 355.
- CARNELUTTI, FRANCISCO "Institución Diritto o Procesanale -- Civile", Quinta Edición Roma, 1956. Tomo I pag. 63 citado por SERRA DOMINGUEZ, MANUEL pág. 576.
- SERRA DOMINGUEZ, MANUEL "Estudios de Derecho Procesal" Editorial Ariel, Barcelona España 1969, op.cit.pág. 578.
- IBIDEM pág. 579.
- BECERRA BAUTISTA, JOSE "El Proceso Civil en México", sexta edición Editorial Porrúa, S.A., México 1977, pág. 389.
- PALLARES, EDUARDO "Derecho Procesal Civil", septima edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1978, op.cit.pág. 579.
- BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO "Estudios de Derecho Procesal" - Tomo II primera edición, Editorial y Distribuidor Cárdenas, --- México 1980, op.cit.pág. 645.

- ALSINA, HUGO "Tratado Teórico Práctico de Derecho Procesal y Comercial" Tomo VII, op.cit.pág. 54.
- Ley de la Navegación y Comercio Marítimo.
Editorial Porrúa S.A. México 1985.
- Instituto Mexicano de Comercio Exterior "Guía del Exportador Mexicano" Tomo II, edición 1981, capítulo XVII.
- ROCCO, HUGO Teoría General del Proceso Civil, Traducción del LIC. FELIPE DE J. TENA primera edición, Editorial --- Porrúa, S.A., México 1959, pag. 110.
- ALSINA, HUGO Tratado Teórico Práctico de Derecho Procesal Civil y Comercial Tomo - VII Editorial Sociedad Anónima - Comercial Industrial y Financiera Buenos Aires Argentina -- 1965, op. cit. pág. 23.
- IBIDEM op. cit. pág. 28.
- BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO "El arbitraje comercial" primera edición de la Cámara Nacional de la Ciudad de México, --- México 1979, op. cit. págs. 13 y 14.
- SERRA DOMINGUEZ, MANUEL "Estudios Derecho Procesal" -- Editorial, Ariel, Barcelona España 1969, pág. 573.
- ALSINA, HUGO op.cit.pág. 72.
- ROCCO, HUGO op.cit.pág. 117.
- ALSINA, HUGO, op.cit. pág. 74.
- BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO "El Arbitraje Internacional -- Privado" Situación Internacional primera edición, imprenta - universitaria, México 1963, op.cit.pág. 43.

- BECERRA BAUTISTA, JOSE. El proceso civil en México sexta - edición Editorial Porrúa, S.A., México 1977. op.cit.pág. 170.
- DE PINA, RAFAEL. Diccionario de Derecho sexta edición --- Editorial Porrúa, S.A., México 1977, op.cit.pág. 161.
- BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO op.cit.pág. 44.
- IBIDEM op.cit.pág. 735.
- PALLARES, EDUARDO "Derecho Procesal Civil" septima --- edición, Editorial Porrúa, S.A., México, pág. 197.
- BECERRA BAUTISTA, JOSE op.cit.pág. 392.
- ALSINA, HUGO op.cit.pág. 81.
- PALLARES, EDUARDO "Derecho Procesal Civil" op.cit.pág. 581.