

LOS CONTRATOS EN EL TRANSPORTE MARITIMO Y LA SOLUCION ARBITRAL

Ignacio L. Melo y Ruiz

I. Generalidades

Ciertamente, una de las áreas de la actividad humana, donde tiene mayor aplicación el compromiso en árbitros, es la relacionada con el mar.

Por su esencia misma es una actividad que se desarrolla, en un gran porcentaje, fuera de las jurisdicciones de los Estados, en el ámbito internacional, comunicando, poniendo en contacto lo relacionado a seres humanos de todas las nacionalidades, de todos los países, de los más diversos usos y costumbres que obviamente en sus ámbitos nacionales están sujetos a esquemas jurídicos diferentes y que en el campo internacional tienen que enfrentarse a conceptos legales que no les son familiares. Bástenos, a manera de ejemplo, mencionar los grupos legislativos más relevantes en materia marítima. El Latino, el Anglosajón y el Germano; todos ellos con estructuras y concepciones diferentes, y todos rigiendo a comunidades humanas sumamente importantes en todos sus aspectos.

El resultado y efecto lógico e inmediato de lo anterior ha sido la incesante búsqueda de la unificación del derecho que obviamente se ha manifestado en primer término, en cuanto al fondo, no siéndonos aje-

*Memoria Sexto Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional y Derecho Marítimo. Academia de Arbitraje y Comercio Internacional, Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C. 1980.

nos los incansables esfuerzos que, a partir de la Segunda mitad del siglo pasado, realizan infinidad de organismos internacionales, tales como la Asociación de Derecho Internacional, el Comité Marítimo Internacional y después de la Segunda Guerra Mundial, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo, UNCITRAL, etc.

El balance de los resultados, en cuanto al fondo, ha sido extraordinariamente positivo y continúa en un constante esfuerzo para su perfeccionamiento, pero obviamente la unificación de los conceptos de fondo no es suficiente en las relaciones humanas que se originan en el mar, es necesario además tener a la mano instrumentos que satisfagan la aplicación de ese derecho de fondo, someterlo para su aplicación a instituciones ajenas que satisfagan tanto a Latinos, como a Anglosajones, como a Germanos, y en general a cualquier otra tendencia; que las partes puedan acudir con certeza y seguridad a reclamar sus derechos con la tranquilidad de que ninguno de ellos llevará ventaja por una mayor familiaridad con las estructuras en que tradicionalmente ha vivido; que tampoco las partes puedan llevar a cabo presiones de ninguna índole a través del clausulado de los contratos para establecer cláusulas de jurisdicción que les sean favorables; que, en general, pueda establecerse la posibilidad de acudir a instituciones y procedimientos de los que, además de las tradicionales ventajas que representan y que son ampliamente conocidas por todos, pueda derivarse mayor equidad hacia las partes que, en una u otra forma, provienen de esquemas jurídicos diferentes.

La única solución viable a los problemas planteados con anterioridad, lo es el compromiso en árbitros, el cual no podemos desconocer que, todavía hasta hace algunos años, era sistemáticamente repudiado por diversas legislaciones del mundo y por particulares que sentían cierto recelo en cuanto a la calidad de sus juicios.

II. Datos históricos

Antes del Siglo XX, tanto la Common Law Anglosajona, como las Cortes del Almirantazgo, veían el arbitraje con hostilidad, sosteniendo que ese tipo de acuerdos desplazaba la jurisdicción de las cortes, recomendando sobre este particular la opinión del Juez Frank en el caso *Kulukundis Shipping Co. VS. Amtorg Trading Corp.*

A principios del Siglo, también en Derecho Anglosajón, se pensó remediar esa situación legislando sobre el arbitraje, pudiendo mencionar desde luego la *Arbitration Law of New York*. Cuatro años des-

pués, en el caso *Read Cross Line VS. Atlantic Fruit Co.*, la Suprema Corte de los Estados Unidos de Norte América tuvo que decidir si el Estado de New York, con fundamento en esa Ley, podría aceptar un compromiso de arbitraje contenido en un contrato de fletamento, dado que éste está sujeto a la Jurisdicción Federal y la Ley mencionada era una ley local.

La Corte de Primera Instancia dio validez a este pacto, pero la Corte de Apelación revocó ese fallo, opinando en sentido contrario y la Suprema Corte de Justicia opinó en contra de la Corte de Apelación sosteniendo el criterio del Juzgado de Primera Instancia.

Sobre este particular, el Juez Bradeis hizo notar que en esa época no existía legislación federal sobre el arbitraje, pero hizo observar que el uso de árbitros por las partes en los contratos marítimos era una práctica común y opinó en el sentido de aceptar la celebración de compromisos arbitrales en estos casos, no en función de la ley local mencionada, sino en función a los usos y prácticas marítimas.

Un año después de fallado este caso, el Congreso de los Estados Unidos aprobó la *United States Arbitration Act*. Esta Ley hace referencia a las transacciones marítimas, así como otro tipo de transacciones comerciales. Define las transacciones marítimas como sigue:

“Transacciones Marítimas”. Para los efectos de esta ley significan contratos de fletamento, conocimientos de embarque para el transporte por agua; acuerdo sobre muellaje, aprovisionamiento de buques o reparación de buques, abordajes o cualquier otro tema de comercio exterior, si esta controversia corresponde a la jurisdicción del almirantazgo...sin embargo, nada de lo aquí contenido se aplicará a los contratos de enrolamiento de tripulación de buques, trabajadores del ferrocarril o cualquier otra clase de trabajadores que pertenezcan al comercio interestatal o exterior.

Una cláusula escrita en cualquier transacción marítima o contrato que contenga una transacción comercial para comprometer en árbitros cualquier controversia derivada de dicho contrato, o transacción, o la negativa a cumplir en todo o en parte éstos, o un compromiso por escrito para someter al arbitraje una controversia existente derivada de los mencionados contratos o transacciones será válida, irrevocable y en vigor, como si existiera por ley o equidad para la revocación de cualquier contrato”.

La constitucionalidad de esta ley fue planteada ante la Suprema Corte de Justicia de Norte América, en el caso *Marine Transic Co. VS. Dreyfus*, habiéndose pronunciado este tribunal en el sentido de aceptar la citada constitucionalidad de la Ley referida.

Por lo que respecta a las legislaciones latinas, tenemos que Francia ha sido especialmente celosa en la jurisdicción de sus Cortes y en rechazo del arbitraje y es sólo hasta los últimos cincuenta años que ha iniciado un movimiento de liberación, derivado principalmente de la jurisprudencia. Para ellos el arbitraje no se autoriza sino en materia patrimonial y en litigios que no contravengan el orden público. Hasta 1925, la Cláusula Compromisoria era nula y no es sino hasta el Decreto de 1972 que se decide sobre la validez de la Cláusula cuando la Ley la haya autorizado expresamente en materia comercial. La Ley obliga a los árbitros a apegarse al procedimiento legal, a menos que las partes lo hayan renunciado, por lo que, en términos generales, el laudo se dicta y el tribunal lo hace cumplir si no hay apelación, derecho frecuentemente renunciado. Sobre este particular, la jurisprudencia ha establecido que en el caso de que una parte confirme la existencia de una violación procesal, la renuncia a la apelación quedará sin efecto y con la forma de impugnación de nulidad se invocará la violación al orden público.

Por lo que respecta a los laudos extranjeros, que son los que de momento nos interesan, también Francia se ha adherido a las Convenciones Internacionales de Ginebra de 1927, de la ONU de 1958 y la Europea de 1961. La jurisprudencia ha sido muy favorable para el arbitraje, autorizando la autonomía de la Cláusula compromisoria y autorizando a los árbitros a revisar su validez.

Por lo que respecta a México, y dado el contenido del artículo 104 Constitucional, en su Fracción I, que reserva con exclusividad a la jurisdicción federal los asuntos relacionados con el derecho marítimo, debemos hacer caso omiso del arbitraje previsto y considerado en los Códigos de Procedimientos Civiles de la mayoría de los Estados, debiéndonos referir única y exclusivamente a la situación que guarda el Código Federal de Procedimientos Civiles y el Código de Comercio que tiene para nosotros jurisdicción federal. El primero de ellos no contiene disposición alguna respecto al arbitraje, por lo que del mismo no podemos derivar alguna supuesta aplicación al arbitraje en materia marítima. Sin embargo, el Código de Comercio es aplicable a los casos relativos al Derecho Marítimo, de acuerdo con el Artículo 6o. párrafo C) de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y en el mismo encontramos, en su artículo 1051, la preferencia al procedimiento

convencional que las partes establezcan para solucionar sus disputas en materia mercantil y en su artículo 1053 fracción IX se admite la designación de árbitros para conocer del litigio y procedimiento convencional.

Para poder colocarse dentro de estos supuestos, se requiere que las partes pacten en escritura pública o póliza o ante el Juez competente que debiera conocer la demanda, esta situación; que se conserven las partes substanciales de un juicio; que no se señalen como pruebas admisibles las que no lo sean conforme a las leyes; que no se altere la gradación de los tribunales; que no se disminuyan los términos que las leyes exigen a los jueces y tribunales y que no se convenga que el negocio tenga más recursos; cumplidos los requisitos anteriores, operará el nombramiento de árbitro y el procedimiento convencional mercantil en materia de comercio.

Sin embargo, a pesar de que los artículos de referencia comenzaron a regir el 1o. de enero de 1890, nuestra práctica en materia de arbitraje relacionada con asuntos de índole marítimo ha sido y es hasta la fecha sumamente raquítica, lo cual nos lleva a la necesidad de replantear en nuestro medio el problema del arbitraje en relación con los negocios marítimos, con el objeto de tener una participación más activa en esta institución que obviamente se perfila como la más importante y trascendental en el futuro de la solución de las disputas en esta materia.

III. Contratos de derecho marítimo

Sentado ya que aquellas reticencias que, históricamente se tenían respecto del arbitraje, han quedado sólo como datos históricos y que en la actualidad los juicios arbitrales están siendo universalmente aceptados cada vez en mayor grado por todos los esquemas y estructuras jurídicas del mundo, y que, como dije al inicio, la materia marítima requiere quizá más que ninguna otra de esta institución, debemos pasar a referirnos a las áreas de derecho marítimo en donde se requiere, en forma más constante, de las soluciones arbitrales.

Sin dejar de reconocer que la solución arbitral puede ser aplicada en disputas provenientes de diversas fuentes de las obligaciones, tenemos que aceptar que es principalmente el contrato, como fuente de obligaciones, el que con mayor frecuencia nos remite a la posibilidad de una solución arbitral, razón por la cual plantearemos algunos de los problemas propios de los contratos marítimos en donde se observa una mayor incidencia respecto de las soluciones arbitrales, con

exclusión de aquellos a los que ya se han hecho referencia en este Simposio.

IV. El arbitraje y el contrato de fletamento

Indiscutiblemente, es el contrato de fletamento el que ocupa un lugar primordial en el Derecho Marítimo y el que nos presenta una gama mayor de problemas que pueden y de hecho son remitidos al Arbitraje.

Este contrato en sí tiene multitud de variantes que van del fletamento a casco vacío hasta el simple transporte de cosas, variantes que han aumentado en forma considerable con las nuevas formas de transporte con marcada tendencia a la especialización del mismo, que, evidentemente, han obligado a la creación de pólizas de fletamento tipo para los casos particulares que lo ameritan.

Ante la imposibilidad de hacer un estudio de cada uno de ellos, por lo que respecta al arbitraje, nos referiremos únicamente a la Cláusula compromisoria de arbitraje en algunos de ellos.

En la forma de póliza de fletamento conocida con el nombre de New York Produce Exchange Form, encontramos el siguiente texto de Cláusula Compromisoria de Arbitraje:

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

En la forma conocida con el nombre de Baltim Form que corresponde a The Baltic and International Maritime conference, encontramos la siguiente cláusula:

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

El arbitraje se estipula como sigue, en la forma STB para fletamento por tiempo de tankers:

"28. Cualquier diferencia o disputa de cualquier naturaleza que surja de este fletamento será sometido al arbitraje en la Ciudad de New York y a las leyes relativas al arbitraje en vigor ahí, ante un cuerpo de tres personas, consistentes en un árbitro señalado por el fletante, otro por el fletador y un tercero por los dos árbitros escogidos. La decisión de cualquiera de dos de los tres árbitros será final. Hasta el momento en que los árbitros cierren definitivamente el procedimiento, cada parte, previo aviso por escrito a los árbitros y a la otra parte, tendrá el derecho de ampliar sus disputas o diferencias bajo este fletamento, para que sean oídos y resueltos. Los árbitros podrán auxiliarse en la forma que ellos o la mayoría de ellos estimen justo y equitativo, dentro del ámbito de este acuerdo, incluyendo, pero no limitando, el procedimiento específico señalado. El laudo que derive de esta Cláusula podrá incluir las costas, incluyendo una cantidad razonable de honorarios, y la resolución será llevada a cualquier Corte que tenga jurisdicción de acuerdo con lo anterior.

En obvio tiempo y para evitar una larga comparación de Cláusulas, nos limitaremos a comentar las anteriores.

El lugar del arbitraje puede ser variado por las partes en cada forma, pero no podemos pasar por alto la marcada y constante referencia al arbitraje en Londres y New York, y a la necesidad imperiosa que tenemos de desarrollar instituciones de arbitraje en lugares más accesibles a nuestros países, tomando el término de accesible tanto en el sentido geográfico, como en el sentido de sistemas legislativos.

Es claro que no necesariamente, el remitir un asunto al arbitraje en estos dos lugares implica que el procedimiento corresponda a la Ley Inglesa o Norteamericana, y nótese que de las cláusulas compromisorias transcritas sólo la STB hace referencia a las leyes relativas al arbitraje en New York, no así los otros dos casos, por lo que estimo correcto que aún árbitros de estos lugares puedan sujetarse a un procedimiento convencional que se les proporcione, haciendo especial hincapié en la necesidad que existe del que, por dentro de las cláusulas, que normalmente se negocian y se adicionan mecanografiadas, se haga mención de esta situación. En caso de la omisión de un procedimiento convencional, en las dos primeras formas compromisorias transcritas, los árbitros deberán aplicar al caso la Ley de acuerdo con las partes, pero si ello no es posible, o no ha sido expresamente escogida una legislación particular, deberá aplicarse la ley o

el sistema legislativo al cual las partes tengan más cercana y real conexión.

Esto nos recuerda el caso de la Compañía Tuniciana VS. la Compañía de Armamento Marítimo en el año de 1970, en el cual el fletante era francés, el fletador era tuneciano, ambos sujetos a leyes nacionales que podríamos clasificar como correspondientes a los sistemas latinos y ambas partes sometieron sus disputas al arbitraje en Londres. Los árbitros en Londres, con la mayor atingencia, estimaron que la Ley que debería ser aplicada en este caso era la francesa, dado que tanto Francia como Tunes estaban sujetos a una legislación semejante, y basados en este razonamiento se realizó el arbitraje.

Sin embargo, cuando las partes o el fletamento en sí no tiene una cercana conexión con algún sistema particular legislativo, si Londres o New York son nombrados como lugares de arbitraje, deberán aplicar su propio sistema al caso, siendo pertinente reproducir la opinión de uno de los árbitros en el caso arriba mencionado; me refiero a Lord Wilberforce quien opinó:

“Una cláusula de arbitraje debe ser tratada como un indicio para ser considerada junto con el resto del contrato y los hechos relevantes. Siempre será un importante indicio; a menudo, especialmente cuando hay partes de diferentes nacionalidades o una variedad de transacciones que puedan derivarse del contrato será sólo un indicio. Pero en algunos casos, deberán seguirse otros indicios igualmente claros”.

De todo lo anterior se desprende la importancia de incluir con claridad meridiana, en este tipo de fletamentos, la Ley que las partes quieran que rija estos contratos y a la cual deberán sujetarse en forma forzosa los árbitros.

Lo anterior es recomentadable pese a que, de antemano, sabemos que el arbitraje, en circunstancias normales, no debe cambiar la ley que fundamenta los derechos de las partes. El arbitraje es sólo una medida usual de resolver las disputas en forma más rápida y conveniente, es más bien adjetivo y no sustantivo.

Respecto del nombramiento de los árbitros, nótese que en la forma New York Produce Exchange, la referencia se dirige a una decisión por mayoría de tres de dos árbitros, y en el caso de la forma Baltime, es el tercero llamado ‘Umpire’ quien resuelve cuando los dos árbitros no se pusieron de acuerdo.

Otro punto que merece ser comentado especialmente, en el caso de la forma New York Produce Exchange, es que en la misma se señalan las cualidades de los árbitros, quienes deben ser personas relacionadas con el comercio y la interpretación que a éstos se ha dado, es en el sentido de que abogados que ejercen su profesión en materia mercantil no son considerados como Commercial Men en el sentido de esta cláusula, pero en cambio un árbitro de tiempo completo sí lo es; criterio éste que ha sido expresado en los casos *Rahcassi VS. Blue Star* y *Pando VS. Filmo*.

Otro punto interesante a comentar, es el que este tipo de cláusulas compromisorias de arbitraje no deben ser aplicables más que única y exclusivamente a las partes en el contrato, por tratarse de cláusulas de excepción que obviamente deben tener una interpretación estricta; pudiendo, sobre este particular, mencionar el caso del Instituto Cubano VS. *T/V Golden West*, un fletamento que no contenía cláusula compromisoria, pero el fletador celebró un sub-fletamento conteniendo cláusula de arbitraje y la Corte de Apelación de los Estados Unidos resolvió que el compromiso arbitral, en el sub-fletamento, no podía obligar al propietario y fletante en el fletamento original, por que no había sido parte en el sub-fletamento.

En el caso de que el fletador sea, a su vez, tenedor de los conocimientos de embarque, le es aplicable la cláusula de arbitraje, pero no en su carácter de tenedor de esos conocimientos, sino exclusivamente en su carácter de fletador en el fletamento en donde se pactó la cláusula compromisoria. Más aún, en el caso de que la cláusula de arbitraje, que consta en la póliza de fletamento, se quiera hacer extensiva a los conocimientos de embarque derivados de ese fletamento, esta cláusula debe ser claramente identificada en éstos, señalando los nombres de las partes y todos los datos necesarios para esta identificación, y en el conocimiento de embarque deberá invocarse no solamente los términos y condiciones del original contrato de fletamento, sino también específicamente la cláusula de arbitraje y en este sentido se manifestó la Corte de Apelación de Estados Unidos en el caso *Export, Import VS. Mississippi Valley Barge*.

En el caso *Bermuth Lemcke Co. Inc. VS. SS. Acasta*, se encontraba una referencia general en los conocimientos de embarque señalando como aplicables a los mismos "todas las demás condiciones establecidas en la póliza de fletamento". En estas condiciones se consideró deficiente dicha mención, por no haber incorporado expresamente la cláusula de arbitraje.

Por otra parte, el hecho de plantear un asunto al arbitraje, no impide que las partes conserven sus derechos de embargar o detener el buque o cualquier otra propiedad del demandado con objeto de asegurar su crédito, a menos que otra cosa se haya pactado, pues la materia del arbitraje, dentro de las cláusulas usuales para comprometer en árbitros, es exclusivamente para resolver el fondo del asunto y, por lo mismo, no debe afectar ni constreñir a las partes en su derecho para crear alguna situación que asegure sus créditos. Por otra parte, es obvio que cualquier embargo o detención del buque o, en general, la creación de cualquier tipo de seguridad para el actor estará sujeta a la decisión de los árbitros y el juez que conoció de estos embargos, al final, tendrá la obligación de usar esa garantía en la ejecución del laudo arbitral.

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

Por último, es conveniente hacer notar, en relación a los puntos que se comentan, que el derecho al arbitraje nacido por la cláusula compromisoria de éste, se pierde cuando una demanda es planteada ante un determinado tribunal y la parte contraria acepta la jurisdicción de éste. En efecto, en nuestro derecho, al igual que en muchos otros lugares del mundo, el resultado inmediato de someterse a un tribunal es prevenir la jurisdicción a su favor, y por lo mismo, cuando las partes que habían planteado un compromiso en árbitros se someten a la jurisdicción de los tribunales comunes sin reclamar el cumplimiento de su compromiso, es evidente que el mismo debe cesar en sus efectos y continuarse el juicio como si nunca hubiera existido ese compromiso en árbitros.

Ante la imposibilidad de entrar a un estudio más profundo sobre éstos y otros muchos tópicos relacionados con el Contrato de Fletamento y la Solución Arbitral de sus Disputas, pasamos ahora a referirnos al transporte mediante conocimiento de embarque.

V. El transporte mediante conocimiento de embarque y la solución arbitral

Otra de las formas más importantes de realizar el transporte marítimo, es la que se refiere a la realización de éste mediante la expedición del título representativo de mercancías, conocido con el nombre de "Conocimiento de Embarque".

En este caso, lo usual es que no encontremos cláusulas sobre arbitraje en este tipo de documento, a diferencia de las pólizas de fletamento, en donde, casi en su totalidad, encontraremos la cláusula compromisoria del arbitraje.

Ante esta situación, queremos reconfirmar lo asentado con anterioridad en el sentido de que si el arbitraje no ha sido pactado expresamente en forma clara y determinante, no podemos hacer extensiva la aplicación de cláusulas arbitrales provenientes de otras situaciones o de otros contratos por más que éstos estén íntimamente ligados al transporte de mercancías mediante conocimiento de embarque, como en los casos de contratos de fletamento y este tipo de transporte, que ya comentamos con anterioridad.

Sin embargo, y pese a que no muy frecuentemente encontramos el compromiso en árbitros en los conocimientos de embarque, es un punto interesante examinar cuál es el término para iniciar un procedimiento de arbitraje cuando existe la cláusula compromisoria.

Es evidente que casi la totalidad de los conocimientos de embarque, incluyendo aquellos que expiden las líneas de buques mexicanas, someten sus controversias a las Reglas de la Haya, las cuales a su vez señalan como término de prescripción, para iniciar una acción, el de un año. Sin embargo, las mencionadas Reglas de La Haya, al referirse a ese término de prescripción, lo señalan para intentar una acción ante los tribunales que normalmente deben conocer de ello, y como el arbitraje mismo no constituye una acción intentada en esos términos, se ha discutido el punto del alcance de la prescripción del arbitraje.

Nuestra opinión al respecto es en el sentido de que el significado de las Reglas de la Haya, respecto a prescripción, debe hacerse extensivo al arbitraje, pues por tratarse de un aspecto adjetivo no debe afectar el fondo de los derechos de las partes y por lo mismo debe aceptarse igual término de prescripción, aun cuando la controversia se plantee en el arbitraje y no en los tribunales normales.

En sentido contrario a esta opinión, tenemos la decisión en el caso *Son Shipping Co. VS. De Fosse and Tanghe*.

Por otra parte, creo que podemos hacer extensivo al transporte mediante conocimiento de embarque, en lo conducente, una gran parte de los comentarios apuntados para las pólizas de fletamento.

VI. Asistencia y salvamento y solución arbitral

Como he señalado con anterioridad, el arbitraje no es privativo de los contratos de fletamento o transporte mediante conocimientos de embarque, y, a manera de ejemplo, sólo trataremos de hacer una breve referencia a otras situaciones propias y usuales en el derecho marítimo, tales como los casos en que se celebra un contrato para asistencia o salvamento.

Si nosotros tomamos el contrato tipo de *No Cure, No Pay*, vamos a encontrar, en su cláusula séptima, la siguiente sumisión al arbitraje.

"7. En caso de que se impugne y solicite arbitraje, la remuneración por los servicios prestados será fijada por el Committee del *Lloyd's* como árbitro o, a su opción, por un árbitro nombrado por ellos, a menos que se reciban en los treinta días a contar desde la fecha de este Convenio, aviso por escrito o telegráfico del Contratista nombrando un árbitro por su parte, en cuyo caso este aviso será comunicado por ellos al armador del buque, quien dentro de los quince días a contar del recibo de este aviso, pasará una comunicación por escrito al Committee del *Lloyd's* nombrando otro árbitro por parte de todos los interesados en la propiedad salvada, y si el armador dejase de nombrar el árbitro, como arriba se estipula, el Committee del *Lloyd's* nombrará un árbitro por parte de los interesados en la propiedad salvada, o si lo considera oportuno, el nombrado por el Contratista actuará como único árbitro y, en consecuencia, el arbitraje se efectuará en Londres por los árbitros o árbitro que hayan sido nombrados. Si los árbitros no pueden ponerse de acuerdo, lo comunicarán inmediatamente al Committee del *Lloyd's*, quien actuará como Juez o nombrará otra persona que actúe como Juez. Cualquier laudo, de los árbitros, árbitro o Juez será final (sujeto a apelación, como se establece en este Convenio) y obligatorio sobre todas las partes interesadas".

Esta, también, es una prueba manifiesta de la necesidad de la institución del arbitraje en otros contratos relativos al derecho marítimo.

VII. Los contratos de compraventa o construcción de buques, el financiamiento de ellos y la solución arbitral

En últimas fechas, y como resultado de un crecimiento inesperado y sumamente acelerado de nuestra flota mercante, hemos visto cómo múltiples compañías mexicanas, especialmente aquellas relacionadas con la explotación y transporte de petróleo en el mar o por mar, han celebrado negociaciones en el extranjero para la adquisición, construcción, financiamiento, etc., sobre buques, e invariablemente, hemos visto que en estas negociaciones se llega siempre al momento de establecer una cláusula compromisoria.

La imperiosa necesidad de acelerar este tipo de operaciones, ha hecho que en la mayoría de los casos se le dé en las negociaciones una escasa importancia a la cláusula compromisoria y al procedimiento arbitral, aceptando cualquier cláusula que se ponga enfrente, sin una seria reflexión y siendo omisos en cuanto al procedimiento. Estimaremos que esta actitud es equivocada y que a este aspecto, en cualquier negociación, debe dársele la importancia trascendental que tiene.

De todo lo anterior, nos resulta claramente que los negocios derivados del Derecho Marítimo tienden a multiplicarse en forma acelerada; que el arbitraje es una forma óptima para resolver las disputas y controversias que de ellos se derivan; que es poco adecuado continuar remitiendo el arbitraje principalmente a Londres y New York; que deben existir cuerpos de árbitros debidamente preparados en múltiples ciudades del mundo y que se deben proporcionar una mayor cantidad de opciones para estos casos a quienes se ven envueltos en los negocios marítimos.

Por lo que a México respecta, es importante resaltar que la adopción de las reglas UNCITRAL en esta materia, constituye una gran ventaja y que además estamos en la posibilidad de ofrecer árbitros de gran calidad que nos pueden llevar a proporcionar un centro de arbitraje de importancia, por lo que sentimos la obligación de seguir promoviendo y fomentando, en todos los niveles, el arbitraje como solución a los problemas derivados del Derecho marítimo.