

EL ARBITRAJE MARITIMO: DE UNA SOLUCION TEORICA A UNA DESILUSION PRACTICA

DOCTORES DERECK WALKER Y ABRAHAM STERN

CHAFFE, McCALL, PHILLIPS, TOLER & SARPY, L.L.P., NEW ORLEANS

INTRODUCCION

En los últimos 20 años ha surgido un movimiento internacional en favor de la resolución alternativa de conflictos. Entre ellos se destacan principalmente el arbitraje y la mediación. El Derecho Marítimo no solo ha sido parte de este movimiento sino que hoy por hoy es prácticamente imposible encontrar un Contrato de Fletamento que no contenga cláusulas de arbitraje. Tal a sido el impacto del arbitraje en los Estados Unidos que a partir de 1995 la Corte Suprema de los Estados Unidos consideró como válida una cláusula arbitral extranjera contenida en un conocimiento de embarque regulado por el Estatuto de Transporte de Mercaderías por Mar (Carriage of Goods by Sea Act / COGSA).

El propósito fundamental de esta ponencia es brindar una exposición práctica del arbitraje marítimo de acuerdo a la experiencia que se ha desarrollado en los Estados Unidos. Si solo analizáramos las diferentes convenciones internacionales que ya desarrollan el tema de la responsabilidad del transportista nos daremos cuenta que existen demasiadas soluciones para un problema común. En muchos casos estas convenciones establecen responsabilidades distintas y contradictorias. Dejando de lado las convenciones internacionales, las mismas legislaciones nacionales han establecido leyes propias que en nada ayudan a la unificación del régimen de responsabilidad del transportista. Como si lo anterior no fuera suficiente, hemos incluido al arbitraje marítimo como una nueva alternativa en una diversidad excesiva de soluciones jurídicas.

Así las cosas, en lugar de buscar una verdadera unificación lo que estamos haciendo es crear nuevos mecanismos para solucionar aquellos que no han dado un buen resultado. Por ello, estamos envueltos en una serie de posibilidades legales cuya aplicación dependerá de la nacionalidad de las partes involucradas, de la ratificación o no de los tratados internacionales que regulan la materia y de las fuerzas políticas y comerciales de cada país.

Si analizamos las tendencias legales de las escuelas de derecho y la orientación que han tomado la gran mayoría de los tratadistas internacionales, nos daremos cuenta que hoy día el arbitraje mantiene un lugar privilegiado y es considerado por muchos como el mayor avance en las doctrinas legales del presente siglo. En teoría, el arbitraje pareciera ser un instituto lleno de cualidades y enormemente

ventajoso. No obstante, la práctica ha demostrado que el mismo arbitraje trae consigo una gran variedad de problemas que aun no encuentran respuesta.

La idea de esta ponencia no es atacar la figura del arbitraje sino que por el contrario tratar de establecer sus puntos débiles para buscar una mejor aplicación del mismo en el derecho marítimo. El arbitraje marítimo es una verdadera solución pero no es la panacea que muchos abogan. Quizás si logramos identificar sus mayores problemas podamos perfeccionar este instituto para que en un futuro cercano el arbitraje marítimo represente una verdadera alternativa en busca de la unificación de la responsabilidad del transportista.

Desde un punto de vista práctico analizaremos el trato que la legislación norteamericana le ha dado a la creación, incorporación y aplicación de las cláusulas arbitrales en el derecho marítimo para luego estudiar las posibilidades, los conflictos y problemas que han surgido al aplicar esta figura en el derecho marítimo. A lo largo de la presente exposición analizaremos las ventajas y desventajas que pueden surgir con la aplicación de este mecanismo jurídico y las verdaderas posibilidades de desarrollo que el arbitraje tendrá en el siglo venidero.

DISCUSION

Cuando los primeros tratadistas empezaron a desarrollar el tema del arbitraje, la figura fue objeto de severas críticas tanto en los Estados Unidos como en el resto del mundo. Durante muchos años el arbitraje fue considerado una violación directa a los mecanismos judiciales existentes. Las críticas iniciales se fundamentaban en dos aspectos básicos. El primero, era el hecho de considerarlo una interferencia a la soberanía del poder judicial. En segundo lugar, muchos dudaban de la capacidad y del conocimiento técnico y legal de los llamados "amigables componedores" o árbitros.

No fue hasta inicios de los años 60 que la idea del arbitraje empezó a tomar verdadera fuerza como un sistema alternativo. Este cambio se debió al congestionamiento de demandas en las cortes comunes, las cuales se vieron incapacitadas por cumplir el principio constitucional de justicia pronta y cumplida. Asimismo, la expansión del principio de autonomía de la voluntad de las partes contratantes ganaba terreno y lo acordado entre ellas era respetado como ley entre las partes, a menos que se violaran reglas de orden público. De esta forma los legisladores, el mismo poder judicial y la comunidad jurídica en general le empezaron a darle aplicación al arbitraje como un mecanismo para aliviar un congestionamiento judicial que era inmanejable. En pocos años el arbitraje se transformo de crítica a un gran descubrimiento.

Se podría escribir todo un tratado sobre el desarrollo histórico del arbitraje en la sociedad norteamericana, pero esa no es la idea de esta ponencia. Lo verdaderamente importante es aceptar como realidad el hecho de que hoy por hoy el arbitraje es mundialmente aceptado como una verdadera solución alternativa de conflictos y como tal debe dársele la importancia práctica que merece.

A. Elementos básicos del arbitraje:

El arbitraje es una cláusula contractual por medio de la cual las partes contratantes renuncian a las vías judiciales comunes para que éstas no resuelvan las disputas que puedan surgir de la relación contractual. Esta renuncia implica la adopción de un mecanismo alternativo y diferente al que durante muchos años han brindado las cortes comunes.

En primer lugar, las partes contratantes tienen en su poder la decisión de establecer cuales conflictos o disputas serán abarcados por la cláusula arbitral. Creemos que si las partes contratantes deciden acudir al arbitraje como opción alternativa deben asegurarse que la cláusula de arbitraje abarque la totalidad de las disputas que puedan llegar a surgir dentro del contrato. En otras palabras, la decisión de las partes en someterse al proceso arbitral debe ser total. Sería un gasto procesal innecesario dividir las disputas contractuales de forma y modo tal que algunas se resuelvan por la vía judicial común y otras por la vía del arbitraje. A pesar de ello, es notable destacar que las partes contratantes tienen la libertad de escoger una alternativa mixta para resolver sus controversias y que en realidad no hay reglas ni límites a la hora de incorporar una cláusula arbitral. Lo verdaderamente importante es reconocer que la práctica ha demostrado que las alternativas mixtas tienden a complicar no solo el procedimiento arbitral sino que también las normas procesales comunes.

En segundo lugar, la cláusula arbitral debe contener el método por medio del cual se van a elegir a los árbitros. Esta elección debe incluir el número y las calificaciones de los árbitros. Asimismo el lugar y el idioma bajo el cual se llevará a cabo el proceso de arbitraje. De aquí es que nace uno de los problemas más graves del arbitraje y resulta en el hecho de que el arbitraje es tan abierto que se pierde el control y el seguimiento que usualmente se le puede dar a los juicios comunes. Como veremos más adelante, existen muchísimas organizaciones de arbitraje. Además las partes pueden escoger arbitrajes especiales (ad hoc). Toda esta apertura de posibilidades hace casi imposible establecer un precedente arbitral ya que en muchas ocasiones los laudos quedan olvidados en la privacidad de las partes involucradas y en muchas otras ni siquiera se mantienen compendios escritos de sus decisiones y resultados.

La cláusula arbitral también debe establecer en forma inequívoca el carácter dispositivo de la decisión arbitral (laudo) y que ésta tenga el carácter de cosa juzgada ante las cortes con jurisdicción competente elegida por las partes. Lo anterior es fundamental ya que de lo contrario el proceso arbitral no tendría efecto alguno. La idea fundamental es que la parte perdedora no pueda recurrir a las cortes comunes para determinar la validez de una decisión arbitral. En este sentido, una vez que el tribunal arbitral a tomado una decisión (laudo) ésta debe ser final y contener los mismos efectos legales que una sentencia emitida por las cortes comunes. De cualquier forma, si una de las partes involucradas en el arbitraje se rehusa a cumplir con el laudo, se tendrá que recurrir a las vías judiciales comunes para que las cortes reconozcan la decisión y hagan coercitiva su ejecución.

Generalmente, los contratos de fletamento contienen cláusulas arbitrales que hacen referencia a alguna organización marítima de árbitros ya establecida. Alrededor de todo el mundo existen asociaciones, sociedades y grupos de árbitros con sistemas preestablecidos que incluyen las reglas y el procedimiento arbitral.

Si el contrato de transporte hace referencia a alguno de estos grupos es importante conocer las reglas y procedimientos bajo los cuales se celebraría el proceso arbitral. Por el contrario, si la cláusula arbitral no hace referencia a ninguna de estas asociaciones, la propia cláusula debe ser extensiva y contener todas las reglas y procedimientos del caso. Este último tipo de arbitraje es conocido como arbitraje ad hoc mientras que el primero es tratado como un arbitraje institucionalizado. Es claro que el arbitraje institucionalizado es mucho más seguro de llevar y concretar que el ad hoc. El problema es que existen tantos organismos institucionalizados que en vez de ir hacia una unificación estamos creando una diversidad incontrolable. Esta reproducción masiva de organizaciones arbitrales tiene su fundamento en el aspecto comercial que representa el arbitraje ya que las partes que deciden someter sus disputas ante estas instituciones deben pagar fuertes sumas de dinero para que el procedimiento se lleve a cabo.

Por ejemplo, en muchos de los procesos arbitrales que se llevan a cabo en Nueva York, los mismos son sometidos a las reglas de la Sociedad de Arbitros Marítimos (Society of Maritime Arbitrators). Esta Sociedad esta integrada por hombres de comercio con experiencia en transporte marítimo. Los arbitrajes de la Sociedad se realizan bajo la supervisión general del título 9 del Código de los Estados Unidos (Title 9 U.S.C.) Asimismo, el arbitraje es generalmente administrado por un panel de tres árbitros, de los cuales cada una de las partes escoge a uno de ellos y el tercero es nombrado por los dos árbitros que eligieron las partes en disputa.

Otros arbitrajes se encuentran sometidos a las reglas de la Asociación Americana de Arbitraje (American Arbitration Association). En contraste con la Sociedad de Árbitros Marítimos, los árbitros de la Asociación son nombrados por la misma Asociación dentro de un grupo profesional de árbitros que conocen la materia y que han obtenido una licencia específica para llevar a cabo este procedimiento. Asimismo, podemos encontrar asociaciones en Londres, Japón y muchos otros centros marítimos internacionales.

B. El Arbitraje en los Estados Unidos:

El pilar del arbitraje en los Estados Unidos se encuentra codificado en el Estatuto de Arbitraje Federal (Federal Arbitration Act). La sección segunda de dicho estatuto establece en términos generales que el acuerdo escrito por medio del cual las partes en cualquier contrato o transacción marítima o comercial se someten al proceso arbitral será válido, irrevocable y ejecutable a menos de que existan irregularidades que permitan la revocación del contrato.

Lo anterior no implica que el simple hecho de que el contrato contenga una cláusula arbitral esto venga a significar que cualquier controversia que pueda surgir dentro del contrato o transacción deberá ser resuelta por medio de un arbitraje. En razón de lo anterior, si las partes contratantes desean "arbitrar" cualquier disputa que pueda surgir, deberán redactar una cláusula arbitral suficientemente amplia que abarque cualquier posible conflicto.

En forma resumida se puede decir que el Estatuto de Arbitraje Federal aplica a los contratos de fletamento, conocimientos de embarque o cualquier otro asunto relacionado con el comercio exterior, siempre y cuando el asunto en controversia esté sujeto a la jurisdicción marítima. En los contratos de fletamento la cláusula arbitral es prácticamente incorporada automáticamente.

Durante muchos años las cortes americanas se negaron a ejecutar cláusulas arbitrales que establecían el proceso arbitral en jurisdicciones extranjeras. Hoy por hoy la situación es completamente distinta y generalmente las cortes americanas le dan validez absoluta a las cláusulas arbitrales extranjeras.

Cuando el contrato de transporte marítimo designa al arbitraje como medio de resolución de disputas, y una de las partes demanda a la otra en las cortes comunes, el demandado puede solicitar la suspensión del proceso común hasta tanto no se resuelva el arbitraje acordado por las partes. Inclusive, las mismas cortes comunes pueden ordenar que se realice el arbitraje de acuerdo a lo pactado. El laudo podrá ser anulado únicamente por causas fraudulentas o por

conductas inapropiadas de los árbitros. En otras palabras, la apelación de un laudo no podrá basarse en cuestiones de hecho o derecho, a menos que la resolución sea evidentemente contraria al orden público, la equidad y los principios fundamentales de justicia.

En materia marítima es común encontrar cláusulas arbitrales amplias y extensivas. Por ejemplo, los Contrato de Fletamento generalmente contienen cláusulas arbitrales con un lenguaje similar. La cláusula arbitral podrá ser extensiva o restrictiva. Una cláusula extensiva generalmente está estructurada de la siguiente forma "Cualquier reclamo, controversia, disputa o pregunta que pueda surgir con respecto a este contrato y que no pueda ser arreglado entre las partes, deberá ser sometido al arbitraje". Por otro lado, las cláusulas restrictivas reservan el arbitraje a determinados asuntos específicamente reservados por las partes para tal efecto.

Es claro que el texto es flexible y se le pueden agregar aspectos tales como que el arbitraje estará sujeto a las reglas de alguna de las sociedades o asociaciones anteriormente citadas. Asimismo, se pueden determinar las cualidades y requerimientos mínimos para que una persona pueda ser elegida como árbitro. En fin, una de las ventajas principales del arbitraje marítimo es que el mismo no está sujeto a formalismos excesivos y realmente se deja abierto el proceso a la voluntad de las partes. La flexibilidad que brinda el arbitraje jamás podrá ser igualada en los procesos judiciales comunes.

El Estatuto de Arbitraje Federal no contiene normas que establecen la forma en que el arbitraje debe ser realizado, pero si establece los actos que no deben darse durante el proceso arbitral. Estas prohibiciones obligan a los árbitros a modificar las fechas de las audiencias cuando tal requerimiento sea razonable. Por otro lado, los árbitros no pueden negarse a recibir evidencia que sea pertinente y material al caso en disputa y deben abstenerse de cualquier conducta que pueda llegar a perjudicar los derechos de alguna de las partes involucradas. En razón de ello, el proceso arbitral es generalmente muy abierto con respecto a la recepción de la prueba y poco estricto en la aplicación formalista de términos y prescripciones. Es importante destacar que la carencia de formalismos excesivos en el arbitraje se transforma en muchos casos en una especie de libertinaje procesal en el cual las partes en conflicto no saben hacia donde se dirige el proceso ni cuál va a ser el resultado final. Si bien la limitación de formalismos excesivos brinda un mayor espacio para que las partes tenga más oportunidad de presentar sus argumentos y defensas, es importante redactar la cláusula arbitral y escoger una institución que no permita caer en el libertinaje procesal.

Cuando el arbitraje se realiza bajo las reglas de alguna asociación o sociedad de árbitros, la forma en la cual deben de realizarse las audiencias y la recepción de pruebas son más específicas. Por ejemplo, la Sociedad de Árbitros Marítimos contiene reglas específicas con respecto a las audiencias, apertura de la prueba a la parte contraria y a que parte le corresponderá la carga de la prueba. Las reglas de la Asociación Americana de Arbitraje son aun más específicas y extensivas en el tanto que pretenden proteger el debido proceso y el derecho a ser debidamente notificado y escuchado por el panel.

Otro aspecto importantísimo del Estatuto Federal de Arbitraje es el hecho de que el estatuto autoriza a las partes para que utilicen el arresto y el embargo de buques como una ayuda auxiliar dentro del proceso de arbitraje marítimo. El arresto o embargo de un buque puede perfeccionarse antes o después de que comience el proceso de arbitraje. Dicho arresto o embargo solo puede ser ejecutado por las cortes comunes y se realizaría únicamente para obtener una garantía de pago al emitirse la decisión final. El problema que se presenta es que al llevar a cabo el arresto o embargo, las cortes comunes deben inmediatamente suspender el proceso hasta que se resuelva el arbitraje. Lo anterior no deja de presentar una serie de problemas. Por un lado la corte común deberá asegurarse de proveer los gastos de manutención de la nave hasta que termine el proceso de arbitraje. Asimismo, cabe preguntarse la situación en la que permanecerían otros acreedores que no están involucrados en el proceso de arbitraje y que se han apersonado ante las cortes comunes para establecer un reclamo directo contra la nave arrestada.

c. Alcance y aplicación de las cláusulas arbitrales en los Estados Unidos:

Tal y como lo hemos venido indicando en los Estados Unidos la cláusula arbitral en materia marítima ha sido aplicada durante muchos años a los Contratos de Fletamento. Asimismo, durante muchos años se considero que las cláusulas arbitrales en los conocimientos de embarque regulados por el Estatuto de Transporte de Mercaderías por Mar (Carriage of Goods by Sea Act / COGSA) eran nulas ya que limitaban la responsabilidad del transportista.

La cláusula 3(8) del Estatuto establece que cualquier cláusula, pacto o acuerdo en el contrato de transporte que exima al transportista o al buque de responsabilidad por pérdidas o daños a causa de negligencia, falta o incumplimiento de las obligaciones establecidas en esta sección, o que disminuyan esta responsabilidad más allá de lo establecido en esta sección, serán nulas y sin ningún efecto.

Por muchos años las cortes americanas consideraron que las cláusulas arbitrales en los conocimientos de embarque eran nulas per se. Lo anterior, ya que en la gran mayoría de los casos el arbitraje debía realizarse en el mismo lugar en el que el transportista mantenía su principal lugar de negocios. Para las cortes americanas esto equivalía a una disminución de la responsabilidad en contra de los principios establecidos en COGSA. En cierta forma, el análisis tiene sentido sobre todo cuando un conocimiento de embarque puede terminar en manos de un tercero que no participo en la elaboración del contrato.

Imaginemos a un transportista de Japón y a un fletante americano. El conocimiento de embarque incluye una cláusula de arbitraje que nombra a la Sociedad Japonesa de Arbitrajes para resolver cualquier disputa. Mientras las disputas que surjan sean entre el transportista y el fletante no hay problema ya que se puede alegar que ese fue el acuerdo de las partes. No obstante, la situación se complica cuando aparece en la relación comercial un consignatario que nunca participo en la negociación inicial. Sería justo obligar a este consignatario a resolver sus disputas ante un arbitraje japonés? Creemos que si el consignatario desconocía por completo de la cláusula arbitral en el extranjero, sería injusto obligarlo a resolver sus disputas en jurisdicciones completamente desconocidas. Por otra parte se podría argumentar que nadie puede alegar ignorancia de la ley y mucho menos ignorancia de los términos contractuales. La anterior argumentación también es válida ya que el consignatario debe entender completamente los términos del conocimiento de embarque una vez que lo acepta como suyo.

A pesar de los argumentos en contra y a favor de la validez de las cláusulas arbitrales en los conocimientos de embarque, a partir de 1995, la Corte Suprema de los Estados Unidos dictaminó que las cláusulas arbitrales en los conocimientos de embarque regulados por (COGSA) eran válidas y debían ejecutarse de acuerdo a los parámetros establecidos en el Estatuto de Arbitraje Federal. (Vimar Seguros y Reaseguros S.A. v. M/V Sky Reefer, 29 F.3d 727; 115 S.Ct. 571)

En conclusión, las cláusulas arbitrales son válidas tanto en los conocimientos de embarque como en los contratos de fletamento en donde el origen o el destino final de la carga sean los Estados Unidos. En este sentido, cualquier transportista, sea éste norteamericano o no, puede incluir cláusulas arbitrales para que los conflictos sean resueltos en sus lugares de origen y no exclusivamente por árbitros norteamericanos.

d. Confirmación del Laudo Arbitral:

Hemos venido señalando las características del arbitraje y dentro de sus características no podemos dejar por fuera una de los elementos más importantes de todo el proceso arbitral. El tema del reconocimiento y ejecución de laudos extranjeros es uno de los puntos más difíciles del derecho internacional privado. Durante mucho tiempo se dificultó el reconocimiento de estas resoluciones argumentando la típica violación a la soberanía judicial. No obstante en los últimos años muchos países se han adherido a convenciones internacionales que regulan el reconocimiento y la ejecución de los laudos extranjeros.

Quizás lo más importante con respecto a la ejecución de los laudos arbitrales es el hecho de que el panel de árbitros es incapaz de ejecutar por si mismo la decisión por ellos tomada en caso de que la parte perdedora se rehuse a cumplir con lo decidido . En este sentido es necesario recurrir a las cortes comunes para que ejecuten la determinación final contenida en el laudo. El objeto de las convenciones en materia de ratificación y ejecución de laudos internacionales es precisamente establecer los parámetros para que las cortes comunes puedan ejecutar coercitivamente la decisión arbitral. Supongamos que el transportista se rehusa a cumplir lo dictado en el laudo arbitral, los árbitros carecen de los medios coercitivos para ejecutar el laudo y en razón de ello deben recurrir a las cortes comunes para que éstas impongan el cumplimiento de lo acordado.

En 1970, los Estados Unidos ratificó la Convención de Nueva York sobre reconocimiento y ejecución de laudos extranjeros. El objeto de la convención no solo es regular lo referente a la ejecución de los laudos, sino que también regula lo referente al reconocimiento del acuerdo de las partes en someter sus disputas al arbitraje.

En este sentido el artículo V establece las razones por las cuales una corte común puede rechazar la ejecución de un laudo arbitral. En términos generales las causales por las cuales una corte puede rechazar una ejecución se resume en la no observancia de las reglas del debido proceso, incluyendo el derecho a ser notificado y escuchado oportunamente. Asimismo , la ejecución del laudo puede ser rechazada cuando la ejecución sea contraria al orden público de la nación en donde el laudo debe ser ejecutado.

De la misma forma encontramos la Convención Interamericana sobre el Arbitraje Comercial Internacional, también referida como la Convención de Panamá. Con respecto al reconocimiento de los laudos arbitrales y su posterior ejecución, la Convención de Panamá no contiene diferencias materiales con respecto a la Convención de Nueva York.

Además de estas convenciones existen toda una gama de leyes modelo que han tratado de unificar el instituto del arbitraje. Nuestro objetivo no es analizar estas convenciones ni leyes modelos, sino que por el contrario, es hacer notar que sin importar la convención que se decida adoptar, cuando la parte perdedora del proceso arbitral se rehúsa a cumplir con la sentencia, necesariamente se debe recurrir a las cortes comunes para obtener la ejecución coercitiva del laudo.

Cuando el laudo arbitral proviene de los Estados Unidos, entendiendo por ello que la institución encargada ha seguido los preceptos enumerados en el Estatuto federal de Arbitraje, las cortes comunes en los Estados Unidos solo tienen que ratificar lo acordado por el panel de árbitros y ordenar su ejecución. El problema más grave surge cuando el laudo arbitral proviene del extranjero y se requiere del conocido "exequátur" para que el laudo arbitral tenga validez ante las cortes comunes de los diferentes países.

El problema con el exequátur es que cada país tiene sus propias reglas y su propia filosofía a la hora de revisar la validez de una decisión extranjera. En este sentido, habrá que estudiar de antemano cuales son los mecanismos para obtener el reconocimiento del laudo en cada uno de los países en los cuales se quiere ejecutar la decisión. Quizás lo más grave es el hecho de que la gran mayoría de las legislaciones que regulan el exequátur lo hacen tomando como base que el reconocimiento de la sentencia extranjera proviene de una tribunal judicial común y son muy pocas las legislaciones que hablan del exequátur en materia de arbitraje internacional.

En razón de lo anterior, habrá que ver si el país en el que se quiere obtener el reconocimiento del laudo ha ratificado alguna de las convenciones internacionales en materia de reconocimiento de laudos extranjeros. Si el país involucrado no forma parte de alguno de estos convenios, se tendrá que recurrir al las leyes comunes de reconocimiento y es muy probable que el laudo arbitral encuentre serios obstáculos para ser reconocido por una jurisdicción extranjera.

CONCLUSIONES

1. Hoy por hoy, el arbitraje mantiene un lugar privilegiado y es frecuentemente utilizado y considerado como uno de los mayores avances en las doctrinas legales existentes. No hay duda que el arbitraje como instituto jurídico tiene grandes ventajas y su aplicación podría tener resultados muy positivos. A pesar de ello, el arbitraje es un instituto jurídico que requiere de un análisis más práctico que teórico y la práctica nos ha enseñado que existen muchos elementos del arbitraje que deben ser mejorados y corregidos.

2. En materia marítima, el arbitraje debe ser considerado como una verdadera solución alternativa de conflictos. Es una realidad que el arbitraje ha sido incorporado de lleno a los contratos de fletamento y más recientemente a los mismos conocimientos de embarque. A pesar de esta realidad, aún falta mucho para que el arbitraje marítimo sea una figura bien desarrollada. Existen demasiados vacíos e irregularidades en el proceso arbitral marítimo que requieren de la participación colectiva de la comunidad internacional para ser resueltos.

3. Si las partes contratantes deciden recurrir al arbitraje como solución alternativa de conflictos, esta decisión debe ser total y abarcar cualquier posible conflicto. No es aconsejable dividir los posibles conflictos que puedan surgir de un contrato para que algunos de ellos sean resueltos por medio del arbitraje y otros por medio de los mecanismos judiciales comunes.

4. Sin duda alguna el arbitraje institucionalizado es más efectivo que el arbitraje ad hoc si lo que se busca es la unificación de la responsabilidad del transportista. El problema es que existen demasiadas instituciones arbitrales que en lugar de unificar están separando la posibilidad de una verdadera unificación.

5. En razón de ello, es que uno de los principales objetivos de la comunidad internacional marítima para el siglo venidero es tratar de crear una organización arbitral única con alcance mundial. Quizás sea a través de la Organización Marítima Internacional que logramos ponerle un alto a esta creación desmedida de organizaciones de arbitraje y crear un centro único que se encargue no solo de administrar los arbitrajes marítimos, sino que también de establecer procedimientos y reglas suficientes para que el proceso del arbitraje no sea objeto de un libertinaje procesal. Finalmente, esta creación de un centro único para el arbitraje marítimo, debe garantizar la publicación periódica de los laudos y procesos arbitrales para que se establezca un precedente en materia arbitral marítima y para que las decisiones arbitrales no queden únicamente en manos de las partes involucradas.

6. El futuro del arbitraje marítimo debe resolver el problema del carácter dispositivo del laudo arbitral. El procedimiento arbitral debe contener medios propios para poder ejecutar coercitivamente las decisiones. Mientras que se tenga que recurrir a las cortes comunes para ejecutar coercitivamente el laudo arbitral, el arbitraje está destinado a ser un instituto sin finalidad y el mismo estará sujeto a las diversas reglas del exequátur que existen en cada una de las legislaciones nacionales. Una eventual solución sería el depósito previo de garantías monetarias para que una vez dictado el laudo, el tribunal pueda hacer disposición inmediata de esos fondos y así finalizar todo el proceso dentro de un mismo contexto.

7. Dentro de lo posible se debe tratar de descomercializar la figura del arbitraje. Muchas de las organizaciones existentes han sido creadas por el lucro que representa la solución alternativa de conflictos. No es lógico pagar sumas exorbitantes de dinero para que un panel de árbitros resuelva un conflicto. Todos nosotros pagamos impuestos para mantener nuestros sistemas judiciales en buen funcionamiento. Si las cortes comunes están demasiado congestionadas y no pueden resolver todos los conflictos que se le presentan, parte del presupuesto judicial debería ser destinado al arbitraje ya que el mismo está colaborando a solucionar esta congestión judicial.

8. No hay razón alguna para que el arbitraje marítimo se encuentre ubicado en exclusivos centros territoriales como Nueva York, Londres, Japón u otros. Para muchos transportistas, fletadores y hasta consignatarios es un gasto innecesario tener que trasladar sus disputas a estos lugares. Si realmente exista una comunidad de derecho marítimo a nivel internacional, el arbitraje debe ser realizado tomando en cuenta la conveniencia de todas las partes afectadas. La creación de un centro único de arbitraje marítimo no debe implicar que todos los procesos de arbitraje deban realizarse en exclusivos centros territoriales. Por el contrario la función de este centro único de arbitraje es coordinar el arbitraje marítimo a nivel mundial para que todas las partes tengan un verdadero acceso al proceso.

9. El futuro del arbitraje marítimo debe proteger y *establecerlos procesos necesarios para proteger a las terceras partes que no estuvieron involucradas en la elaboración del contrato original. No es justo imponerle al consignatario el gasto económico que represente tener que arbitrar en un lugar completamente desconocido y sin relación alguna con sus asuntos de negocios. Quizás la única solución sea establecer dos cláusulas de arbitraje. Una que regula las relaciones entre transportista y fletante y la otra que regule las relaciones con el consignatario.

De acuerdo a la estructuración actual del arbitraje es imposible concluir que éste representa un verdadero mecanismo de unificación. Por el contrario, el arbitraje marítimo está aislando aún más las posibilidades reales de una unificación con respecto al régimen de responsabilidad del transportista. Como conclusión final podemos decir que es necesario un esfuerzo común internacional para hacer del arbitraje marítimo una verdadera solución hacia la unificación.