



## Asamblea General

Distr. limitada  
22 de junio de 2005  
Español  
Original: inglés

---

**Comisión de las Naciones Unidas para  
el Derecho Mercantil Internacional**  
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)  
16º período de sesiones  
Viena, 28 de noviembre a 9 de diciembre de 2005

### **Derecho del transporte: preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías**

#### **Vía judicial y arbitraje: Información presentada por la delegación de Dinamarca durante el 15º período de sesiones**

##### **Nota de la Secretaría**

Durante el 15º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), que se celebró en Nueva York del 18 al 28 de abril de 2005, la delegación de Dinamarca distribuyó oficiosamente el cuadro que se adjunta como anexo I al presente documento durante el examen de los capítulos relativos a la vía judicial y al arbitraje del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. La delegación de ese país informó al Grupo de Trabajo de que el texto tenía por objeto facilitar el examen en el Grupo de Trabajo de los temas señalados, habiéndose recogido en él las opiniones y observaciones de distintas delegaciones en un solo documento, para su examen por el Grupo. Además de algunas observaciones aisladas que fueron recibidas por la delegación de Dinamarca, las siguientes delegaciones presentaron observaciones que se recogen en el anexo: China, el Japón, Noruega, Nueva Zelandia, la República de Corea, la Cámara Naviera Internacional, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización.

Se señaló al Grupo de Trabajo que la primera columna del cuadro que figura en el anexo I consistía en el texto de las disposiciones pertinentes del documento A/CN.9/WG.III/WP.32, tal como las enmendó el Grupo de Trabajo en su 14º período de sesiones, celebrado del 29 de noviembre al 10 de diciembre de 2004 en Viena. Además, se indicó que la segunda columna del cuadro contenía variantes propuestas del texto de la primera columna, y que en la tercera figuraba un resumen de las observaciones de las delegaciones sobre el texto de las columnas primera y segunda.

El cuadro del anexo I se reproduce en la forma en que lo recibió la Secretaría.



## Anexo I

## Vía judicial y arbitraje

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<i>Vía judicial</i>	<p><i>Vía judicial</i></p> <p><b>Artículo 1 (xx)</b>  [De no haberse dispuesto otra cosa en el instrumento] [Por] [por] “momento de recepción” y “lugar de recepción” se entenderá el momento y el lugar convenidos en el contrato de transporte o, a falta de toda estipulación al respecto en dicho contrato, el momento y el lugar que sea conforme a las costumbres, a las prácticas o a los usos del comercio. A falta de toda estipulación al respecto en el contrato de transporte, o a falta de toda costumbre, práctica</p>	<p>Algunas delegaciones que formularon observaciones continúan preocupadas por la incorporación al texto de normas sobre la vía judicial y el arbitraje. Se considera que las disposiciones al respecto podrían obstaculizar la ratificación general del nuevo convenio, porque los problemas son delicados y controvertidos. Además, se ha señalado que si se incluyeran disposiciones sobre la competencia al crearse la posibilidad de que los propietarios de las mercancías entablen una acción en cualquiera de los distintos foros, en lugar de presentar sus reclamaciones en un solo foro con un régimen único, se atentaría contra la eficacia del sistema actual, de eficacia probada.</p> <p>Otro aspecto es que las normas sobre jurisdicción sin otras correspondientes sobre reconocimiento y ejecución podrían crear situaciones de punto muerto. Se señala que el Convenio en su forma actual contiene cláusulas sobre jurisdicción que obligan al porteador o al propietario de la carga a entablar una acción ante determinados tribunales, limitando con ello las posibilidades de elección del foro del demandante. Por lo general, los bienes se encontrarán en uno de estos lugares, pero no existen garantías al respecto. De no existir la obligación correspondiente de los demás Estados Parte de reconocer y ejecutar la sentencia que se haya dictado con arreglo al Convenio, tal vez sería imposible que el demandante en la práctica obtuviera la ejecución de la sentencia.</p> <p>A fin de aclarar que el lugar de recepción y el lugar de entrega son los lugares estipulados en el contrato y no los lugares de recepción o entrega efectivas, se ha propuesto introducir definiciones (véanse las observaciones al artículo 72, b) y c)). Es necesario determinar si el “momento y el lugar de recepción y de entrega” se consideran también el momento y el lugar “contractuales” de recepción y entrega de las mercancías. De no ser así, se deben aclarar por separado las disposiciones con las que se quiera darles un significado distinto. Si el término “contractual” es el que se utiliza para todos los lugares, pueden suprimirse las palabras entre corchetes. Si se agregan definiciones de “lugar de recepción” y “lugar de entrega”, los apartados b) y c) pueden sustituirse por el texto siguiente:</p>

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<p><b>Artículo 72.</b></p> <p>En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente instrumento, el <b>demandante</b> [reclamante de la carga], podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal de un <b>Estado contratante</b>, el que, a tenor de la ley del foro dentro de cuya jurisdicción esté situado uno de los lugares siguientes:</p>	<p>comercial o uso en el comercio, se entenderá por momento y lugar de recepción de las mercancías el lugar y el momento en el que el porteador o la parte ejecutante se haga efectivamente cargo de las mercancías.</p> <p><b>Artículo 1 (xxx)</b></p> <p>[De no haberse dispuesto otra cosa en el instrumento,] se entenderá por “momento de entrega” y “lugar de entrega” el momento y el lugar estipulado al respecto en el contrato de transporte, o de no haberse estipulado nada en lo relativo a la entrega de las mercancías en dicho contrato, el momento y el lugar que sea conforme a la costumbre, a la práctica comercial o a los usos del comercio que sea aplicable. A falta de toda estipulación al respecto en el contrato de transporte, o a falta de toda costumbre, práctica comercial o uso en el comercio, se entenderá por momento y lugar de entrega de las mercancías el momento y el lugar en que se haga la descarga de las mercancías del último buque o vehículo en el que se hayan de transportar con arreglo al contrato de transporte.</p> <p><b>Artículo 72.</b></p> <p>En todo procedimiento judicial incoado por el cargador u otro propietario de la carga contra el porteador en relación con el transporte de las mercancías con arreglo al presente instrumento, el reclamante de la carga, podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal de un Estado Parte que sea competente, a tenor de la ley del foro, y dentro de cuya jurisdicción esté situado uno de los lugares siguientes:</p>	<p><b>“Artículo 72</b></p> <p>b) el lugar de entrega o el lugar de recepción; o”.</p> <p>Véanse las operaciones que figuran más arriba.</p> <p>El alcance de esta disposición se ha limitado a fin de hacerla aplicable a las situaciones en que el propietario de la carga presente una reclamación con arreglo al instrumento contra el porteador contratante. Esta fórmula impide que el porteador entable con arreglo al instrumento una acción judicial para obtener una declaración de exención de responsabilidad con objeto de sustraerse a la elección del foro por el demandante que fuera propietario de la carga. Sin embargo, se ha expresado la opinión de que al presentar una demanda tanto el porteador como el propietario de la carga deben quedar obligados por las mismas reglas.</p> <p>Obsérvese que la disposición está sujeta a lo previsto en el artículo 74 ter. Además, se debe tomar nota de que las acciones del porteador y de las partes marítimas ejecutantes no quedan eliminadas por completo del proyecto, sino que se hallan reguladas en el párrafo 2</p>

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<p>a) El [establecimiento principal] o, a falta de éste, la residencia habitual [o el domicilio] del demandado; o ...</p>	<p>a) El establecimiento principal o [, a falta de éste,], la residencia habitual del demandado; o [la filial de la empresa por conducto de la cual se hubiera celebrado el contrato]; o</p> <p>Variante 1: a) El establecimiento principal o [, a falta de éste], el domicilio del demandado o ...</p> <p>Variante 2 a) El establecimiento principal o [, a falta de éste], la residencia habitual del demandado, o</p>	<p>del artículo 74 ter. Se ha propuesto refundir el artículo 74 ter con este artículo, a fin de reducir al mínimo el número de artículos.</p> <p>Se ha aplicado la expresión “demandante que fuera propietario de la carga”. De esta manera, no parece existir la necesidad de una definición, porque la expresión difiere del término “demandante”.</p> <p>En la propuesta se ha incorporado el requisito de que el lugar designado se encuentre en un Estado Parte.</p> <p>De conformidad con la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, el término “Estado contratante” queda reemplazado por “Estado Parte”</p> <p>La mayoría de las delegaciones que formularon observaciones era partidaria de que existieran disposiciones aparte para los factores de conexión en las demandas contra el porteador contratante, por una parte, y las partes ejecutantes marítimas, por otra, y expresó apoyo general al texto en su forma propuesta. Sin embargo, se sugirió sustituir las palabras “el cargador u otro propietario de la carga” por las palabras “el tenedor de un documento de transporte”, y las palabras “demandante que fuera propietario de la carga” por las palabras “dicho tenedor”. Otro corresponsal señaló que la decisión final sobre la terminología debería aplazarse hasta que se conocieran los resultados del debate sobre el Capítulo 13 (Derechos de acción o procesales).</p> <p>Esta disposición refleja la norma general en materia de jurisdicción. Hay apoyo general para una disposición de este tipo. Sin embargo, se formularon varias sugerencias sobre la forma en que se debería redactar.</p> <p>Algunas delegaciones respaldaron la supresión de los corchetes con que se introducen dos factores de conexión en la misma disposición. En la perspectiva contrapuesta, otras delegaciones son contrarias a aumentar el número de factores de conexión.</p> <p>Se han formulado varias sugerencias sobre la redacción propiamente dicha. En cuanto a la introducción del término “domicilio”, se indicó que debía reemplazar el término “residencia habitual” en lugar de agregarse a él. Se propuso también utilizar en la versión inglesa el término “where the defendant is ordinary resident”, que se utiliza en el CRM y en el Convenio de Varsovia de 1929.</p> <p>Aunque algunas delegaciones apoyaron la inclusión de la frase “la filial de la empresa [del demandado] por conducto de la cual se hubiera celebrado el contrato”, la mayoría de los corresponsales se declaró partidaria de suprimirla.</p>

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<p>[b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en dicho lugar un establecimiento, sucursal o agencia que haya intervenido en la celebración del contrato; o]</p> <p>c) El lugar de recepción <u>[efectiva/contractual]</u> de las mercancías o el lugar de su entrega <u>[efectiva/contractual]</u>; o <u>[d) el puerto donde se efectúe la carga inicial de las mercancías en un buque marítimo; o e) el puerto donde se efectúe la descarga definitiva de las mercancías desde un buque marítimo; o</u></p> <p>[d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el título de transporte o en el documento electrónico.]</p>	<p>b) el lugar en que el porteador o alguna parte ejecutante hayan recibido inicialmente las mercancías de manos del expedidor [de conformidad con el párrafo 2) del artículo 7],</p> <p>c) el lugar donde las mercancías hayan de ser entregadas finalmente por el porteador o alguna parte ejecutante [con arreglo al párrafo 3 ó el párrafo 4 del artículo 7]; o</p> <p>d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el título de transporte o en el documento electrónico.]</p> <p><u>Variante: d) el lugar indicado en el contrato de transporte o en todo otro acuerdo pertinente.</u></p> <p><b>Artículo 72 bis.</b></p> <p>En todo procedimiento judicial incoado por el cargador u otro propietario de la carga contra la parte ejecutante marítima en relación con el transporte de mercancías con arreglo al presente instrumento, el demandante, podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal de un Estado Parte que sea competente a tenor de la ley del foro, y dentro de cuya jurisdicción esté situado uno de los lugares siguientes:</p> <p>a) el establecimiento principal o [, a falta de éste,] la residencia [habitual/permanente] del demandado; o</p>	<p>Pese a que esta disposición todavía cuenta con el apoyo de algunas delegaciones, la mayoría de las que formularon observaciones apoyó la decisión de suprimirla, adoptada en el 14º período de sesiones del Grupo de Trabajo.</p> <p>La mayoría de los delegados que se refirieron a esta cuestión fueron partidarios de precisar que los lugares de recepción y entrega a que se alude en esta disposición deberían ser los lugares estipulados en el contrato y no los lugares de recepción y entrega efectivas. Se señala que el lugar contractual es más previsible para las partes. Por ejemplo, el lugar de entrega efectiva podría ser un puerto de refugio, lo cual no sería previsible para las partes contratantes.</p> <p>Obsérvense las inserciones de definiciones propuestas en el artículo 1 <i>supra</i>.</p> <p>Las observaciones a este respecto se formularon sin perjuicio del debate básico respecto de si las cláusulas sobre la competencia deben o no ser excluyentes.</p> <p>Se expresó algún apoyo al texto de la variante. Se sostuvo que debía ser válida toda jurisdicción estipulada en el contrato, con independencia de la forma o el documento en que se estableciera. Sin embargo, la mayoría de las delegaciones que formularon observaciones prefería una disposición más clara y estricta que se atuviera al espíritu del texto original.</p> <p>Pese a que se expresó cierta preocupación, las delegaciones que formularon observaciones aceptaron en general la idea de factores de conexión independientes para las partes ejecutantes marítimas. Muchas de las observaciones sobre redacción formuladas respecto del artículo 72 son pertinentes también a este respecto.</p> <p>Igualmente en relación con los factores de conexión propuestos, se expresó apoyo generalizado para el texto, a reserva de las observaciones formuladas en relación con el artículo 72. Sin embargo, se sostuvo que en las demandas contra una parte ejecutante marítima sería</p>

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<p><b>[Artículo 73.</b></p> <p>No obstante lo dispuesto en el artículo 72, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Parte en el que el buque que efectúe el transporte [o todo buque que intervenga en dicha operación], así como cualquier otro buque que pertenezca al porteador haya sido embargado de conformidad con la normativa aplicable del derecho interno de dicho Estado o del derecho internacional. Sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones <u>a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo se refieren los artículos anteriores del presente capítulo</u> para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento.]</p>	<p>b) el lugar en que la parte ejecutante marítima haya recibido [inicialmente] las mercancías; o</p> <p>c) el lugar en que la parte ejecutante marítima haya entregado [definitivamente] las mercancías; o</p> <p><b>[Artículo 73.</b></p> <p>No obstante lo dispuesto en el artículo 72, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Parte en el que el buque que efectúe el transporte [o todo buque que intervenga en dicha operación], así como cualquier otro buque que pertenezca al porteador, haya sido embargado de conformidad con la normativa aplicable del derecho interno de dicho Estado o del derecho internacional. Sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se alude en los artículos anteriores del presente capítulo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento.]</p> <p>Variante: Nada de lo dispuesto en el presente capítulo afectará a la jurisdicción en lo concerniente al embargo [de conformidad con la normativa aplicable del derecho interno del Estado o del derecho internacional].</p>	<p>más adecuado que los lugares de recepción y entrega fueran el lugar efectivo y no el lugar contractual, porque, a diferencia de lo que ocurre en las demandas contra el porteador contratante, lo que crea el nexo entre el demandante y el demandado es el cumplimiento efectivo y no el contrato. Además, se señaló que las palabras “inicialmente” y “definitivamente” no parecían adecuadas en relación con las partes ejecutantes marítimas que prestaran sus servicios en una jurisdicción únicamente, por ejemplo, los estibadores y las empresas de terminales.</p> <p>Casi todas las delegaciones que formularon observaciones fueron contrarias a que se previera en este instrumento otra jurisdicción en que pudiera efectuarse el embargo. Algunas deseaban meramente que se suprimiera la disposición, pero otras fueron partidarias de una en que se indicara que las normas del instrumento respetaban la normativa nacional e internacional en vigor sobre el embargo. Se señaló que de no abordarse esta cuestión en el instrumento se generaría incertidumbre sobre la interrelación entre los dos conjuntos de normas. Se hicieron varios aportes exhaustivos a este respecto, en que se explicaban los problemas que planteaba el propuesto artículo 73 y que surgían si se decidía meramente suprimir la disposición. La opción más favorecida fue la de incorporar una disposición de contenido análogo al de la variante, dependiendo de su redacción.</p>

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<p><b>Artículo 74.</b></p> <p>No podrá incoarse ningún procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías, con arreglo al presente instrumento, en un lugar que no esté señalado en los artículos 72 ó 73 del</p>	<p><b>Artículo 73 bis.</b></p> <p>1. Las partes podrán convenir que las acciones sólo puedan ejecutarse en uno o más de los lugares enumerados en los artículos anteriores.</p> <p>2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, un acuerdo en el sentido de que las acciones puedan ejercitarse únicamente en el establecimiento principal o [, a falta de éste,] en el lugar de residencia [habitual/permanente] del demandado no impedirá al demandante que sea propietario de la carga incoar acciones en alguno de los demás foros existentes.</p> <p><b>Artículo 74.</b></p> <p>No podrá incoarse ningún procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías, con arreglo al presente instrumento, en un lugar que no esté señalado en los artículos 72, 72 bis o 73 del presente artículo. Lo</p>	<p>En la disposición propuesta se aborda la cuestión de la exclusividad de las cláusulas sobre la competencia. Las respuestas de las delegaciones reflejan suficientemente la diversas opiniones expresadas en el Grupo de Trabajo, desde el apoyo al carácter no excluyente, pasando por una exclusividad limitada, hasta una exclusividad ilimitada.</p> <p>En favor de la no exclusividad se sostiene que el propietario de la carga siempre deberá tener derecho a presentar una demanda en su propia jurisdicción, porque de lo contrario las costas del proceso podrían obstaculizar en la práctica incluso la presentación de reclamaciones por montos considerables.</p> <p>En favor de la exclusividad ilimitada se sostiene que, de no haberla, se crearía un obstáculo para incoar acciones ante tribunales con experiencia en controversias comerciales. Se sugiere que únicamente si el caso se remite a un tribunal que la tenga en asuntos marítimos o comerciales puede recurrirse a un foro estipulado en el contrato.</p> <p>Sin embargo, la mayoría de las delegaciones que formularon observaciones estaba dispuesta a estudiar la exclusividad limitada como posible fórmula de transacción. De cualquier modo, se hicieron algunos comentarios y observaciones sobre la fórmula propuesta en el artículo 73 bis.</p> <p>Se señala que la referencia a “los lugares enumerados en los artículos anteriores” debe excluir el apartado d) del párrafo único del artículo 72, porque de lo contrario no habría limitaciones a la exclusividad. En efecto, la inclusión de dicho apartado depende de la decisión que se adopte sobre este artículo.</p> <p>Se propone trasladarlo insertándolo antes del artículo 73.</p> <p>Además, se propuso que se aclarara cuán precisa debía ser la designación, es decir, si se referiría a un tribunal determinado o meramente a una jurisdicción.</p> <p>Por último, varias delegaciones plantearon inquietudes sobre el segundo párrafo. Preferían incluir el apartado a) del párrafo único del artículo 72 en la lista de foros en los que pudiera estipularse una jurisdicción exclusiva.</p> <p>La mayoría de las delegaciones que formularon observaciones apoyó esta disposición. Algunas delegaciones propusieron que se aclararan las palabras “medida cautelar”. Se sugirió utilizar como modelo el artículo 9 de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje. Este texto se insertó entre corchetes como párrafo 2.</p>

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<p>presente artículo. Lo dispuesto en el presente artículo no privará de competencia a ningún tribunal de un Estado Parte para imponer toda medida cautelar que sea del caso.</p>	<p>dispuesto en el presente artículo no privará de competencia a ningún tribunal de un Estado Parte para imponer toda medida cautelar que sea del caso.</p> <p>[2. Para los fines del presente artículo se entenderá por “medida cautelar”:</p> <p>a) Toda orden de preservar, colocar bajo custodia provisional o vender cualesquiera bienes que sean objeto de la controversia; o</p> <p>b) Toda orden por la que se haya de depositar en caución una suma correspondiente al importe que represente la controversia; o</p> <p>c) Toda orden por la que se haya de nombrar a un síndico o administrador judicial; o</p> <p>d) Toda otra orden destinada a impedir que los bienes de la otra parte sean dispersados con miras a frustrar la ejecución del laudo arbitral que se vaya a emitir; o</p> <p>e) Toda medida conminatoria o toda medida preventiva de otra índole.</p> <p><b>Artículo 74 bis.</b></p> <p>Si un titular de la carga ha entablado una acción en uno de los lugares enumerados en los artículos 72 y 72 bis, toda acción subsiguientemente entablada con arreglo al presente instrumento, relativa a un mismo incidente, deberá ser trasladada, a instancia del demandado, al lugar donde se haya entablado la primera acción.</p> <p><b>Artículo 74 ter.</b></p> <p>[1. Si el titular de la carga interpone una acción solidaria contra el porteador contractual y la parte ejecutante marítima, deberá hacerlo en alguno de los</p>	<p>La mayoría de las delegaciones que formularon observaciones apoyó en principio una norma sobre el concurso de acciones. Sin embargo, al mismo tiempo se expresó inquietud generalizada, principalmente porque había resultado imposible lograr acuerdo cuando se planteó la cuestión en la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado.</p> <p>Además, se argumentó que el procedimiento previsto en el presente proyecto sería innecesariamente engorroso. Se propuso que se exigiera al demandante que presentara su demanda ante el tribunal designado por el demandado, siempre que éste resultara aceptable.</p> <p>Esta disposición también fue apoyada en principio, pero a reserva de que se perfeccionara su redacción. Se ha sostenido que el sistema esbozado es demasiado rígido. Por ejemplo, la norma no debe anular una cláusula sobre la competencia que se aplique para el porteador y la parte ejecutante marítima si la jurisdicción estipulada</p>

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<p><i>[Artículo 75.</i></p> <p>Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente, a tenor de los artículos 72 ó 73, o cuando dicho tribunal haya pronunciado sentencia, no podrá entablarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, salvo que la sentencia pronunciada por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en donde se abra el nuevo procedimiento.</p> <p>2. Para los fines del presente capítulo, no se considerará como ejercicio de una nueva acción la apertura de actuaciones destinadas a obtener la ejecución de una sentencia;</p> <p>3. Para los fines del presente capítulo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo</p>	<p>lugares en que conforme al artículo 72 bis quepa entablar una acción frente a una parte ejecutante marítima.]</p> <p>2. Si el porteador o la parte ejecutante marítima entabla una acción con arreglo al presente instrumento contra el cargador o contra algún otro titular de la carga, el demandante, obrando a instancia del demandado, deberá trasladar las actuaciones a cualquiera de los lugares señalados en los artículos 72 ó 72 bis, que el demandado elija.</p> <p><del><i>[Artículo 75.</i></del></p> <p><del>1. Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente, a tenor de los artículos 72 ó 73, o cuando dicho tribunal haya pronunciado sentencia, no podrá entablarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, salvo que la sentencia pronunciada por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en donde se abra el nuevo procedimiento.</del></p> <p><del>2. Para los fines del presente capítulo, no se considerará como ejercicio de una nueva acción la apertura de actuaciones destinadas a obtener la ejecución de una sentencia;</del></p> <p><del>3. Para los fines del presente capítulo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o a un tribunal de otro país, que se haga de conformidad con lo dispuesto en el artículo 73, no se considerará como ejercicio de una nueva acción.]</del></p>	<p>en el contrato se halla en uno de los lugares señalados en el artículo 72 ó 72 bis.</p> <p>Todas las delegaciones que formularon observaciones apoyaron la supresión de este artículo.</p>

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<p>país o a un tribunal de otro país, que se haga de conformidad con lo dispuesto en el artículo 73, no se considerará como ejercicio de una nueva acción.]</p> <p><b>Artículo 75 bis.</b></p> <p>No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes, [después de presentada una reclamación basada en el contrato] por el que se designe el lugar donde el demandante podrá ejercitar una acción.</p>	<p><b>Artículo 75 bis.</b></p> <p>No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes, <u>en la controversia</u>, después de presentada una reclamación basada en el contrato, por el que se designe el lugar donde el demandante podrá ejercitar una acción.</p> <p><b>Artículo XX</b></p> <p><u>Las partes en un acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea (OLSA) podrán hacer extensivo a una tercera parte un acuerdo sobre la competencia únicamente cuando:</u></p> <p><u>i) las partes en un acuerdo OLSA estipulen expresamente en su acuerdo que el foro seleccionado sea vinculante para toda parte subsiguiente;</u></p> <p><u>ii) se haya dado aviso por escrito o por algún medio electrónico, a la parte subsiguiente, del lugar donde se haya de presentar la acción;</u></p> <p><u>iii) las partes en el acuerdo OLSA hayan seleccionado uno de los siguientes lugares:</u></p> <p><u>a) el lugar donde el porteador o alguna parte ejecutante hayan recibido inicialmente las mercancías de manos del expedidor, o el puerto donde las mercancías hayan sido inicialmente cargadas a bordo de un buque marítimo, o</u></p> <p><u>b) el lugar donde las</u></p>	<p>Este artículo recibió un apoyo generalizado. Algunas delegaciones también respaldaron la idea de señalar que este acuerdo debería ser expedito; sin embargo, en la perspectiva contrapuesta, algunas delegaciones fueron partidarias de que correspondiera al tribunal determinar si dicho acuerdo se concertaba o no.</p> <p>Se apoyó la frase “después de presentada una reclamación basada en el contrato”, que se consideró el momento indicado para celebrarlo.</p> <p>La mayoría de las delegaciones que formularon observaciones no se hallaba en condiciones de comentar la cuestión del acuerdo OLSA en relación con la competencia del tribunal únicamente.</p> <p>Se presentó la observación siguiente: “de las reglas no imperativas de los acuerdos OLSA se infiere, si éstas se incorporan en el Instrumento, que las cláusulas sobre jurisdicción <i>inter partes</i> son aceptables. Por lo que atañe al efecto vinculante de dichas cláusulas, el problema tiene un alcance más general que si se tratara de uno que se refiriera meramente a dichos acuerdos OLSA. El artículo XX contiene normas razonables para la protección de los terceros. Las partes sólo dispondrán de un número limitado de opciones para elegir el foro competente. Como el puerto de carga o el puerto de descarga no deberían ser factores de conexión en el “aspecto principal” de las disposiciones sobre la competencia del tribunal, no debieran serlo tampoco a efectos de vincular a terceras partes a las cláusulas sobre la competencia del acuerdo OLSA”.</p>

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<p><i>Arbitraje</i></p> <p>[<i>Artículo 76.</i> A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar [por un acuerdo que conste por escrito] que toda controversia relativa a un contrato de transporte al que sea aplicable el presente instrumento sea sometida a arbitraje.</p>	<p><u>mercancías hayan de ser entregadas por el porteador o por alguna parte ejecutante con arreglo al párrafo 3 o el párrafo 4 del artículo 7, o el puerto de descarga definitiva de las mercancías a partir de un buque marítimo, o</u></p> <p><u>c) el establecimiento principal o el lugar de residencia habitual del demandado,</u></p> <p><u>respecto de una o más remesas que naveguen en el marco del acuerdo OLSA considerado; y</u></p> <p><u>iv) el lugar seleccionado en el acuerdo OLSA esté ubicado en un Estado Parte.</u></p> <p>[<i>Artículo 76.</i> A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar [por un acuerdo que conste por escrito] que toda controversia relativa a un contrato de transporte al que sea aplicable el presente instrumento sea sometida a arbitraje.</p>	<p>Algunas de las delegaciones que estaban preocupadas por la incorporación de las reglas sobre la competencia en el instrumento señalaron que lo estaban más aún por lo que respectaba al arbitraje. Si se incorporaran al texto reglas sobre el arbitraje, éstas debían limitarse a una declaración en el sentido de que se permitirían dichos arreglos; exigir a los árbitros que aplicaran el régimen del Instrumento; y posiblemente, validar la incorporación en el conocimiento de embarque de cláusulas sobre arbitraje relativas a contratos de fletamento.</p> <p>Las delegaciones que formularon observaciones apoyaron en general este artículo. En cuanto a la forma de la disposición, se deben tener en cuenta las observaciones presentadas por la secretaría de la CNUDMI en los párrafos 1 a 9 del documento WP.45. En el párrafo 9 se señala: “el Grupo de Trabajo III tal vez desee considerar si no sería preferible alinear toda definición del requisito de la forma escrita que se vaya a dar en el proyecto de instrumento con los resultados de la labor más reciente del Grupo de Trabajo II. Ahora bien, a fin de no duplicar la regulación de este requisito de forma, con la labor que se lleva a cabo en el marco de la Ley Modelo, que no ha concluido aún, el Grupo de Trabajo III tal vez estime que, para satisfacer los fines de las disposiciones concernientes al arbitraje del proyecto de instrumento, lo más sencillo sería disponer que las partes gozarán de autonomía para optar por el recurso a la vía arbitral (posibilidad que a la luz del derecho interno concerniente al transporte marítimo de mercancías, sería sin duda provechosa), lo que a su vez permitiría que se formulara el texto del proyecto de artículo 76 en términos más genéricos”.</p>

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<p><b>Artículo 77.</b></p> <p>De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable, el acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria deberá estar consignado en dicho título o documento, o deberá haber sido expresamente incorporado al mismo por remisión. De haberse estipulado en un contrato de fletamento que toda controversia, a que pueda dar lugar su ejecución, sea sometida a arbitraje y de no haberse consignado expresamente, en todo título de transporte negociable o documento electrónico negociable emitido a raíz de dicho contrato, que dicha estipulación será vinculante para el tenedor de dicho título o documento, el porteador no podrá invocar lo estipulado en el contrato contra un tenedor que haya adquirido de buena fe el título de transporte negociable o el documento electrónico negociable.</p> <p><b>Artículo 78:</b></p> <p><del>El procedimiento arbitral será abierto, a elección del demandante, en alguno de los lugares siguientes:</del></p> <p><del>a) Algún lugar en el territorio del Estado en donde esté situado;</del></p> <p><del>i) El establecimiento principal del demandado o, en su defecto, el lugar de residencia habitual del demandado; o</del></p> <p><del>(ii) El lugar donde se haya celebrado el contrato de transporte, con tal de que el demandado tenga allí el</del></p>	<p><b>Artículo 77.</b></p> <p>De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable, el acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria deberá estar consignado en dicho título o documento, o deberá haber sido expresamente incorporado al mismo por remisión. De haberse estipulado en un contrato de fletamento que toda controversia, a que pueda dar lugar su ejecución, sea sometida a arbitraje y de no haberse consignado expresamente, en todo título de transporte negociable o documento electrónico negociable emitido a raíz de dicho contrato, que dicha estipulación será vinculante para el tenedor de dicho título o documento, el porteador no podrá invocar lo estipulado en el contrato contra un tenedor que haya adquirido de buena fe el título de transporte negociable o el documento electrónico negociable.</p> <p><b>Artículo 78.</b></p> <p>Salvo en el caso de los contratos de transporte por servicio no regular, no podrá estipularse que el procedimiento de arbitraje se realice en lugares en que no sea posible entablar acciones con arreglo al Capítulo 15.</p> <p>Variante: Excepto en el caso de los contratos de transporte por servicio no regular, la sede del arbitraje relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente instrumento debe hallarse en uno de los lugares previstos en el Capítulo 15 para entablar acciones.</p>	<p>Las delegaciones que formularon observaciones expresaron su apoyo general a este artículo. Respecto del mismo asunto, la secretaria de la CNUDMI señala que el Grupo de Trabajo II ha abordado en términos generales la cuestión de la incorporación por remisión, y recomienda que se estudie la posibilidad de ajustar este artículo a las conclusiones del debate general, (véanse los párrafos 10 y 11 del documento A/CN.9/WG.III/WP.45).</p> <p>Las opiniones sobre esta disposición fluctuaban entre la de quienes preferían hacer extensiva la limitación a todos los sectores del comercio con arreglo al instrumento y la de quienes eran partidarios de dejar el asunto al arbitrio de las partes en todas las situaciones. Sin embargo, se expresó algún apoyo para una solución que se ajustara al texto del artículo propuesto.</p> <p>En cuanto a la redacción, se formuló la observación siguiente: “Entendemos que, a diferencia de las vistas judiciales, las vistas arbitrales pueden celebrarse en cualquier parte del mundo aunque la “sede” oficial del tribunal se encuentre en un lugar determinado, siempre que las partes convengan en ello o que lo ordene el grupo de arbitraje. Desde luego, toda vista de este tipo se realizará de conformidad con cualquier reglamento aplicable, como el de la London Maritime Arbitrators’ Association, y con arreglo al derecho de la sede. De este modo, se conserva el derecho de recurrir a los tribunales de la sede oficial.” Se sostuvo que la variante del texto</p>

<i>Capítulo 15 en su forma enmendada por el Grupo de Trabajo en Viena en 2004</i>	<i>Abril de 2005</i>	<i>Observaciones y resumen</i>
<p><del>establecimiento, la sucursal o agencia que haya intervenido en la celebración del contrato; o}</del></p> <p><del>iii) El lugar donde el porteador o la parte ejecutante haya recibido las mercancías o el lugar de su entrega; o</del></p> <p><del>b) Todo otro lugar que se designe al efecto en el acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria.</del></p> <p><b>[Artículo 79.</b> El árbitro o el tribunal arbitral que entienda de la controversia deberá aplicar el régimen del presente instrumento.]</p> <p><b>Artículo 80.</b> Se entenderá que lo dispuesto en los artículos 77 [y 78] forma parte de todo acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria que sea aplicable, por lo que será nula y sin efecto toda estipulación de dicho acuerdo o cláusula que sea incompatible con lo dispuesto en dichos artículos.</p> <p><b>Artículo 80 bis.</b> Nada de lo dispuesto en el presente capítulo privará de validez a un acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria concertada por las partes después de que haya surgido la controversia relativa al contrato de transporte.</p>	<p><b>[Artículo 79.</b> El árbitro o el tribunal arbitral que entienda de la controversia deberá aplicar el régimen del presente instrumento.]</p> <p><b>Artículo 80.</b> Se entenderá que lo dispuesto en los artículos 77 [y 78] forma parte de todo acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria que sea aplicable, por lo que será nula y sin efecto toda estipulación de dicho acuerdo o cláusula que sea incompatible con lo dispuesto en dichos artículos.</p> <p><b>Artículo 80 bis.</b> Nada de lo dispuesto en el presente capítulo privará de validez a un acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria concertada por las partes después de que haya surgido la controversia relativa al contrato de transporte.</p>	<p>propuesta posiblemente reflejaba mejor lo arriba indicado.</p> <p>Véanse también las observaciones formuladas por la secretaria de la CNUDMI en el documento A/CN.9/WG.III/WP.45, párrafos 12 a 15. Pese a que estas observaciones se refieren en su mayor parte al artículo 78 en la forma en que apareció en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32, se deben tener presentes las observaciones generales sobre la forma en que se aborda la reglamentación de la sede del tribunal.</p> <p>Las delegaciones que formularon observaciones expresaron apoyo en general a este artículo.</p> <p>Véanse, sin embargo, las observaciones formuladas por la secretaria de la CNUDMI en el documento A/CN.9/WG.III/WP.45, párrafos 16 a 19, en que se alude a la norma general por la que se deja al arbitrio de las partes la determinación del derecho aplicable.</p> <p>Las delegaciones que formularon observaciones expresaron su apoyo general a este artículo.</p> <p>Véanse también las observaciones formuladas por la secretaria de la CNUDMI en el párrafo 20 del documento A/CN.9/WG.III/WP.45.</p> <p>Las delegaciones que formularon observaciones expresaron apoyo general a este artículo.</p> <p>Véanse también las observaciones formuladas por la secretaria de la CNUDMI en el párrafo 21 del documento A/CN.9/WG.III/WP.45.</p>