



Asamblea General

Distr. limitada
18 de noviembre 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 convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

Observaciones del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte acerca del arbitraje

Nota de la Secretaría

En preparación del 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), durante el cual Grupo de Trabajo proseguirá se segunda lectura del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías, y hará tal lectura basándose en una nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.56), el 18 de noviembre de 2005, el Gobierno del Reino de Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte presentó observaciones sobre el arbitraje para que las examinara el Grupo de Trabajo. El texto de esas observaciones se reproduce como anexo adjunto a la presente nota en la forma en que fue recibido por la Secretaría.

* La presentación tardía de este documento obedece a la fecha en que las observaciones fueron comunicadas a la Secretaría.



Anexo

Observaciones del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte acerca del arbitraje

1. El arbitraje es un proceso de consenso por el que optan las partes en un contrato para resolver las controversias que puedan surgir entre ellas. Los principios de la libertad de recurrir al arbitraje, de la ejecución de los acuerdos de arbitraje y de la ejecución y el reconocimiento de los laudos arbitrales están consagrados por los Artículos II y III de la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de los Laudos Arbitrales Extranjeros de 1958 (en adelante, “la Convención de Nueva York”). El número de Estados signatarios de la Convención de Nueva York, entre los que figuran destacados países de tradición marítima, es de 134.

2. El arbitraje es el mecanismo preferido para la resolución de controversias, principalmente en los transportes de mercancías a granel y en los transportes por servicios no regulares. En las controversias que se dirimen por arbitraje suelen estar en juego principios jurídicos o comerciales. En las pólizas de fletamento que se utilizan en esos transportes figura casi siempre una cláusula compromisoria en la que se designa un determinado foro y una determinada ley para el caso en que surja una controversia, y tales disposiciones se incorporan muchas veces expresamente en los conocimientos de embarque emitidos en el marco de esas pólizas de fletamento. No obstante, hay ocasiones en que el arbitraje puede resultar apropiado para el transporte por servicios regulares, en particular en el contexto de los ramos especializados. Con el correr de los años, se han ido formando centros de excelencia en que expertos en cuestiones técnicas y jurídicas concretas intervienen para dirimir controversias en el comercio marítimo por medio del arbitraje.

3. Las partes comerciales están satisfechas con el funcionamiento del sistema de arbitraje, tanto en lo que se refiere a las controversias entre las partes originarias como, a través de la cláusula de incorporación, como en la aplicación de los acuerdos a los terceros que sean tenedores de conocimientos de embarque (o, en el futuro, de documentos de transporte). Este sistema es comprendido por las partes que intervienen en operaciones comerciales con compradores y vendedores, a lo largo de toda la cadena, que son conocedores de sus derechos y obligaciones. Los terceros que son compradores ven en ello una parte de las operaciones comerciales más amplias de las que esperan beneficiarse. Estos acuerdos funcionan bien, aunque se registran eventualmente quejas o dificultades prácticas sobre los conceptos.

4. En las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby no figuran disposiciones que regulen el arbitraje, que queda en manos de las partes contratantes y del derecho interno. En cambio, cabe argumentar que las disposiciones prescriptivas de las Reglas de Hamburgo constituyen una de las principales razones por las que ese Convenio no ha sido objeto de una amplia aplicación. Como cuestión de principio, cabe poner en tela de juicio la obligatoriedad de incluir disposiciones sobre el arbitraje en el proyecto de instrumento de la CNUDMI. No obstante, si se decide hacerlo, el método más práctico consistiría en redactar una disposición en virtud de la cual se mantuviera la validez y la ejecutabilidad de un acuerdo de arbitraje con arreglo al acuerdo concertado entre las partes, incluida la ampliación de tales acuerdos para vincular a terceros que fueran compradores.

5. En el texto actual del proyecto de instrumento se ofrecen dos variantes: la variante A y la variante B. No obstante, el artículo 84 de la variante A refleja el modelo de las Reglas de Hamburgo y concede al demandante la libertad de elegir el lugar en que se entable el procedimiento. Ello significa que un acuerdo para recurrir al arbitraje que figure en un contrato de transporte sujeto al instrumento no sería ejecutable frente a la parte originaria en el contrato, es decir, frente al cargador, ni frente a un tercero que fuera comprador.

6. La variante B deja que el lugar en el que se entable el procedimiento sea el que convengan las partes. Esto parece reflejar la práctica actual. Sin embargo, se ha sostenido que habría que dar a los porteadores la oportunidad de eludir las disposiciones sobre jurisdicción del actual capítulo 16. Esta modificación no se considera un problema en la práctica, dado que los contratos de transporte por líneas regulares no suelen contener cláusulas compromisorias sino que en ellos figuran disposiciones que remiten las controversias a la jurisdicción exclusiva de tribunales o Estados que se mencionan.

7. Los Países Bajos han presentado otra opción consistente en conciliar la libertad de arbitraje en el comercio a granel y por líneas no regulares con la aplicación de las disposiciones sobre jurisdicción al transporte por líneas regulares. Esta solución podría servir de base para encontrar una salida al problema, pero es preciso tomar en consideración los siguientes puntos:

- Se entiende que el párrafo 2 del artículo 78 impone una restricción al derecho al arbitraje con arreglo a un contrato al que el proyecto de instrumento será aplicable de forma imperativa. Ello daría al demandante el derecho a desdecirse del acuerdo de arbitraje enunciado en el contrato y a decidir si recurre al arbitraje o si somete la controversia a un tribunal de una de las jurisdicciones enumeradas, con la posible confusión adicional de que con ello se trastocaría el derecho previsto a tal efecto;
- El proyecto de artículo 81 bis trata de hacer extensible la ejecutabilidad de un acuerdo de arbitraje con póliza de fletamento al tercero que sea tenedor de un conocimiento de embarque (o de otro tipo de documento de transporte) dejando de aplicar el artículo 10. No obstante, de hecho, tal vez no sería éste el resultado, dado que, de conformidad con el artículo 10, los conocimientos de embarque emitidos en virtud de una póliza de fletamento o de un contrato que quede excluido por el artículo 9 **entran** en el ámbito imperativo del proyecto de instrumento. Tal vez esto sea un problema de redacción; y
- Tal vez convenga concertar acuerdos, para que en determinados transportes por líneas regulares especializadas, se acepte el arbitraje como mecanismo para la solución de controversias convenido por las partes.

8. El enfoque adoptado va en la buena dirección, pero las cuestiones requieren un estudio más a fondo. No obstante, una solución que evitaría las dificultades mencionadas en el presente documento consistiría en formular una disposición que permitiera la ejecutabilidad de los acuerdos de arbitraje en contratos de transporte sin ningún tipo de reservas, sistema que ya ha resultado satisfactorio y eficiente durante años en la solución de controversias marítimas.