



Asamblea General

Distr. limitada
16 de diciembre de 2005*
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo II (Arbitraje y Conciliación)
44º período de sesiones
Nueva York, 23 a 27 de enero de 2006

Programa provisional anotado

Adición

7. Otros asuntos

1. En su 16º período de sesiones (Viena, 28 de noviembre a 9 de diciembre de 2005), el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) examinó la posible incorporación de un capítulo relativo al arbitraje (proyecto de capítulo 17) en el proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (“el proyecto de convenio”). Se propuso recabar la opinión del Grupo de Trabajo II (Arbitraje y Conciliación) sobre tal capítulo.

2. En el anexo adjunto al presente programa se reproducen para su examen por el Grupo de Trabajo un extracto del informe del Grupo de Trabajo III sobre su 16º período de sesiones que se refiere a las disposiciones sobre arbitraje (A/CN.9/591, párrafos 85 a 103), así como otras disposiciones pertinentes del proyecto de convenio. Las deliberaciones anteriormente mantenidas por el Grupo de Trabajo III acerca de esta cuestión pueden consultarse en los documentos A/CN.9/572 (párrafos 151 a 157) y A/CN.9/576 (párrafos 176 a 179), mientras que en el capítulo 16 del documento A/CN.9/WG.III/WP.32 y el capítulo 17 del documento A/CN.9/WG.III/WP.56 se recogen anteriores textos sobre el arbitraje. En el documento A/CN.9/WG.III/WP.54 figura una propuesta de los Países Bajos que sirvió de base para las disposiciones sobre arbitraje reproducidas en el anexo adjunto.

* La demora en la presentación de este documento se debe a que se le han incorporado extractos del informe del Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte (Grupo de Trabajo III) sobre su 16º período de sesiones (Viena, 28 de noviembre a 9 de diciembre de 2005), que no terminó de elaborarse hasta mediados de diciembre.



Anexo

Capítulo 17 y proyectos de artículo 75 y 76 del proyecto de convenio – Extracto del informe del Grupo de Trabajo III sobre su 16º período de sesiones referente a las disposiciones sobre arbitraje (véase el documento A/CN.9/591, párrafos 85 a 103).

Vía arbitral—Capítulo 17

Debate general

85. Se recordó al Grupo de Trabajo que ya había examinado el capítulo sobre la vía arbitral en sus períodos de sesiones 14º (véase A/CN.9/572, párrs. 151 a 157) y 15º (véase A/CN.9/576, párrs. 176 a 179). Se recordó que durante esos períodos de sesiones del Grupo de Trabajo se habían expresado dos vehementes opiniones. Una delegación sostuvo que el principio de la libertad para recurrir al arbitraje estaba profundamente arraigado y que documentos existentes sobre el arbitraje como la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de los Laudos Arbitrales Extranjeros, de 1958 (en adelante, “la Convención de Nueva York”) y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional ofrecían un marco adecuado para el arbitraje, con lo cual se obviaba la necesidad de incluir en el proyecto de convenio un capítulo sobre el arbitraje. Según otra delegación, toda parte en una controversia debería poder recurrir al arbitraje, pero las partes no deberían abusar de ese recurso utilizándolo sólo para eludir las bases de jurisdicción enunciadas en el proyecto de artículo 75 del proyecto de convenio.

86. Se explicó al Grupo de Trabajo el contenido de la propuesta que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.54. Se indicó que esa propuesta tenía la finalidad de llegar a una transacción entre las opiniones expresadas sobre el arbitraje durante los períodos de sesiones 14º y 15º. Se señaló que los principales aspectos de ese texto de transacción eran la supresión de la totalidad del capítulo relativo a la vía arbitral (véase A/CN.9/WG.III/WP.54, párr. 5 e)), y la adición al proyecto de convenio del párrafo 2 del proyecto de artículo 78 (véase A/CN.9/WG.III/WP.54, párr. 5 b)), cuya finalidad era evitar que se eludieran las reglas del proyecto de convenio relativas a la jurisdicción. Un aspecto suplementario de la propuesta consistía en incluir en el proyecto de artículo 81 una referencia por la que adquiriera eficacia todo acuerdo concertado por las partes con miras a someter a arbitraje las controversias que surgieran. Por último, se explicó que la intención del texto de transacción era preservar el *statu quo* en lo que respecta al recurso al arbitraje en los transportes marítimos formulando reglas de arbitraje mínimas aplicables al ramo de las líneas regulares, pero disponiendo la libertad de arbitraje en el ramo de los servicios de transportes no regulares mediante la adición de un proyecto de artículo 81 bis (véase A/CN.9/WG.III/WP.54, párr. 5 e)).

87. Además, las observaciones formuladas en el documento A/CN.9/WG.III/WP.59 se explicaban por referencia al párrafo final de dicho documento en el que se sugería que, ante la confianza generalizada en el arbitraje en todo el ramo de los transportes marítimos, la solución más apropiada, para el proyecto de convenio,

consistiría en que se incluyera en él una disposición que permitiera la ejecutabilidad de los acuerdos de arbitraje en contratos de transporte sin ningún tipo de limitación.

Libertad ilimitada para recurrir al arbitraje

88. Se apoyó la opinión de que en el proyecto de convenio debería permitirse la ejecutabilidad sin obstáculos de las cláusulas compromisorias de los contratos de transporte. Se señaló que el arbitraje era un mecanismo sumamente utilizado para resolver controversias en todo el mundo, tratándose de controversias derivadas de contratos de transporte. Se expresó escepticismo sobre si era preciso salvaguardar el régimen de la vía judicial enunciado en el proyecto de convenio reduciendo la libertad de recurrir al arbitraje en el ramo de los servicios de línea, donde nunca se había recurrido mucho al arbitraje y donde, según se afirmó, era improbable que se hiciera con el objetivo de eludir la vía judicial. Además, se formuló la advertencia de que no convenía regular excesivamente el arbitraje, pues ello mermaría su eficacia.

Las disposiciones de arbitraje en las Reglas de Hamburgo

89. Se expresó también la opinión de que el Grupo de Trabajo debería plantearse la adopción de reglas de arbitraje similares a las enunciadas en el artículo 22 de las Reglas de Hamburgo, que ya se habían sometido al examen del Grupo de Trabajo en el capítulo relativo al arbitraje de los documentos A/CN.9/WG.III/WP.32 y A/CN.9/WG.III/WP.56. Una de las ventajas de esas reglas radicaría en que ya serían el producto de una transacción que hubiera tenido lugar durante su negociación. Algunas delegaciones apoyaron este punto de vista. Sin embargo, se argumentó que una de las dificultades que planteaba el enfoque de las Reglas de Hamburgo era que reducían la certeza comercial al permitir que el procedimiento de arbitraje se celebrara en uno de varios lugares posibles. Se consideró que una de las ventajas de la propuesta enunciada en A/CN.9/WG.III/WP.54 consistía en que permitía la resolución de una controversia bien a través del arbitraje en un lugar determinado citado en la disposición sobre el arbitraje, bien ante un tribunal situado en un lugar designado de conformidad con el proyecto de artículo 75. No obstante, se observó también que la diversidad de los lugares en que cabía entablar un procedimiento de arbitraje podría considerarse una ventaja que tenían las Reglas de Hamburgo, al promover el desarrollo del arbitraje permitiendo que sus procedimientos se celebraran en distintos lugares pero con referencia a la misma serie de reglas.

La propuesta de transacción del documento A/CN.9/WG.III/WP.54

90. Varias delegaciones puntualizaron que su posición inicial, cuando se examinó por primera vez la vía arbitral durante el 14^a período de sesiones del Grupo de Trabajo, había sido la de permitir la libertad total de recurrir al arbitraje. No obstante, esas delegaciones, por espíritu de transacción, habían apoyado la propuesta del documento A/CN.9/WG.III/WP.54, particularmente porque tenía en cuenta el régimen internacional de arbitraje existente y también porque mantenía el *statu quo* en lo que respecta a las prácticas de arbitraje en el ramo de los transportes marítimos. Se expresaron ciertas reservas sobre la posibilidad de que la propuesta de transacción limitara de hecho el desarrollo del arbitraje en el ramo de los transportes de línea, dado que no era probable que las empresas comerciales incluyeran una cláusula compromisoria en un contrato, a menos que tuvieran la

certeza del lugar en que el procedimiento de arbitraje tendría lugar, y eso no sería posible si esa elección estaba sujeta a la lista enunciada en el proyecto de artículo 75. Por último, si bien una serie de delegaciones estimó que habría que perfeccionar la redacción de la propuesta, sobre todo teniendo en cuenta las nuevas disposiciones examinadas para el capítulo sobre la vía judicial, se apoyó la propuesta como solución de transacción encaminada a promover los esfuerzos del Grupo de Trabajo y como base para futuras deliberaciones.

Aclaraciones sobre el efecto que se pretende dar a la propuesta de transacción

91. Se formuló una pregunta sobre la interacción entre los apartados a) y b) del párrafo 2 del proyecto de artículo 78, y concretamente si habría que pedir al demandante que fijara un breve plazo durante el cual el porteador habría de decidir si traslada o no las actuaciones arbitrales del lugar previsto en la cláusula compromisoria al lugar designado por el proyecto de artículo 75. En respuesta a una pregunta sobre qué partes podían demandar al porteador en virtud del proyecto de artículo 78.2 a), se sugirió que tal vez fuera mejor abordar las respuestas a esta pregunta y a otras preguntas cuando el Grupo de Trabajo examinara el capítulo relativo a los derechos de acción o procesales y quizás el capítulo relativo al plazo para presentar una demanda, cuyo examen estaba previsto para el siguiente período de sesiones.

Modificaciones sugeridas para la propuesta de transacción

92. Además de los ajustes generales que había que hacer en la propuesta de transacción teniendo en cuenta los cambios que se examinaban en las disposiciones sobre la vía judicial del proyecto de instrumento, se sugirieron ciertas modificaciones concretas. Habida cuenta de que las deliberaciones del Grupo de Trabajo se habían centrado en la vía judicial y en las cláusulas de elección de jurisdicción, en el marco del proyecto de artículo 76, se opinó que deberían permitirse las cláusulas de arbitraje exclusivo y que éstas deberían ejecutarse por las mismas razones que las cláusulas de elección exclusiva de jurisdicción. Ciertas delegaciones apoyaron la sugerencia de que se aclarara el efecto de un acuerdo de arbitraje para los terceros en un contrato de transporte y de que habría de armonizarse en vez de dejarse al arbitrio del derecho interno, como en el proyecto de artículo 81 bis. Se citó como modelo de este enfoque el proyecto de artículo 83 del proyecto de convenio. Se respondió objetando que el establecimiento de normas relativas a los terceros podía afectar al ámbito de aplicación de la Convención de Nueva York, relativa a la ejecutabilidad de los acuerdos de arbitraje. Además, varias delegaciones apoyaron la inclusión en el texto de una disposición del tenor del proyecto de artículo 85 del capítulo examinado sobre el arbitraje por la que se requiriera a un árbitro que aplicara las reglas del proyecto de convenio. Se replicó que tal norma sería innecesaria, ya que todo árbitro se basaría en el contrato de transporte a la hora de decidir las reglas que habría que aplicar y, al hacerlo, el árbitro podía llegar a la conclusión de que el proyecto de convenio era aplicable o de que no lo era.

93. Se sugirieron, en concreto, algunos cambios de redacción en el texto. Se apoyó la opinión de que la palabra “únicamente”, en el proyecto de artículo 81 bis, debería figurar entre corchetes o eliminarse. También se sugirió que se suprimieran por completo las palabras “[para recurrir a los tribunales o]” del proyecto de artículo 81 bis, dado que las cláusulas de jurisdicción no eran comunes en el ramo de los transportes no regulares, y la intención de la propuesta era preservar el *statu quo*. Se expresaron asimismo otras opiniones a favor del texto y de que se suprimieran únicamente los corchetes. Como alternativa, y para aclarar el contenido del párrafo 78.2 b), se propuso y se apoyó la siguiente variante:

“El porteador sólo podrá solicitar un procedimiento arbitral conforme a lo estipulado en el acuerdo de arbitraje cuando la persona que haya entablado una demanda contra el porteador interponga un recurso judicial en un lugar especificado en el acuerdo de arbitraje.”

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre las disposiciones relativas a la vía arbitral:

94. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- la propuesta de transacción enunciada en el documento A/CN.9/WG.III/WP.54 gozaba de un amplio consenso; y que
- esta propuesta debería constituir la base para la labor futura, una vez introducidas las modificaciones que debieran realizarse teniendo en cuenta las deliberaciones del Grupo de Trabajo que se señalan más arriba, y también debería constituir la base para la revisión prevista del proyecto de artículo 76 sobre jurisdicción.

Proyecto de texto revisado para el capítulo sobre la vía arbitral

Debate general

95. El Grupo de Trabajo prosiguió sus deliberaciones sobre la base del siguiente texto propuesto por algunas delegaciones, que habría de insertarse en un nuevo proyecto de capítulo relativo a la vía arbitral en el proyecto de convenio:

“Artículo 83. Acuerdos de arbitraje

A reserva de lo dispuesto en el artículo 85, si en un contrato de transporte sujeto al presente Convenio figura un acuerdo de arbitraje o una cláusula compromisoria, serán aplicables las siguientes disposiciones:

- a) La persona que tenga una reclamación frente al porteador podrá optar por:
 - i) entablar un procedimiento arbitral de acuerdo con los términos del acuerdo de arbitraje en el lugar en él especificado, o
 - ii) incoar un procedimiento judicial en algún otro lugar, siempre y cuando ese lugar esté especificado en los párrafos a), b) o c) del artículo 75;

b) Si una persona tiene una reclamación contra un porteador, el porteador sólo podrá solicitar un procedimiento de arbitraje de acuerdo con los términos del acuerdo de arbitraje si dicha persona incoa un procedimiento judicial en

- i) un lugar especificado en el acuerdo de arbitraje, o
- ii) un tribunal que dé efecto, conforme al artículo 76, a un acuerdo de jurisdicción o de competencia exclusiva en el que se especifique el lugar mencionado en el acuerdo de arbitraje que sea exclusivo en lo que respecta a la acción frente al porteador.

Artículo 84. Acuerdo de arbitraje en servicios de transportes no regulares

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la ejecutabilidad de un acuerdo de arbitraje incorporado a un contrato de transporte por servicios no regulares al que el presente Convenio o sus términos sean aplicables por razón de:

- a) la aplicación del artículo 10¹, o
- b) la incorporación voluntaria por las partes del presente Convenio, como cláusula contractual, a un contrato de transporte que, de otro modo, no estaría sujeto al presente Convenio.

Artículo 85. Acuerdos de arbitraje concertados después de surgir controversias

No obstante lo dispuesto en el presente capítulo y en el capítulo 16, una vez que haya surgido una controversia, las partes en ella podrán convenir en resolverla recurriendo al arbitraje en cualquier lugar.”

96. Se reiteró que las propuestas de proyectos de artículo 83, 84 y 85 tenían la finalidad de llegar a una solución de transacción entre las delegaciones que eran partidarias de la aplicación más amplia del principio de la libertad de arbitraje en el proyecto de convenio y las delegaciones que consideraban que, si bien las partes en una controversia deberían poder recurrir al arbitraje, ese procedimiento no debería utilizarse para eludir las bases de la jurisdicción enunciadas en el proyecto de artículo 75 del proyecto de convenio. Se recordó al Grupo de Trabajo que el objetivo de los proyectos de disposición era reflejar las necesidades de los profesionales del derecho con respecto a la utilización de la vía arbitral en el ramo de los transportes marítimos previendo una libertad limitada de recurrir al arbitraje con respecto a las empresas de servicios de línea, en las que no era frecuente recurrir al arbitraje, al tiempo que se daba una amplia libertad para recurrir al arbitraje en el ramo de los servicios no regulares, donde, por el contrario, el arbitraje era el método más común para la solución de controversias.

97. Se indicó que en el nuevo proyecto propuesto se enmendaba el texto que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.54 sustituyéndolo por un nuevo proyecto de inciso 83 b) ii); suprimiendo la palabra “únicamente” en el proyecto de

¹ Esta referencia podría modificarse en función de la futura revisión del artículo 10 del proyecto de convenio.

artículo 84, a reserva de lo que decida el Grupo de Trabajo al revisar el proyecto de artículo 10; suprimiendo las palabras entre corchetes “[para recurrir a los tribunales o]” en el proyecto de artículo 84; e introduciendo un nuevo proyecto de artículo 85 en el que se enunciaba por separado un principio reflejado en el párrafo 5 c) del documento A/CN.9/WG.III/WP.54. No hubo deliberaciones sobre la supresión de las palabras entre corchetes “[para recurrir a los tribunales o]”.

98. Se expresaron ciertas dudas sobre la propuesta de proyecto de texto, en particular en lo que se refiere a la posibilidad de que propiciara la elección del foro más conveniente y provocara una gran cantidad de acciones. Además, también se formularon algunas reservas sobre la propuesta de proyecto de artículo 83 y sobre la posibilidad de que éste pudiera limitar el acceso al arbitraje en determinadas circunstancias. En general, volvió el espíritu de transacción y se apoyó el enfoque de la propuesta, con objeciones concretas que se analizan a continuación.

Nuevo proyecto de inciso 83 b) ii)

99. Se indicó que había un paralelismo entre los acuerdos de elección de jurisdicción exclusiva, por una parte, y los acuerdos de arbitraje, por otra, y que, por consiguiente, deberían tratarse los dos tipos de acuerdos de forma similar en el proyecto de convenio con respecto a la autonomía contractual. En consecuencia, se indicó que el objetivo del inciso 83 b) ii) era permitir los acuerdos de arbitraje en los casos en que hubiera una cláusula de jurisdicción exclusiva reconocida en virtud del proyecto de artículo 76 del proyecto de convenio, relativo al reconocimiento de las cláusulas de elección de jurisdicción exclusiva. Se observó que el efecto del inciso ii) sería una ampliación de la libertad de recurrir al arbitraje en el ramo de los servicios de transportes de línea. Tras una solicitud de aclaración, se explicó que el inciso ii) del párrafo b) del proyecto de artículo 83 requería la existencia de un acuerdo de arbitraje para su aplicación a lo que se respondió que debería enmendarse el texto para que ello quedara específicamente indicado. Se observó además que el proyecto de inciso ii) era únicamente aplicable a las acciones contra el porteador y que no entraban en su ámbito las acciones presentadas por el porteador.

100. Sin embargo, se expresaron ciertas dudas acerca del proyecto de inciso ii) tras exponerse una opinión según la cual las cláusulas de elección de jurisdicción exclusiva y los acuerdos de arbitraje tenían un carácter diferente y consecuencias distintas y que, por lo tanto, deberían regularse de forma diferente en el proyecto de convenio. En particular, se consideró problemático el vínculo con el proyecto de artículo 76 porque asociaba los acuerdos de arbitraje con la decisión de un Estado de dar efecto o no a los acuerdos de elección de jurisdicción exclusiva. También se objetó que el proyecto de inciso ii) podría privar al cargador de un lugar razonable para proteger sus intereses, especialmente habida cuenta de los elevados costos del arbitraje en comparación con los de las acciones judiciales. Por consiguiente se sugirió que se suprimiera el inciso ii) del párrafo b) del artículo 83.

La Convención de Nueva York y el proyecto de artículo 83

101. Se señaló que el efecto del proyecto de artículo 83 consistiría en permitir a los tribunales, en determinadas condiciones, declarar que, a pesar de la existencia de un acuerdo de arbitraje concertado de buena fe, dicho acuerdo no sería vinculante para las partes. Se agregó que ese resultado no sólo resultaba inhabitual en el derecho

mercantil moderno sino que además era contrario a los principios básicos de arbitraje enunciados en diversos instrumentos de amplia aceptación como la Convención de Nueva York, concretamente en el párrafo 3 de su artículo II, y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje. Se añadió que, si bien el principio del respeto del acuerdo de arbitraje podía tolerar ciertas excepciones, como en el caso del párrafo 3 del artículo 22 de las Reglas de Hamburgo, esas excepciones no podían hacerse valer para impedir el acceso al arbitraje, tal como lo preveía el nuevo proyecto de artículo 83, sin vulnerar fundamentalmente ese principio. Se sugirió que el Grupo de Trabajo recabara la opinión del Grupo de Trabajo de la CNUDMI II (sobre Arbitraje) pidiéndole que evaluara las disposiciones del proyecto de convenio en relación con el arbitraje.

102. Se respondió que, por varias razones, el texto propuesto no era incompatible con la Convención de Nueva York. Se explicó además que el principio fundamental de la Convención de Nueva York no requería el reconocimiento general de todos los acuerdos de arbitraje sino únicamente de los acuerdos de arbitraje no discriminatorio frente a cláusulas de jurisdicción. Se agregó que, dado que en la propuesta de proyecto se permitían los acuerdos de arbitraje exactamente en los mismos casos en que se reconocieran las cláusulas de jurisdicción exclusiva, el principio fundamental de la Convención de Nueva York no se veía afectado por el texto propuesto. Además, se indicó que la restricción de la eficacia de los acuerdos de arbitraje era una consecuencia de la práctica seguida en el comercio marítimo en la que había restricciones para recurrir al arbitraje en determinadas circunstancias y en ciertos ramos.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre las disposiciones revisadas relativas al arbitraje

103. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se apoyara el enfoque general de las propuestas de artículo 83, 84 y 85, como fórmula de transacción entre la vía judicial y la arbitral;
- se mantuvieran en el texto del proyecto de convenio, para futuros debates, los proyectos de artículo 83, 84 y 85 en un proyecto de capítulo dedicado a la vía arbitral;
- se colocara entre corchetes la parte introductoria del proyecto de artículo 83 en espera de que se aclarara la relación entre dicho proyecto de artículo y la Convención de Nueva York, y a reserva de la resolución de todo posible conflicto entre ambos instrumentos; y
- el inciso ii) del apartado b) del proyecto de artículo 83 del proyecto de convenio se colocara entre corchetes en espera de su siguiente lectura.

Otras disposiciones pertinentes del proyecto de convenio

Artículo 9. Exclusiones e inclusiones de su régimen²

1. El presente Convenio no será aplicable:
 - a) a ningún contrato de fletamento;
 - b) a ningún contrato para la utilización de un buque o de algún espacio en el interior de un buque;
 - c) salvo lo dispuesto en el párrafo 2, a ningún otro contrato de transporte por servicio no regular;
 - d) salvo lo dispuesto en el párrafo 3, a ningún contrato de volumen.
2. Sin menoscabo alguno de lo dispuesto en los apartados a) y b) del párrafo 1, el presente Convenio será aplicable a todo contrato de transporte por servicio no regular, cuando se haya consignado o dejado constancia de dicho contrato en un título de transporte o en un documento electrónico de transporte, y dicho título o documento deje además constancia de la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante, salvo en lo concerniente a las partes en un contrato de fletamento o en un contrato para la utilización de un buque o de algún espacio en el interior de un buque.
3.
 - a) El presente Convenio será aplicable a las cláusulas por las que se rija cada remesa transportada en el marco de un contrato de volumen, en la medida en que así lo prescriba lo dispuesto en el presente capítulo.
 - b) El presente Convenio será aplicable a las cláusulas de un contrato de volumen, en la medida en que dichas cláusulas sean aplicables a alguna remesa que, pese a ser transportada en el marco de dicho contrato, se rija por el presente Convenio a tenor de lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo.

Artículo 10. Aplicación a ciertas partes en la operación³

No obstante lo dispuesto en el artículo 9, si se emite un título de transporte o un documento electrónico de transporte a raíz de un contrato de fletamento o a raíz de alguno de los contratos a que se hace referencia en los apartados b) o c) del párrafo 1 del artículo 9, el régimen del presente Convenio será aplicable a todo contrato del que se haya dejado constancia o que esté consignado en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte emitido, en lo concerniente a la relación entre el porteador y el consignador, el consignatario, la parte controladora, el tenedor, o la persona a la que se hace referencia en el artículo 34, que no sea el fletador o una parte en un contrato previsto en los apartados b) o c) del párrafo 1 del artículo 9.

² Texto enunciado en el párr. 52 del documento A/CN.9/576, y aprobado para su ulterior estudio en el párrafo 66 del mismo documento.

³ Texto enunciado en el párrafo 52 de A/CN.9/576, y aprobado para su ulterior estudio en el párrafo 73 del mismo documento, dejando abierta la posibilidad de que se haga remisión al proyecto de artículo 9 1) d) al final del proyecto de artículo 10 y de que se haga toda aclaración necesaria concerniente a los recibos.

Artículo 75. Acciones contra el porteador

A menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo de elección de jurisdicción o competencia exclusiva que tenga validez conforme al artículo 76, el demandante tendrá derecho a incoar procedimientos judiciales contra el porteador en virtud del presente Convenio ante un tribunal competente en cuyo territorio jurisdiccional se encuentre uno de los siguientes lugares:

- a) el domicilio del demandado; o
- b) el lugar contractual de recepción o el lugar contractual de entrega; o
- c) el puerto en que las mercancías hayan sido inicialmente cargadas en un buque; o el puerto en que las mercancías hayan sido definitivamente descargadas del buque; o
- d) todo lugar estipulado para dicho fin conforme al párrafo 1 del artículo 76.

Artículo 76. Acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva

1. Si el cargador y el porteador convienen en que un tribunal competente tiene jurisdicción para resolver toda controversia que pueda surgir en el marco del Convenio, ese tribunal tendrá jurisdicción no exclusiva al respecto, siempre y cuando el acuerdo por el que se confiera esa jurisdicción

- a) conste por escrito⁴; o
- b) esté documentado por cualquier otro medio de comunicación mediante el cual la información resulte accesible y pueda ser utilizable para ulteriores consultas.

2. La jurisdicción de un tribunal elegido con arreglo al párrafo 1 sólo será exclusiva para conocer de las controversias que surjan entre las partes en el contrato si las partes así lo convienen y si el acuerdo por el que se confiere la jurisdicción

- a) figura en un contrato de volumen que especifique claramente los nombres y las direcciones de las partes y o bien
 - i) ha sido negociado individualmente; o
 - ii) contiene una mención destacada de que existe un acuerdo de elección de jurisdicción exclusiva de foro concertada y especifica su localización en el contrato de volumen; y
- b) especifica claramente el nombre y la ubicación del tribunal elegido.

3. Todo acuerdo de elección de jurisdicción exclusiva, celebrado de conformidad con el párrafo 2, sólo será vinculante para una persona que no sea parte en el contrato de volumen, si ello se ajusta al derecho aplicable por el tribunal que conozca del asunto conforme [al derecho internacional privado] [a las reglas sobre conflicto de leyes] y:

⁴ El requisito de forma se abordará en el artículo 3.

a) si se notifica debidamente a esa persona el tribunal en que se puede entablar la acción; y

b) si el foro está en uno de los lugares designados en [los apartados a), b) o c) del] [el] artículo 75.

4. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 5, el presente artículo no impedirá a un Estado Contratante dar efecto a un acuerdo de elección de jurisdicción que no cumpla los requisitos de los párrafos 1, 2 ó 3. Ese Estado Contratante deberá cursar la correspondiente notificación [a _____].

5. Nada de lo dispuesto en el párrafo 4 o en un acuerdo de elección de jurisdicción que sea eficaz en virtud del párrafo 4 impedirá que un tribunal especificado en [los apartados a), b), c) o d) del] [el] artículo 75 y situado en otro Estado Contratante ejerza su jurisdicción sobre la controversia y resuelva el litigio de acuerdo con el presente Convenio. Ningún acuerdo de elección de jurisdicción será exclusivo respecto de una acción [contra el porteador] entablada conforme al Convenio, salvo en lo dispuesto por el presente artículo.
