

VII. PAGOS INTERNACIONALES

A. *Créditos documentarios*1. *Revisión de los Usos y Prácticas Uniformes en Materia de Créditos Documentarios (UPU)*

131. La Comisión de Técnica y Práctica Bancaria de la CIC está revisando los UPU, los cuales se aplican como condiciones uniformes a las operaciones de crédito documentario en el mundo entero. El proyecto supone redactar de nuevo las condiciones contractuales uniformes aplicadas internacionalmente a las operaciones de crédito documentario.

132. El objetivo de la labor actual es introducir modificaciones para que las reglas concuerden con las prácticas modernas más corrientes. En particular, se vuelven a examinar los requisitos documentarios a la luz de la evolución experimentada por la documentación y las técnicas de los transportes, y se estudia la conveniencia de introducir disposiciones relativas a cartas de créditos contingentes como respuesta a una sugerencia de la UNCITRAL.

2. *Modelo de formulario de solicitud para créditos documentarios*

133. La Comisión de Técnica y Práctica Bancaria de la CIC prepara un modelo de formulario de solicitud que deberán utilizar los solicitantes de créditos documentarios. Ese formulario comprenderá todos los detalles que requiere el banco que debe emitir el crédito. Facilitará las solicitudes al introducir un formato normalizado (basado en la medida de lo posible en el diseño de la CEPE), en armonía con los formularios ya utilizados por bancos, al emitir créditos documentarios sujetos a los Usos y Prácticas Uniformes en Materia de Créditos Documentarios. También se prepara un folleto explicativo complementario. La información suministrada en el formulario se incorpora en el crédito documentario emitido posteriormente por el banco receptor.

B. *Reglas para los contratos en divisas*

134. La Comisión de Técnica y Práctica Bancaria de la CIC, en colaboración con los representantes de los bancos del "Grupo de los Diez", está elaborando unas reglas por las cuales se regirán los contratos en divisas a término. Esas reglas tratan de las formalidades relativas a la conclusión de un contrato en divisas, y las consecuencias entre las partes cuando este contrato no puede llevarse a cabo.

135. El objetivo de las reglas mencionadas *supra* es establecer unas normas internacionalmente aceptadas, aplicables a la liquidación de tales contratos en caso de que una de las partes no pueda cumplir sus obligaciones contractuales. Se tiene el propósito de que los bancos adopten estas reglas como condiciones contractuales en sus contratos en divisas.

C. *Títulos negociables*

136. En su 14.º período de sesiones, celebrado en octubre de 1980, la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado decidió estudiar la preparación de un

convenio sobre la ley aplicable a los títulos negociables como tema que habría de incluirse en el programa de un futuro período de sesiones.

[A/CN.9/202/Add. 2*]

VIII. TRANSPORTE INTERNACIONAL

A. *Transporte marítimo y cuestiones conexas*1. *Reglamentación internacional del transporte marítimo*

1. El Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo fue establecido en virtud de la resolución 7 (III) de la Comisión del Transporte Marítimo, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 14 (II) de la Conferencia y en la resolución 46 (VII) de la Junta de Comercio y Desarrollo. Con arreglo a su mandato, el Grupo de Trabajo examinará los aspectos económicos y comerciales de la reglamentación internacional y las prácticas en la esfera del transporte marítimo desde el punto de vista de su conformidad con las necesidades del desarrollo económico, en especial de los países en desarrollo, con miras a identificar los sectores en que es necesario introducir modificaciones y, a la luz de ese examen, formular recomendaciones que constituyan la base de nuevas actividades en esta esfera.

2. En 1980, la secretaría de la CESPAP inició un proyecto encaminado a actualizar y perfeccionar la reglamentación vigente sobre transporte marítimo en los países miembros de la CESPAP. El Gobierno de los Países Bajos presta asistencia en la realización de estudios en diversos países. Los resultados de esos estudios constituirán la base de deliberaciones regionales ulteriores sobre el tema.

2. *Pólizas de fletamento*

3. La cuestión de las pólizas de fletamento formaba parte del programa de trabajo aprobado por el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo en su primer período de sesiones, celebrado en 1969. El Grupo de Trabajo, en su cuarto período de sesiones celebrado del 27 de enero al 7 de febrero de 1975, estudió un informe preparado por la secretaría de la UNCTAD titulado "Pólizas de fletamento" (TD/B/C.4/ISL/13). En ese informe se estudian las principales cláusulas de las pólizas de fletamento por viaje y por tiempo y se sugiere, entre otras cosas, que se unifiquen esas cláusulas y se considere la posibilidad de que determinados aspectos de la responsabilidad de los propietarios de buques y fletadores sean objeto de reglamentación internacional imperativa.

4. Después de considerar este informe, el Grupo de Trabajo pidió a la secretaría de la UNCTAD que realizase estudios complementarios. Estos estudios, que están siendo preparados en la actualidad, contienen un análisis comparativo de las principales cláusulas de pólizas de fletamento por viaje y por tiempo y servirán de base para que la secretaría de la UNCTAD presente al Grupo de Trabajo nuevos datos que habrán de ayudarle a determinar

* 20 mayo 1981.

cuáles de entre las principales cláusulas de pólizas de fletamento por viaje y por tiempo son susceptibles de unificación, armonización y perfeccionamiento y a escoger las esferas de las actividades de fletamento a las que proceda aplicar medidas de reglamentación internacional. El Grupo de Trabajo examinará los nuevos estudios y decidirá sobre la labor futura en materia de pólizas de fletamento.

3. *Contratos de seguro marítimo*

5. Los problemas jurídicos que plantean los contratos de seguro marítimo forman parte del programa de trabajo del Grupo de Trabajo. La secretaría de la UNCTAD publicó un informe titulado "Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo" (TD/B/C.4/ISL.27/y Corr. 1 y Add. 1), que fue presentado al sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo, celebrado del 18 al 26 de junio de 1979. En el informe se analizaron diversos aspectos jurídicos y documentales de los formularios de contratos nacionales de seguro marítimo de cascos y de seguro de la carga y se identificaron los problemas causados por ambigüedades, desigualdades o lagunas de los formularios de pólizas nacionales utilizados comúnmente; asimismo, se recomendó que un grupo internacionalmente representativo de especialistas en seguro marítimo (en que estuvieran representados los aseguradores y los asegurados) estableciese una base jurídica internacional para los contratos de seguro marítimo. Después de estudiar el informe, el Grupo de Trabajo aprobó unánimemente la resolución 3 (VI) en que se recomendaba la creación de un subgrupo de expertos en el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo con objeto de 1) examinar las condiciones y prácticas vigentes relativas a las pólizas de seguro marítimo utilizadas en los mercados nacionales en operaciones de alcance internacional, 2) analizar los diferentes sistemas jurídicos por los que se rigen los contratos de seguros marítimos, y 3) a la luz de esos estudios y teniendo presentes las sugerencias formuladas en el informe de la secretaría de la UNCTAD, redactar un conjunto de cláusulas uniformes como modelo internacional optativo.

6. La secretaría preparó para el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo dos estudios titulados "Aspectos jurídicos y documentales del régimen jurídico francés del seguro marítimo" (TD/B/C.4/ISL/30) y "Aspectos jurídicos y documentales de los regímenes jurídicos del seguro marítimo en América Latina" (TD/B/C.4/ISL/31), donde se estudian los aspectos básicos de los regímenes jurídicos del seguro marítimo en los países considerados. La secretaría preparó también un "Documento de trabajo oficioso para facilitar la elaboración de un conjunto de cláusulas-tipo (seguro de cascos)" (TD/B/C.4/ISL/L.53 y Corr. 1), donde se hacen algunas consideraciones que el Grupo de Trabajo tal vez considerase oportuno tener presentes en la organización de sus trabajos, y presentó asimismo diversos proyectos de cláusulas sobre determinados aspectos de las relaciones contractuales en materia de seguros de cascos. Con arreglo a la decisión 39 (IX), adoptada en el noveno período de sesiones de la Comisión del Transporte Marítimo, el Grupo se ocupó, en su séptimo período de sesiones, de los seguros de cascos.

7. En su séptimo período de sesiones, el Grupo de Trabajo, tomando como base el documento de trabajo oficioso preparado por la Secretaría, elaboró textos comparados sobre un conjunto de cláusulas de riesgos y sobre la cláusula de responsabilidad por abordaje. Al final de su período de sesiones, el Grupo decidió dedicar parte de su siguiente período de sesiones a la continuación de sus trabajos sobre seguros de cascos e iniciar el examen del seguro de carga.

8. La Comisión de la CCI sobre problemas de seguros ha seguido el proyecto de la UNCTAD relativo a cláusulas de contratos de seguros. En una declaración, adoptada por el Consejo de la CCI en noviembre de 1980, la Comisión de la CCI subrayó que deberían apoyarse las medidas encaminadas a la elaboración de cláusulas uniformes que pudiesen utilizarse como modelo optativo, siempre que esas cláusulas ayudasen a los mercados en desarrollo a elaborar sus propias cláusulas de una forma clara y concisa. No obstante, la Comisión de la CCI puso en duda la necesidad real de las cláusulas uniformes en lo concerniente a las pólizas de carga marítima y cascos, puesto que dichas cláusulas eran suficientemente conocidas y habían sido objeto de interpretación jurídica durante muchos años.

9. La Comisión de la CCI, integrada por usuarios y aseguradores, subrayó que toda cláusula uniforme debía seguir siendo optativa, pues era preciso no comprometer la flexibilidad de que gozaban los clientes para escoger las condiciones de las pólizas que se adaptasen mejor a sus necesidades así como los mercados para la obtención del seguro.

10. La Comisión de la CCI subraya la necesidad de desarrollar suficientemente la capacitación y la formación en la esfera de los contratos de seguro marítimo. Como documento legal, la póliza de seguro no puede formularse en un lenguaje demasiado simplificado, puesto que en ella se deben tener en cuenta, en la medida posible, todos los aspectos del tránsito internacional que pudieran afectar al seguro. En consecuencia, es de máxima importancia que quienes se dedican al comercio estén familiarizados con otros documentos mercantiles como contratos de compraventa, conocimientos de embarque, etc... Teniendo presente esas consideraciones, a finales de 1980 la Comisión decidió proponer que los problemas relativos a seguros marítimos formasen parte de los seminarios de capacitación a celebrarse en los países del Tercer Mundo en 1981 y 1982.

4. *Transporte marítimo bajo libre matrícula*

11. La Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD ha mantenido este tema en continuo examen desde que un Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial (sobre las consecuencias económicas de la existencia o inexistencia de una relación auténtica entre el buque y el pabellón de matrícula) se reunió en febrero de 1978 para estudiar el tema y llegó a la conclusión, entre otras cosas, de que la expansión de las flotas de libre matrícula (o sea, con pabellón de conveniencia) había repercutido negativamente en el desarrollo y la competitividad de las flotas mercantes de los países en desarrollo. La secretaría preparó diversos estudios sobre cuestiones jurídicas per-

tinientes para someterlos a la consideración del quinto período de sesiones de la UNCTAD (Manila, mayo de 1979), de la Comisión y del Grupo Especial. En esos estudios se sugieren elementos que procedería incluir en la definición de un "vínculo genuino" entre el buque y su pabellón de matrícula.

12. En su noveno período de sesiones, celebrado en septiembre de 1980, la Comisión del Transporte Marítimo aprobó la resolución 41 (IX) en la que se pidió que se realizaran estudios sobre las consecuencias socio-económicas, la responsabilidad de los propietarios, las condiciones sociales y de seguridad y los regímenes fiscales de las flotas de libre matrícula. La Junta de Comercio y Desarrollo ha convocado para mayo de 1981 un período extraordinario de sesiones de la Comisión del Transporte Marítimo con objeto de estudiar el tema más a fondo sobre la base de estudios complementarios.

5. *Aplicación de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas*

13. El 6 de abril de 1974, la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas aprobó por 72 votos a favor 7 en contra y 5 abstenciones la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (el texto de la Convención figura en el documento TD/CONF/13/Add. 1).

14. La situación de la Convención se examinó en el quinto período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Manila, 6 de mayo a 1 de junio de 1979). Los representantes de diversos países desarrollados anunciaron el propósito de sus gobiernos de pasar a ser Partes Contratantes en la Convención. Cabe, pues, esperar que ésta entre en vigor próximamente. La Conferencia aprobó sin oposición la resolución 106 (V), en la que, entre otras cosas, se solicitó a las Partes Contratantes en la Convención que adoptasen todas las medidas necesarias para la pronta aplicación de la Convención; se invitó a los Estados que aún no fueran Partes Contratantes en la Convención a que estudiaran la posibilidad de pasar a serlo y a que, cuando así lo hicieran, tomaran plenamente en consideración los intereses de los países en desarrollo en la Convención; se pidió al Secretario General de la UNCTAD que proporcionase orientación y asistencia, si de él se solicitaba, a los Gobiernos de los países en desarrollo para la aplicación del Código. La secretaría proporciona en la actualidad esa orientación.

15. La secretaría de la UNCTAD, basándose en la información proporcionada por la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, informa periódicamente a los Estados miembros de la UNCTAD acerca de las firmas, ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones o accesiones a la Convención. La secretaría de la UNCTAD ha ofrecido también sus servicios, cuando se soliciten, para ayudar y orientar a los Estados en la ratificación o adhesión a la Convención. Al 31 de diciembre de 1980, 51 países habían pasado a ser Partes Contratantes en la Convención.

6. *Normas modelo para las asociaciones regionales y las empresas mixtas en la esfera del transporte marítimo*

16. La secretaría de la UNCTAD viene preparando normas modelo sobre asociaciones regionales (de puertos, usuarios, propietarios de buques) y sobre empresas mixtas en la esfera del transporte marítimo. Las normas modelo, que tal vez se publiquen más adelante en forma de manual, tienen por objeto coadyuvar a la cooperación entre los países en desarrollo en la esfera del transporte marítimo y de los puertos. Esta actividad ha surgido a raíz de las solicitudes cada vez más frecuentes formuladas en el curso de los proyectos de asistencia técnica de que se elaboren normas de ese tipo.

7. *Régimen aplicable a los buques mercantes extranjeros en los puertos*

17. La Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD, en su séptimo período de sesiones celebrado en noviembre de 1975, estudió un informe preparado por la secretaría de la UNCTAD titulado "Régimen aplicable a los buques mercantes extranjeros en los puertos" (TD/B/C.4/136). En ese informe se examinan las disposiciones y reglamentaciones internacionales concernientes a la situación legal de los buques mercantes extranjeros en los puertos y se examinan los Convenios y Estatutos sobre el régimen internacional de los puertos marítimos, de 1923. La Comisión ha pedido a la secretaría que examine los acontecimientos internacionales en esta esfera y, a la luz de esta información, decidirá posteriormente si es necesario proseguir los trabajos en esta materia.

8. *Expedición de carga*

18. La secretaría de la UNCTAD ha distribuido un informe en que se examinan las operaciones y servicios de expedición de carga, incluidos los regímenes jurídicos aplicables, especialmente en lo que se refiere al fortalecimiento de la expedición de carga en los países en desarrollo (documento UNCTAD/SHIP/193).

9. *"Baltim-Konstantsa-78"*

19. La carta de fletamento "Baltim-Konstantsa-78" fue aprobada por la Conferencia de organizaciones de transporte de mercaderías de los países miembros de CAEM, en 1980; el texto de la estipulación relativa a la inclusión de las "Condiciones básicas para la posible asignación de tonelaje y de carga a las empresas marítimas de los países miembros del CAEM" figura en las proformas de los contratos de fletamento celebrados entre empresas marítimas de los países miembros del CAEM.

10. *Fraude marítimo*

20. En su 11.º período ordinario de sesiones, la Asamblea de la OCMI pidió al Consejo que preparase un estudio sobre "el tema de la baratería, el embargo ilegal de buques y de sus cargas y otras formas de fraude marítimo, con miras a formular recomendaciones sobre las medidas que la OCMI debería adoptar en esta materia". Conforme a la petición de la Asamblea, el Consejo decidió establecer

un Grupo de Trabajo Especial sobre baratería, embargo ilegal de buques y de sus cargas y otras formas de fraude marítimo.

21. Este Grupo de Trabajo estudiará el tema e informará al Consejo sobre:

“a) la índole y frecuencia de este tipo de actos que amenazan a la comunidad internacional;

“b) las medidas jurídicas, administrativas y de otra índole que están adoptando los Estados, las organizaciones internacionales y otras entidades pertinentes para hacer frente a esas amenazas;”

22. El Grupo de Trabajo formulará recomendaciones al Consejo acerca de las medidas que la OCMI debe adoptar en esta materia. El Grupo, que se reunió en París el 24 y 25 de noviembre de 1980, ha presentado una resolución sobre el tema que será examinada por el Consejo en junio de 1981 y, llegado el caso, por la Asamblea en noviembre de 1981.

23. La CCI está preparando una guía sobre la prevención del fraude marítimo.

11. *Transporte marítimo de sustancias nocivas y peligrosas: proyecto de convenio sobre responsabilidad e indemnización*

24. El Comité Jurídico de la OCMI prosiguió sus trabajos sobre la preparación de un proyecto de convenio sobre responsabilidad e indemnización en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y peligrosas. Se prevé que el proyecto será presentado a una conferencia diplomática en 1982.

12. *La catástrofe del “AMOCO CADIZ”: cuestiones jurídicas*

25. Este es uno de los dos temas a los que se ha asignado alta prioridad en el programa de trabajo del Comité Jurídico de la OCMI. En la actualidad, el Comité tiene ante sí propuestas en que se contempla la posibilidad de elaborar proyectos de disposiciones sobre algunos aspectos del tema para su consideración en una conferencia diplomática que se prevé celebrar en 1982.

26. Entre los aspectos concretos a los que se ha hecho referencia especial a ese respecto figuran:

Proyecto de protocolo de la Convención de intervención de 1969, con respecto a la presentación de informes, y

Posible revisión de los límites fijados por la Convención de 1969 sobre la responsabilidad civil y la Convención de 1971 sobre el Fondo.

13. *Convención sobre la responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos*

27. El Comité Jurídico de la OCMI ya ha preparado un conjunto de proyectos de artículo para un protocolo en virtud del cual la Convención de 1969 sobre responsabilidad civil se extendería a los hidrocarburos a los que actualmente no se aplica esa Convención. La Comisión, en su 44.º período de sesiones celebrado en noviembre de

1980, consideró nuevamente los proyectos de artículo del protocolo propuesto. Se prevé que en el futuro próximo se estudiarán más a fondo los proyectos de artículos y es posible que, una vez aprobados por el Comité Jurídico, sean presentados para su estudio y aprobación a la conferencia diplomática cuya celebración está prevista para 1982. Así pues, cabe suponer que el Comité Jurídico llevará a cabo algunos trabajos sobre este tema al menos durante el primer semestre de 1982.

14. *Responsabilidad civil por daños causados por embarcaciones pequeñas*

28. El Comité de Transportes Interiores de la CCI está estudiando la posibilidad de elaborar un proyecto de convenio sobre responsabilidad civil por daños causados por embarcaciones pequeñas. Los trabajos se iniciarán en 1981 y, a este respecto, cabe señalar que el UNIDROIT ha preparado un proyecto de convenio de esta índole (TRANS/SC.3/GE.33/R.5).

15. *Privilegios e hipotecas marítimas*

29. Uno de los temas que forman parte del programa de trabajo del Comité Jurídico de la OCMI para 1982-83 es “la posible revisión de los Convenios de Bruselas del CMI con miras a reemplazarlos por convenios actualizados celebrados bajo los auspicios de la OCMI”. Uno de los convenios de Bruselas a los que se hace referencia específica a ese respecto es el Convenio de 1926 para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas, y de la revisión de 1967 de dicho Convenio.

16. *Avería gruesa*

30. La secretaría de la UNCTAD, como parte del programa de trabajo del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, iniciará en breve el estudio de la avería gruesa así como de otros temas en la esfera marítima, conforme a la resolución 14 (II) de la UNCTAD.

17. *Seminarios*

31. La secretaría de la UNCTAD ha organizado para participantes de países en desarrollo seminarios sobre fletamento marítimo y documentación para el transporte marítimo, en los que se han considerado los aspectos tanto jurídicos como comerciales de esos temas. La secretaría espera celebrar en el futuro nuevos seminarios sobre los aspectos jurídicos de otros temas marítimos.

18. *Asistencia técnica*

32. Como parte de sus trabajos actuales, la UNCTAD presta apoyo sustantivo a los elementos jurídicos de diversos proyectos de cooperación técnica, en especial en materia de legislación marítima en América Central y África occidental.

19. *Transporte de mercancías por vías de navegación interiores*

33. El UNIDROIT está preparando una Convención sobre el contrato de transporte de mercancías por vías de

navegación interiores (DMN). Tras los trabajos iniciales del UNIDROIT, la CEPE intentó aplicar una convención encaminada a suplir las deficiencias de la legislación sobre transporte internacional debidas a la falta de normas uniformes aplicables a los contratos de transportes de mercancías por vías de navegación interiores. Los esfuerzos realizados con ese fin fracasaron en 1960 y, tras el ofrecimiento del UNIDROIT de revisar el proyecto, entre 1973 y 1975 se celebraron tres períodos de sesiones de un Comité de expertos gubernamentales convocado por el Instituto y presidido por el Profesor R. Herber (República Federal de Alemania). En su tercer período de sesiones, el Comité finalizó la primera lectura del texto preliminar modificado; una compilación de los textos elaborados por el Comité durante sus tres primeros períodos de sesiones, preparada por el Profesor R. Loewe (Austria), Relator del Comité, se envió posteriormente a los gobiernos y a las organizaciones internacionales para que formularan sus observaciones de modo que, después de consultarlos, se pudiera tomar una decisión sobre la celebración de un cuarto período de sesiones en que se efectuaría una segunda y última lectura del texto preliminar, que podría ser enviado luego a la CEPE, de acuerdo con el mandato que confirió al UNIDROIT.

34. Las respuestas de los Estados indicaron que aún subsistían diferencias fundamentales de opinión entre los Estados del Rin acerca de la exoneración del transportista en caso de falta náutica del buque. Dado el estancamiento, de las conversaciones sobre este punto, el Consejo ejecutivo, en su 55.º período de sesiones (septiembre de 1976), dio instrucciones a la Secretaría para que transmitiera a la CEPE una nota en que se esbozara la labor realizada hasta la fecha por el Comité de expertos y se le informara de la decisión del Consejo de suspender temporalmente los trabajos sobre la elaboración del proyecto del CMN, en el entendimiento de que el Comité del UNIDROIT podría ser convocado para una cuarta reunión en caso de que en las actitudes de los Estados se produjera un cambio que justificase la adopción de esa medida.

35. En atención a las comunicaciones del Presidente de la Comisión Central para la navegación del Rin y del Presidente del Comité de expertos gubernamentales del UNIDROIT en que se recomendaba que se reanudara los trabajos del Comité así como de una petición de la CEPE en el mismo sentido, el Consejo ejecutivo, en su 59.º período de sesiones celebrado en mayo de 1980, decidió convocar para 1981 una cuarta reunión del Comité de expertos gubernamentales del UNIDROIT.

36. Cabe prever que los nuevos trabajos sobre el proyecto de CMN se orientarán, por una parte, a superar las dificultades concernientes a la exoneración del transportista de la responsabilidad por daños causados debido a falta náutica del buque, y por otra, a emprender una actualización general de las disposiciones del proyecto, teniendo en cuenta los acontecimientos recientes, especialmente las modificaciones introducidas en el derecho marítimo por las Reglas de Hamburgo en materia de transporte marítimo de mercancías.

B. Transporte terrestre y cuestiones conexas

1. Responsabilidad civil por daños ocasionados por cargas peligrosas

37. La Secretaría del UNIDROIT está preparando un proyecto de Convención sobre responsabilidad e indemnización por daños ocasionados durante el transporte por tierra de sustancias peligrosas. La creciente preocupación por los riesgos inherentes al transporte por tierra a granel de sustancias peligrosas, cuya gravedad se comprobó con el trágico accidente ocurrido en Los Alfaques (España) en julio de 1978, ha motivado que la Junta Directiva solicitara a la secretaría que presentase un informe preliminar sobre la viabilidad de preparar una Convención internacional sobre responsabilidad e indemnización por los daños ocasionados durante el transporte por tierra de sustancias peligrosas que pudiera servir de complemento al proyecto de Convención sobre responsabilidad por los daños ocasionados por el transporte por mar de dichas sustancias, que se encuentra en una fase avanzada de preparación en la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).

38. La secretaría preparó este informe y formuló, en sus conclusiones, algunas consideraciones provisionales que juzgó podrían ser útiles para los encargados de elaborar una Convención sobre esta tema. Estas consideraciones son las siguientes:

El principal objetivo de la Convención prevista ha de ser asegurar la debida indemnización de las víctimas;

Esa indemnización no debe ser una posibilidad teórica sino una realidad práctica;

Debe estatuirse una garantía de que la indemnización será abonada, lo que presupone casi con seguridad un sistema de seguro obligatorio o de garantía alternativa;

Cualquier sistema de seguro obligatorio debe tomar en consideración los factores siguientes:

a) la capacidad disponible del mercado que, en primer lugar, puede requerir la limitación de la Convención prevista a sustancias ultrapeligrosas capaces de ocasionar daños masivos o catastróficos;

b) la capacidad financiera de los asegurados para cumplir la obligación de tomar un seguro;

c) la medida en que las primas se verán afectadas por la determinación de la persona obligada a sacar el seguro (es decir, el porteador, el propietario del vehículo o buque utilizados, el cargador, el productor, etc.);

d) posibilidades de supervisión del sistema (quizá otorgando licencias para el transporte de sustancias peligrosas);

e) posibilidad de que la víctima ejerza una acción directa contra el asegurador;

La combinación de factores relativos al seguro será decisiva para determinar qué persona o personas han de ser tenidas por responsables en virtud de la Convención prevista a través de un proceso de selección que debe reducir a un mínimo la posibilidad de recurso;

La imposición de un sistema de seguro obligatorio difícilmente podría hacerse sin limitar la cuantía de la indemnización pagadera por la persona o personas tenidas por responsables, aunque no debe descartarse la posibilidad de constituir un fondo suplementario financiado por las entidades comerciales interesadas o por los Estados;

En interés de las víctimas debe reducirse a un mínimo las excepciones oponibles por la persona o personas responsables;

La Convención prevista deberá facilitar en lo posible el cobro de la indemnización por la víctima mediante la introducción de normas sobre jurisdicción y sobre ejecución de las sentencias;

Si bien es probable que por razones prácticas sea preciso restringir el número de sustancias cubiertas por la Convención, debe procurarse que su alcance geográfico sea lo más amplio posible, evitando especialmente establecer un régimen basado en la índole internacional del transporte que coexistiría con los regímenes nacionales existentes;

La Convención prevista debería imponer las mismas normas para el transporte por carretera, por ferrocarril, por vías de navegación interiores (y quizá también por tubería) pudiéndose tolerar únicamente aquellas derogaciones de este principio que se basen en el peligro de que la unificación llegue a falsear la competencia entre las diversas modalidades de transporte y sobre consideraciones técnicas relacionadas con las diferencias que pueda haber en las modalidades del transporte o en las cantidades transportadas de determinadas sustancias.

39. El estudio de la Secretaría fue presentado a la Junta de Gobierno en su 59.º período de sesiones, y se adoptó la decisión de convocar un Comité de expertos gubernamentales que se reuniría en 1981 para examinar la posibilidad de preparar normas uniformes a este respecto. El primer período de sesiones de este Comité tuvo lugar del 16 al 20 de marzo de 1981.

2. Armonización del control fronterizo de mercancías

40. El Comité de Transportes Interiores de la CEPE ha emprendido un proyecto sobre la elaboración de un proyecto de convención internacional para la armonización de los controles fronterizos de mercancías. Esta convención tendría por objeto reducir el número de formalidades necesarias así como el número y la duración de los controles aduaneros y demás controles fronterizos de mercaderías (controles médico-sanitarios, veterinarios, fito-sanitario y de calidad; controles de seguridad pública; controles de observancia de las normas técnicas).

41. Las cuestiones jurídicas que plantea el sistema proyectado son, entre otras, la coordinación de controles, los recursos para los servicios de control, la cooperación internacional, la documentación y el intercambio de información.

42. Han participado en los trabajos de esta proyecto las siguientes organizaciones internacionales: UNCTAD, FAO, OMS, OCMI, CEE, CCA, IRU, UIC, ISO, OPPEM, OIE, INTERPOL, OCDE. No se ha adoptado todavía ningún texto definitivo.

3. Tránsito aduanero de mercaderías

43. El Comité de Transportes Interiores de la CEPE está llevando a cabo un proyecto para examinar la posibilidad de establecer una vinculación entre los diferentes sistemas aduaneros existentes para el tránsito de mercaderías. Las cuestiones jurídicas planteadas por este proyecto se refieren, entre otras cosas, al reconocimiento mutuo de la validez de la información consignada en los documentos de tránsito, la aceptación de sellos, y la cooperación administrativa. No se han adoptado aún decisiones sobre la vinculación entre los diversos sistemas de tránsito aduanero ni sobre la forma (resolución o convención) que adoptaría esa posible vinculación.

44. Participan en los trabajos de este proyecto las siguientes organizaciones internacionales: la Comunidad Económica Europea (CEE), el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) y la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU). El CCA, que ya había efectuado trabajos similares en el pasado, reanudó su examen de este tema paralelamente a la labor de la CEPE; sin embargo, el CCA ha decidido suspender su ulterior examen del tema en espera de los resultados de las deliberaciones celebradas en la CEPE.

C. Transporte aéreo

45. El programa de trabajo general del Comité Jurídico de la OACI incluye los siguientes temas:

Condición jurídica del comandante de aeronave;

Responsabilidad de los organismos de control del tráfico aéreo;

Colisiones aéreas;

Examen del Informe del Subcomité sobre el problema de la responsabilidad por daños ocasionados por acción del ruido y de la explosión sónica;

Estudio de la situación relativa a los instrumentos del "Sistema de Varsovia";

Estudio de la posible consolidación de las normas internacionales que figuran en el Convenio de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras (Roma 1952), el proyecto de convención sobre colisiones aéreas y el tema de la responsabilidad de los organismos de control del tráfico aéreo;

Arriendo, fletamiento y permuta de aeronaves en operaciones internacionales (Resolución 8 de la Conferencia de Guadalajara): Problemas relativos al Convenio de Tokio.

D. Responsabilidad de los empresarios de las terminales internacionales

46. El UNIDROIT está preparando normas uniformes sobre la responsabilidad de las personas encargadas de la custodia de las mercaderías durante o después de la operación de transporte internacional distintas del porteador o del expedidor. En el transcurso de dos reuniones, celebradas en abril de 1978 y enero de 1979, un Grupo presidido por el profesor K. Grönfors (Suecia) y compuesto

de miembros de Francia, la República Federal de Alemania, la República Democrática Alemana, la India y el Reino Unido, elaboraron un proyecto preliminar de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de las terminales internacionales.

47. Al emprender la preparación de normas uniformes relativas a las operaciones de almacenamiento, el Grupo reconoció la complejidad de los problemas involucrados. No sólo existía la distinción entre almacenamiento a largo plazo y almacenamiento de tránsito sino que existían además amplias divergencias entre las costumbres y prácticas de los diversos almacenistas o empresarios de terminales, no sólo en lo que hacía a la organización de sus operaciones sino también en materia de regímenes de responsabilidad aplicables. A diferencia de las operaciones de transporte, el almacenamiento es una esfera de actividad cuya reglamentación se ha dejado casi exclusivamente a la jurisdicción nacional.

48. Sin embargo, existe un consenso general de que es realmente necesario introducir normas uniformes sobre el contrato de almacenamiento, sobre todo en relación al transporte internacional de mercancías. El transporte en sí ha sido reglamentado, en amplísima medida, por convenciones internacionales pero, sin embargo, los casos más frecuentes de deterioro o pérdida de mercaderías ocurren, como podría ser probado estadísticamente, antes y después de las operaciones de transporte. En estas circunstancias, parecía importante procurar colmar las lagunas dejadas en el régimen de responsabilidad por los convenios normativos existentes en materia de transportes internacionales y dar una acción de recurso al porteador o empresario de transporte multimodal contra los intermediarios no transportistas tales como almacenistas o empresarios de terminales, objetivo que presupone, en opinión de algunos de los miembros del Grupo, la necesidad de insistir en la entrega de un acuse de recibo de las mercancías. Se sugirió, además, que este documento podría facilitar notablemente el comercio internacional si se le diera carácter de título negociable.

49. A la luz de estas premisas, la mayoría del Grupo opinó que sería deseable limitar la aplicación del futuro instrumento a las operaciones de almacenamiento internacional, ya que parecía que la unificación del derecho interno, en el que existen importantes divergencias de enfoque conceptual entre los diversos sistemas jurídicos, pudiera ser una meta irreal en este momento. Como resultado de esta conclusión se decidió examinar únicamente las operaciones de almacenamiento que estuviesen vinculadas al transporte internacional de mercancías ya que tan sólo este elemento dinámico permitiría delimitar el alcance de la convención proyectada de forma que quedasen fuera de su ámbito de aplicación las operaciones de almacenamiento de índole puramente nacional. Se convino además en que el futuro instrumento se aplicase con independencia de la modalidad de transporte anterior o posterior a la operación de almacenamiento.

50. La reglamentación de las operaciones de almacenamiento internacional será, por ello, el principal objetivo de la convención proyectada, pero el Grupo

reconoció al mismo tiempo que los empresarios modernos de terminales prestan a menudo algunos servicios relacionados con la manipulación de mercancías, tales como carga, estiba y descarga, y si bien tuvo poco apoyo la idea de extender el alcance de este instrumento para cubrir, en cualquier caso, la realización de esas operaciones y regular así lo que cabría designar como "contrato de tránsito", se convino sin embargo que en la medida en que los empresarios encargados de la custodia de mercaderías se encarguen también de efectuar por sí mismos, o por intermedio de otros, esas operaciones, debe hacerseles responsables de su ejecución del mismo modo y sobre la misma base se les hace responsables del cumplimiento de su obligación de custodia de las mercaderías.

51. Otro asunto examinado por el Grupo fue la índole del futuro instrumento. Mientras que algunos miembros se manifestaron en favor de una convención de tipo tradicional, cuyas disposiciones serían obligatorias, otros consideraron que podría resultar difícil superar la oposición de los intereses profesionales afectados a que los Estados adoptasen una tal convención, por lo que se llegó a una solución de compromiso. Aquellos Estados que desearan hacerlo podrían aplicar las disposiciones del futuro instrumento a todas las terminales de su territorio, mientras que otros quedarían libres, en conformidad con el artículo 17, para declarar que tan sólo garantizarían su aplicación a los empresarios de terminales internacionales autorizados, que serían designados como tales a condición de que asumiesen voluntariamente el compromiso de observar la normativa mínima establecida por la Convención. Los miembros que abogaron en favor de esta última solución consideraban que se podría obtener la aceptación voluntaria de esta normativa mínima si la convención incorporase cierto número de incentivos tales como un régimen de responsabilidad moderado, basado sobre las Reglas de Hamburgo, estableciendo un límite de responsabilidad que tan sólo podría traspasarse en circunstancias sumamente excepcionales, la concesión de un privilegio general sobre las mercancías y, principalmente, la circunstancia de que los tribunales de los Estados contratantes reconocerían la inserción de esas normas en los textos de condiciones generales, ya que de lo contrario esas condiciones se verían expuestas al riesgo de ser anuladas bajo la presión creciente de los grupos de protección de los intereses de los consumidores.

52. En lo que respecta a la estructura general del proyecto de Convención preparado por el Grupo de Estudio, puede decirse que gira en torno al concepto de "empresario de terminales internacionales" que se define en el Artículo 1 como "toda persona que (mediante pago) se encarga de la guarda de mercaderías antes, durante o después de haber sido éstas objeto del transporte internacional, ya sea en virtud de un acuerdo o de la recepción material de dichas mercaderías de manos de un cargador, porteador, expedidor o de cualquier otra persona a fin de entregarlas a cualquier persona que esté habilitada a proceder a su recepción". Como se mencionó anteriormente, el proyecto se ocupa, por tanto, de las operaciones de almacenamiento relacionadas con el transporte internacional que, a los fines de este proyecto de Convención, significa "cualquier transporte en el que, de acuerdo con el

contrato de transporte, el lugar de partida y el lugar de destino de la mercancía se encuentran en dos Estados diferentes”.

53. El Artículo 2 del proyecto establece la responsabilidad general del empresario de terminales internacionales respecto al cumplimiento de sus obligaciones de custodia de las mercaderías y especifica asimismo el período durante el cual será responsable. Este Artículo establece además la responsabilidad del empresario de terminales internacionales respecto a ciertos servicios relacionados con la manipulación de las mercaderías que él realiza o se encarga de que otros realicen, como complemento de la custodia de las mercaderías.

54. Los Artículos 3 y 4 son dos artículos clave de este proyecto. El Artículo 3 se ocupa de la emisión, por el empresario de terminal internacional, de un documento fechado en el que se acusa recibo de las mercaderías y se especifica la fecha en la que se hizo la entrega material de las mismas. Sin embargo, sólo será preciso emitir este documento si lo solicita el cliente. El Artículo 4, que se asemeja mucho a la disposición correspondiente del proyecto de Convención del UNIDROIT sobre el contrato de hostelería, se ocupa del derecho de retención y venta de las mercaderías que tienen los empresarios de terminales internacionales.

55. Los Artículos 5 a 14 del proyecto de Convención están basados en gran medida sobre las disposiciones correspondientes de las Reglas de Hamburgo, especialmente en lo que respecta al régimen de responsabilidad básico (presunción de culpa con inversión de la carga de la prueba) y en materia de reglas sobre limitación de la responsabilidad, admisibilidad de excepciones, pérdida del derecho al limitar la responsabilidad, notificación de pérdidas, prescripción, nulidad de lo estipulado en contravención de lo dispuesto en la Convención, y unidad de cuenta. Concretamente, el Artículo 13 dispone que la Convención “no modifica los derechos o deberes del porteador que puedan emanar de cualquiera convención internacional relativa al transporte internacional de mercaderías”.

56. Los Artículos 15 a 22 contienen una serie de proyectos de disposiciones finales que, al igual que sucedió con el preámbulo, apenas fueron examinadas por el Grupo. La única excepción fue el Artículo 17, relativo a la declaración por la que los Estados pueden privar de obligatoriedad absoluta al futuro instrumento, que se menciona anteriormente en el párrafo 15 de este informe y que se examina en detalle más adelante, en el párrafo 86 y siguientes.

57. El Grupo reconoció que el proyecto de Convención preparado no abordaba cierto número de aspectos importantes de los contratos de almacenamiento. Concretamente, el futuro instrumento guardaba silencio sobre el tema de las obligaciones del cliente, como pudiera ser la de pagar el precio de los servicios o su obligación, si es que deposita mercaderías peligrosas, de dar al empresario de la terminal internacional las instrucciones que hicieran falta para su manipulación o custodia. Tampoco se ocupaba del derecho de los empresarios de las terminales internacionales a disponer o vender las mercaderías peligrosas ni de las obligaciones del cliente de efectuar la entrega de

las mercaderías, o del empresario de las terminales internacionales de hacerse cargo de ellas, cuando se hubiera concluido previamente un contrato para su custodia. Se trataba, efectivamente, de un borrador de proyecto que se ocupaba principalmente de establecer un conjunto de reglas mínimas sobre la responsabilidad del empresario de las terminales internacionales y se habían omitido muchos detalles que pudieran ser incorporados más adelante o reglamentados a través de condiciones normalizadas que serían elaboradas, si su necesidad fuese reconocida, por las organizaciones comerciales interesadas tales como la Cámara de Comercio Internacional (CCI), el Comité Marítimo Internacional (CMI) y la Asociación Internacional de Puertos (AIP). Se mencionó la posibilidad de que otras organizaciones quizá desearan cooperar en esta tarea pero se hizo sobre todo hincapié en la necesidad de evitar que esas condiciones resultasen incompatibles con la futura Convención sobre responsabilidad de los empresarios de las terminales internacionales.

58. En conformidad con una decisión de la Junta de Gobierno del UNIDROIT, el texto preliminar del proyecto de convención se transmitió a los gobiernos y organizaciones internacionales interesadas para que formularan observaciones. Se presentará un análisis de estas observaciones, primero a la Junta de Gobierno y después al Grupo de Estudio, para la revisión del texto actual del proyecto. No se han recibido aún todas las respuestas solicitadas pero la Secretaría del UNIDROIT ha observado que en ellas se pide una y otra vez que se preste la debida atención al nuevo Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

E. Transporte multimodal

59. El 24 de mayo de 1980 la Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, convocada bajo el patrocinio de la UNCTAD, aprobó por consenso de los 83 países participantes el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, coronando así con éxito la labor de siete años largos de negociaciones (los textos del Acta Final y de la Convención figuran en los documentos TD/MT/CONF/15 y 16).

60. El nuevo Convenio estará abierto para su firma en Nueva York del 1 de septiembre de 1980 hasta el 30 de agosto de 1981, y será posible adherirse a él después de esa fecha. El Convenio entrará en vigor 12 meses después de que 30 Estados hayan pasado a ser Partes Contratantes del mismo.

61. La secretaría de la UNCTAD desearía, al igual que en el caso del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, contestar a las solicitudes de los países en desarrollo para ayudarles a aplicar el Convenio, y está prestando asistencia a estos países sobre diversos aspectos jurídicos del transporte multimodal y su reglamentación. Además, de acuerdo con la resolución 36 (IX) del noveno período de sesiones del Comité de Navegación Marítima, celebrado en septiembre de 1980, la secretaría prepara informes sobre cuestiones jurídicas relacionadas con determinados aspectos del transporte multimodal.

F. Acuerdo internacional sobre normas aplicables a los contenedores

62. en conformidad con la decisión 6 (LVI) del Consejo Económico y Social, y la decisión 118 (XIV) de la Junta de Comercio y Desarrollo, se estableció dentro de la UNCTAD el Grupo Intergubernamental Especial sobre las Normas Aplicables a los Contenedores, con un mandato que incluía el examen de la viabilidad y conveniencia de elaborar un acuerdo internacional sobre normas aplicables a los contenedores. El Grupo Intergubernamental Especial examinó esta cuestión en sus períodos de sesiones primero y segundo, celebrados respectivamente del 1.º al 12 de noviembre de 1976 y del 20 de noviembre al 1 de diciembre de 1978.

63. Habiendo considerado los informes (TD/B/AC.20/6 y TD/B/AC.20/10) del Grupo Intergubernamental Especial y las propuestas que en ellos figuraban, la Junta de Comercio y Desarrollo decidió, en marzo de 1980, remitir al Comité sobre Navegación Marítima el asunto relativo a las normas aplicables a los contenedores para que los sometiese a examen ordinario, así como la decisión de elaborar, en una fecha futura apropiada, un acuerdo internacional sobre normas aplicables a contenedores.

IX. ARBITRAJE INTERNACIONAL

A. Actividades relativas a tipos especializados de arbitraje

1. Arbitraje en la esfera de los contratos internacionales de construcción de obras

64. Un grupo de trabajo especial sobre arbitraje y construcción de obras, creado en 1981 por la Comisión sobre Arbitraje Internacional de la CCI, está preparando una guía sobre la solución de controversias relacionadas con contratos de construcción de obras.

65. Las controversias que se plantean en este terreno aparentan ser complejas debido a particularidades técnicas, los costos en continuo aumento de los proyectos de construcción, la ejecución del contrato a lo largo de determinado período y el transcurso de tiempo entre la firma del contrato, la aparición de las dificultades técnicas y la designación de árbitros.

66. El proyecto se realiza en colaboración con los representantes de diversas instituciones tales como la Asociación Internacional de Abogados, el Instituto Alemán de Arbitraje y el Grupo de Trabajo internacional sobre las condiciones de la FIDIC (Civil) establecido por el Instituto de Derecho de la Construcción Alemán e Internacional. El plazo para su terminación expira a finales de 1982.

2. El arbitraje y la legislación sobre competencia

67. En 1978, el grupo de trabajo especial sobre "el arbitraje y la legislación sobre competencia", establecido por la Comisión sobre Arbitraje Internacional de la CCI, inició un estudio destinado a desarrollar el arbitraje en conformidad con las políticas económicas concebidas con el fin de garantizar la libre competencia. Se analizó la

arbitrabilidad de controversias relacionadas con la legislación antimonopolios de los derechos nacionales y de comunidades y se hicieron ciertas recomendaciones. Este proyecto estará terminado a finales de 1981.

3. El arbitraje y contratos conexos

68. Un grupo de trabajo especial, establecido en 1978 por la Comisión sobre Arbitraje Internacional de la CCI, estudia hasta qué punto es conveniente y viable garantizar la unidad de los procedimientos arbitrales en casos en que el cumplimiento del contrato principal depende o es inseparable de elementos proporcionados por terceros, como ocurre con los contratos "llave en mano".

4. Arbitraje interlocutorio

69. Un grupo especial de trabajo sobre arbitraje interlocutorio, establecido en 1981 por la Comisión sobre Arbitraje Internacional de la CCI, está iniciando la preparación de un sistema de arbitraje interlocutorio, que permitiría a las partes obtener la designación inmediata de un árbitro a fin de que éste pudiera adoptar medidas provisionales y, posiblemente, de carácter cautelar mientras está pendiente el arbitraje sustantivo.

70. Las medidas que se están estudiando consisten en la elaboración de una guía y/o modelo de cláusulas contractuales. Se espera finalizar los trabajos durante el mes de junio de 1982.

5. Controversias planteadas en relación con la cooperación económica, científica y técnica

71. Con miras a mejorar los medios de resolver las cuestiones que se plantean entre las organizaciones económicas de los países miembros del CAEM, se elaboró y firmó el 26 de mayo de 1972 una Convención sobre la solución por arbitraje de las controversias de derecho civil que se plantean a raíz de la cooperación económica, científica y técnica. Son partes de la Convención, Bulgaria, Hungría, República Democrática Alemana, Cuba, Mongolia, Polonia, Rumania, Unión Soviética y Checoslovaquia. La Convención ha sido depositada en la Secretaría de las Naciones Unidas. También se han elaborado Normas Uniformes para los tribunales de arbitraje adjuntos a las cámaras de comercio de los países miembros del CAEM. Las Normas Uniformes fueron redactadas por la Conferencia del CAEM sobre asuntos jurídicos y aprobadas por el Comité Ejecutivo del CAEM en 1974.

72. En el programa de trabajo de la Conferencia del CAEM sobre asuntos jurídicos se ha previsto un estudio de la ejecución práctica de la Convención y las Normas Uniformes antes citadas con miras al posible perfeccionamiento de estos documentos y/o su aplicación en la práctica.

B. Fomento del arbitraje a nivel regional

73. En febrero de 1979 se firmó un acuerdo entre el AALCC, el Centro Regional de Arbitraje Comercial ((Kuala Lumpur), creado por el AALCC) y el CIADI, en el que se prevé la asistencia recíproca en relación con los procedimientos aplicados bajo los auspicios del CIADI y del Centro de Kuala Lumpur, respectivamente.

74. En febrero de 1980 se firmó otro acuerdo entre el AALCC, el Centro Regional de Arbitraje Comercial (El Cairo) y el CIADI.

75. Como resultado de la conclusión de los dos acuerdos mencionados las partes pueden ahora elegir Kuala Lumpur o El Cairo como la sede de los procedimientos de conciliación o arbitraje del CIADI.

76. Se espera que la Comisión de Arbitraje Marítimo de Tokio celebre pronto un acuerdo de cooperación con el Centro Regional de Arbitraje de Kuala Lumpur a fin de proporcionar arbitraje marítimo internacional para el Centro con arreglo al Reglamento de Arbitraje de la UN-CITRAL.

C. Futura labor sobre el arbitraje

77. En su 14.º período de sesiones, celebrado en octubre de 1980, la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado decidió incluir en el programa de futuros trabajos de la Conferencia la cuestión del derecho aplicable a las cláusulas de arbitraje.

D. Publicaciones e investigación

78. La CCI ha preparado para su publicación en 1981 el primer volumen de la colección titulada el *Derecho de Arbitraje en el Mundo* (Arbitration law throughout the world), como guía del derecho de arbitraje en los países europeos. Esta guía consistirá en una serie de artículos normalizados en que se resumirán las principales características de la legislación pertinente de 17 países europeos. El segundo volumen tratará del derecho de arbitraje en el Lejano Oriente y el Pacífico e incluirá una descripción del derecho de arbitraje en China, la India, Indonesia, Japón, la República de Corea, Malasia, Pakistán, Singapur, Sri Lanka, Vietnam, Filipinas y Taiwán.

79. El Instituto de Derecho y Prácticas Comerciales Internacionales publicará un índice de laudos arbitrales titulado *Lex Mercatoria*. El primer paso para la realización de este proyecto, que consiste en publicar los extractos de los laudos del tribunal de arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional dictados entre 1975 y 1979, quedará terminado a finales de 1981.

X. RESPONSABILIDAD POR PRODUCTOS

80. El Comité de Transportes Interiores de la CEPE, en su 35.º período de sesiones (ECE/TRANS/18, párrafo 90), celebrado en febrero de 1976, pidió al UNIDROIT que efectuara un estudio preliminar sobre la posibilidad de preparar un proyecto de convención sobre responsabilidad de terceros por daños causados en el transporte por carreteras de sustancias peligrosas, con miras a lograr "una aplicación internacional uniforme del principio de la responsabilidad como tercero (limitada o no) del transportista y, posiblemente, los procedimientos apropiados de indemnización". (Véase VIII. TRANSPORTE INTERNACIONAL, B. *Transporte terrestre y cuestiones conexas*, párrafos 37 a 39 *supra*.)

81. Respecto de la labor de UNIDROIT sobre la preparación de la Convención relativa a la responsabilidad e indemnización por los daños causados durante el trans-

porte terrestre de sustancias peligrosas, véanse los párrafos 37 a 39 *supra* (VIII. TRANSPORTE INTERNACIONAL, B. *Transporte terrestre y cuestiones conexas*).

82. Respecto de la cuestión de la responsabilidad por los daños causados por el ruido y las explosiones sónicas, véase el párrafo 45 *supra* (VIII. TRANSPORTE INTERNACIONAL, C. *Transporte aéreo*).

XI. DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO

A. Labor de la CEE

83. La Convención sobre el Derecho Aplicable a las Obligaciones Contractuales (1980) fue firmada por los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea el 19 de junio de 1980, en Roma (Italia). Esta Convención trata de las normas aplicables "a las obligaciones contractuales en cualquier situación que implique una elección entre los derechos de diferentes países."

B. Labor de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado

84. Respecto de la labor de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, véase A/CN.9/202/Add.1, párrafo 1 (I. CONTRATOS INTERNACIONALES, A. *Compraventa internacional de mercaderías*)*, véase también el párrafo 108 *infra* (XII. OTROS TEMAS DE DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, E. *Venta a los consumidores*).

C. Labor de la CCI

85. Un Grupo de Trabajo Especial establecido por la Comisión sobre las Prácticas Comerciales Internacionales de la CCI está formulando recomendaciones para armonizar los métodos que cabe utilizar en la determinación del derecho aplicable, destinadas a quienes redactan contratos y a los árbitros. En estas recomendaciones se definen una serie de normas que rigen el método general y están concebidas en el sentido de establecer presunciones flexibles adecuadas para cada tipo de contrato (compraventa, arrendamiento, distribución, servicios de representación, empresas editoras y constructoras, etc.). Se espera que el proyecto estará terminado en mayo de 1981, y que será aprobado en junio y publicado en enero de 1982.

D. Labor de la OEA

86. Las siguientes son las convenciones sobre conflicto de leyes firmadas en Panamá el 30 de enero de 1975 en la Conferencia Interamericana Especializada sobre Derecho Internacional Privado.

Convención Interamericana sobre conflicto de leyes relativas a letras de cambio, pagarés y facturas;

Convención Interamericana sobre conflicto de leyes relativas a los cheques;

Convención Interamericana sobre Normas Generales de Derecho Internacional Privado;

Convención Interamericana sobre conflicto de leyes relativas a sociedades mercantiles.

* Reproducido anteriormente.

E. Labor del UNIDROIT

87. Respecto de la labor del UNIDROIT, véase A/CN.9/202/Add.1, párrafos 2 a 4 (I. CONTRATOS INTERNACIONALES, B. *Codificación del derecho mercantil internacional*)*; véanse también los párrafos 88 a 95 *infra* (XII. OTROS TEMAS DE DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, A. *Representación comercial*) y los párrafos 98 a 103 *infra* (XII. OTROS TEMAS DE DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, C. *Protección de la adquisición de buena fe de bienes muebles corporales*).

XII. OTROS TEMAS DE DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL

A. Representación comercial

1. Representación comercial: ciertos aspectos de las relaciones de representación comercial internacional referidos a la venta de mercaderías

88. Los trabajos sobre este tema datan de los estudios iniciados por el UNIDROIT en 1935, como resultado de los cuales se publicaron en 1961 dos proyectos de leyes uniformes relativas a la representación comercial en las relaciones internacionales de derecho privado y el contrato de comisión en la compraventa internacional de mercaderías, respectivamente. En vista de las dificultades que esta distinción entrañaba para los países del *Common Law*, en los cuales se desconoce, un Comité de Expertos Gubernamentales, convocado por el UNIDROIT para poner fin a esta situación de estancamiento, sugirió que se restringiera la esfera en la cual debía intentarse la unificación y empezó a redactar una nueva ley informe, relativa a los aspectos prácticos de los contratos de representación comercial de carácter internacional en la compraventa de mercaderías. Este Comité se reunió entre 1970 y 1972 y aprobó en su cuarto y último período de sesiones, el texto de un proyecto de ley uniforme que transmitió a los Estados miembros del UNIDROIT en octubre de 1973, junto con un informe explicativo preparado por la Secretaría, una solicitud de información sobre la disposición de dichos Estados a tomar parte en una Conferencia Diplomática para examinar y aprobar el proyecto. Prácticamente todas las respuestas indicaron que los Estados interesados estaban dispuestos a participar y, en diciembre de 1976, el Gobierno de Rumania comunicó que estaba dispuesto a actuar como huésped de la Conferencia.

89. El proyecto presentado a la Conferencia Diplomática, celebrada en Bucarest del 28 de mayo al 13 de junio de 1979, giraba en torno a varias cuestiones, como la esfera de aplicación de la futura Convención, la constitución y el alcance de la representación comercial, las relaciones entre el intermediario y el representado, los efectos jurídicos del acto realizado por el intermediario en nombre del representado y la terminación de la representación comercial.

90. Una de las principales decisiones adoptadas fue ampliar la esfera de aplicación del proyecto de Convención

para que se extendiera en principio a todos los intermediarios involucrados en la conclusión de contratos de venta y no sólo a los autorizados o supuestamente autorizados a concluir tales contratos.

91. En general, se consideró aceptable el capítulo del proyecto relativo a los efectos jurídicos del acto realizado por el intermediario en nombre del representado, en el que en cierta medida se procuraban conciliar las diferencias, tanto conceptuales como prácticas, derivadas de la noción del *Common Law* del representado no identificado y del comisionista según se conocía en países con una tradición romanista.

92. La Conferencia pidió a UNIDROIT que tomara las medidas necesarias para terminar lo antes posible la labor iniciada y a partir de entonces se han celebrado consultas oficiosas con miras a superar las principales dificultades pendientes. Teniendo presente este objetivo, el Consejo directivo de UNIDROIT convocó un pequeño grupo de expertos independientes que representaban a los diversos sistemas (*Common Law*, tradición romanista y sistema socialista) a fin de examinar los progresos realizados hasta la fecha y deducir conclusiones respecto de las perspectivas de la labor futura. Este grupo se reunió en enero de 1981 y sus conclusiones se presentaron al Consejo directivo de UNIDROIT, en su 60.º período de sesiones, que debía celebrarse en abril de 1981. Basándose en la consideración detallada de las conclusiones del grupo, el Consejo tomaría una decisión sobre la conveniencia de convocar, tal vez en 1982, una segunda Conferencia para completar la labor sobre el proyecto relativo a la representación comercial.

2. Poderes

93. Este tema se incluyó en el programa de trabajo del Instituto en 1977, con la idea de averiguar en qué medida las diferencias existentes en las diversas leyes nacionales relativas a las modalidades de concesión de poderes de representación comercial daban lugar a dificultades prácticas, sobre todo en el marco del comercio internacional. UNIDROIT encargó un estudio detallado de la situación existente y, a este respecto, se encuentra una indicación en el resumen del informe experto consultor, donde se dice lo siguiente:

“Del presente estudio se desprende claramente que, con respecto a los requisitos sobre la forma de conferir poderes de representación comercial, en casi todos los países existe una gran diferencia entre las disposiciones del derecho civil *stricto sensu* y las del derecho mercantil, circunstancia que debe tenerse en cuenta al considerar los poderes de representación.”

94. El objetivo de ese estudio es preparar normas que regulen la validez de los poderes que deben ejercerse en el extranjero y, si es posible, de una forma de poder uniforme.

95. El estudio se distribuirá oportunamente. Un Grupo de Estudio, que el Consejo establecerá más adelante en el curso del período trienal 1981-1983, examinará las observaciones formuladas al respecto.

* Reproducido anteriormente.

B. Derecho de sociedades

96. El Grupo de Trabajo de la CARICOM sobre la armonización del derecho de sociedades ha terminado su informe, al que se adjunta un proyecto de legislación para la aplicación de las recomendaciones contenidas en él. En sus deliberaciones y al formular sus recomendaciones, el Grupo de Trabajo se basó ampliamente en la experiencia y las investigaciones en materia de derecho de sociedades de varios países del Commonwealth.

97. La atención del Grupo de Trabajo se fijó, entre otras cosas, en el considerable crecimiento de las empresas *off-shore* en la región del Caribe durante los últimos años. Se trata de empresas que, se bien están registradas en un Estado miembro, no están autorizadas a operar en él sino que deben realizar sus actividades primordialmente fuera de este Estado. Se les conceden privilegios específicos en relación con las obligaciones tributarias y el mantenimiento de la confidencialidad de la información relativa a sus operaciones. Esas empresas se establecen en primer lugar por los beneficios que pueden obtenerse en virtud de la legislación fiscal de los países metropolitanos con los que están principalmente asociadas. El Grupo de Trabajo sobre la armonización del derecho de sociedades se ocupó de las consecuencias que podía tener para la Comunidad del Caribe el crecimiento de las empresas *off-shore* en vista especialmente de que con arreglo a las condiciones de establecimiento no se les prohíbe comerciar con otros Estados miembros de la Comunidad. Aunque el informe contiene recomendaciones para la reglamentación de las actividades de las empresas externas, a juicio del Grupo de Trabajo, la diferencia existente en las operaciones de la empresa externa y la empresa *off-shore* justificaba un estudio separado de las empresas *off-shore*. El Consejo de Ministros del Mercado Común del Caribe ha aprobado la propuesta de realizar este estudio y el Secretario General de la Comunidad del Caribe ha creado con ese fin un Grupo de Trabajo sobre las empresas *off-shore*. Hasta la fecha, el Grupo de Trabajo ha celebrado tres reuniones, la última de ellas en Montserrat del 9 al 12 de febrero de 1981.

C. Protección de la adquisición de buena fe de bienes muebles corporales

98. En esta materia, a la que se aplica el proyecto de ley uniforme y sobre la cual un Comité de Expertos Gubernamentales de UNIDROIT terminó su labor en 1974, las legislaciones de los distintos países presentan diferencias considerables. Mientras la gran mayoría de los sistemas continentales parten del principio de la protección del adquirente de buena fe, otros sistemas jurídicos, sobre todo los del *Common Law*, parten del principio opuesto de la salvaguarda de los derechos del propietario desposeído. Sin embargo, ni en un grupo ni en el otro se aplica rigurosamente el principio básico. En los sistemas que parten del principio de la protección del adquirente se fijan a esta protección condiciones que a menudo limitan considerablemente su eficacia. Por otra parte, en los sistemas basados en el principio del mantenimiento de los derechos del propietario desposeído también se estipulan excepciones que limitan considerablemente el alcance del principio. Esas condiciones y excepciones difieren de un país a otro. En conjunto, la protección concedida al

adquirente de buena fe se extiende a veces a todas las adquisiciones, sea cual fuere la causa de la desposesión del propietario; sin embargo, salvo algunas excepciones, en la mayoría de los países continentales se excluye la adquisición de bienes muebles cuyo propietario fue desposeído por pérdida o robo. En los sistemas en que se mantienen los derechos del propietario desposeído, el adquirente de buena fe está de todas formas protegido en casos bien determinados. En los países de *Common Law*, la mayoría de esas excepciones a los principios básicos fueron introducidas por la legislación. Se tiende a ampliar el alcance de esas excepciones, sobre todo en lo tocante al comercio, hasta el punto de que se ha observado que en esta materia la excepción tiende a convertirse en la regla general.

99. Ante las diferencias existentes entre los sistemas jurídicos mencionados, el Comité de Trabajo de UNIDROIT, que precedió al Comité de Expertos Gubernamentales, no intentó elaborar una ley uniforme aplicable a todas las relaciones jurídicas, sino que limitó la unificación a las relaciones internacionales. Además, estableció una estrecha vinculación entre el proyecto y la ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías. El Comité de Trabajo consideró que la ley uniforme constituía una base jurídica favorable para la unificación en la esfera de la protección del adquirente de buena fe y que había más probabilidades de lograr esta unificación si se presentaba como un conjunto de normas complementarias de la ley uniforme. Por esta razón, el Comité restringió el campo de aplicación de su proyecto a las adquisiciones resultantes de una venta en el sentido de la ley uniforme. Además, del estudio comparativo de los sistemas jurídicos el Comité infirió que existía una tendencia a proteger al adquirente de buena fe, principalmente en las relaciones comerciales. Esta conclusión, y el argumento de que la unificación del derecho de ventas y materias conexas tenía por objeto promover al comercio internacional, llevaron al Comité a conceder amplia protección al adquirente de buena fe incluso tratándose de una adquisición de bienes robados a su propietario original. En consecuencia, el Comité se preocupó en primer lugar de proteger los intereses del comercio internacional, cuya seguridad requiere la protección del adquirente.

100. Las reacciones de los Gobiernos de los Estados miembros de UNIDROIT fueron en general favorables al proyecto. Sin embargo, se formularon algunas críticas, que se referían principalmente a la vinculación del proyecto a la ley uniforme. Los expertos consideraron las críticas fundadas y, por consiguiente, desvincularon el proyecto de la ley uniforme. Otras críticas se referían a la preponderancia concedida a la protección del adquirente. La mayoría de los expertos consideraron que esas críticas eran también fundadas, por lo que intentaron establecer un equilibrio entre los intereses del adquirente, por una parte, y los del propietario desposeído, por otra. El resultado fue una nueva orientación del proyecto, que se aparta de los principios que constituyeron la base del proyecto inicial.

101. Esta nueva orientación se manifiesta, en particular, con respecto a las cuestiones siguientes:

- a) La esfera de aplicación del proyecto no está determinada por la de la ley uniforme. La desvinculación de la ley uniforme permitió a los expertos ampliar la

aplicación del proyecto de adquisiciones a título oneroso distintas de las efectuadas en virtud de una venta internacional. Las adquisiciones consideradas no deben necesariamente referirse a la propiedad de los bienes muebles, sino que también pueden referirse a derechos reales adquiridos, por ejemplo, por efectos de una entrega en prenda. La desvinculación de la ley uniforme llevó a los expertos a buscar nuevos puntos de enlace y se eligió una vinculación territorial, a saber, el lugar de entrega de los bienes. Sin embargo la esfera de aplicación del proyecto sigue delimitada por el carácter internacional de la relación en cuestión.

b) El punto de partida del proyecto ya no es en primer lugar la protección del adquirente de buena fe con miras a promover el comercio, sino más bien la búsqueda de un justo equilibrio entre los intereses de las partes involucradas. Esta tendencia se manifiesta en un régimen más matizado, con respecto a la prueba de la presencia o ausencia de buena fe, que el considerado en el proyecto inicial. Sin embargo, el deseo de crear un equilibrio se manifiesta sobre todo en la reglamentación relativa a la adquisición de bienes robados. En el texto preparado por los expertos, el adquirente no puede en ningún caso invocar su buena fe cuando la adquisición se refiere a bienes muebles cuyo propietario fue desposeído por robo.

102. Como resultado de esta nueva orientación, los expertos cambiaron el título del proyecto. El título del proyecto inicial hacía resaltar que se trataba de la protección del adquirente, pero como el proyecto ya no se refiere predominantemente a este aspecto, el título se ha cambiado por el de "Ley uniforme sobre la adquisición de buena fe de bienes muebles corporales".

103. Actualmente, se está considerando la posibilidad de convocar una Conferencia Diplomática para la aprobación del proyecto de Convención, tras un examen final de sus disposiciones por un Comité de Expertos Gubernamentales.

D. Derechos de los acreedores

104. El Grupo de Trabajo del Comité de Expertos sobre los derechos de los acreedores, establecido por el Consejo de Europa, celebró una reunión en Estrasburgo, del 28 al 31 de enero de 1980.

105. El Grupo de Trabajo decidió limitar su examen principalmente a la simple reserva de la titularidad. Como base de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo acordó que debía considerarse que esas palabras se referían al acuerdo concluido entre el comprador y el vendedor de mercaderías específicas (o identificables), con arreglo al cual el derecho de propiedad de las mercaderías vendidas no pasa del vendedor al comprador hasta que el comprador no haya pagado la totalidad del precio de compra de dichas mercaderías.

106. El objetivo del Grupo de Trabajo, al examinar las cuestiones contenidas en su mandato, era encontrar soluciones posibles y convenientes que pudieran servir de base para preparar un instrumento internacional (Convención o Recomendación) cuya finalidad fuera la armoniza-

ción de las legislaciones nacionales en la esfera de la reserva de la titularidad o, como mínimo, el reconocimiento internacional de la reserva de la titularidad.

107. A este respecto, se convino en que la cuestión del reconocimiento internacional se plantearía al menos cuando las mercaderías que se hubieran vendido se transfirieran de un Estado Contratante a otro Estado Contratante.

E. Venta a los consumidores

108. La Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, en su 14.º período de sesiones, aprobó algunas disposiciones relativas a la legislación aplicable a determinadas ventas a los consumidores, pero no redactó ninguna convención sobre este tema. Sin embargo, como se decidió llevar a cabo una revisión general del Convenio de La Haya sobre la ley aplicable a las ventas, de junio de 1955 (véase A/CN.9/202/Add. 1, párr. 1), los delegados opinaron que no debía tomarse de momento ninguna decisión en cuanto a la forma de las disposiciones relativas a las ventas a los consumidores, puesto que esas disposiciones podían constituir un capítulo especial de la futura convención general o ser objeto de una convención independiente. Los delegados al 14.º período de sesiones opinaron que competía a los negociadores de la convención general decidir cuál debía ser la forma de las disposiciones por las cuales se regirían las ventas a los consumidores.

109. Uno de los temas propuestos con miras a su inclusión en el plan de mediano plazo del Consejo de Europa para 1981—1985 es el de las ventas nacionales y en particular las ventas a los consumidores. Cada vez hay una mayor conciencia de que con arreglo a la ley por la cual se rigen las ventas, según existe en la actualidad en la mayoría de Estados europeos, el vendedor resulta favorecido.

110. Los diversos esfuerzos efectuados en varios países para mejorar la situación del comprador adquieren sus verdaderas proporciones en un momento en que una de las preocupaciones persistentes de los Gobiernos es conseguir una mayor justicia social. Sin embargo, esos intentos han sido fragmentarios e intermitentes. El Consejo de Europa espera estudiar ese problema en su conjunto, estudiando a nivel europeo un nuevo sistema jurídico que rijan las ventas y en el cual se trate de establecer un equilibrio más justo entre vendedor y comprador.

F. Protección del consumidor

111. El Consejo de Europa está preparando un estudio sobre los intereses colectivos de los consumidores. Esto supone el examen de medidas que permitan establecer entidades o asociaciones para velar por la protección jurídica del interés colectivo de los consumidores en los Estados miembros del Consejo de Europa.

G. Garantías contractuales, directrices sobre garantías exigibles a la vista y contratos de fianza

112. La Comisión de Técnica y Práctica Bancaria y la Comisión sobre las Prácticas Comerciales Internacionales de la CCI están preparando formularios modelos para la

emisión de garantías contractuales de acuerdo con las Normas Uniformes para las Garantías Contractuales de la CCI. El fin que se persigue con estos formularios es alentar una más amplia adopción y uso correcto de las Normas. Los formularios modelo son de uso voluntario por parte de bancos y otros garantes. También se encuentra en preparación un folleto explicativo sobre el uso de los formularios.

113. Las Comisiones de la CCI indicadas *supra* también preparan directrices sobre garantías exigibles a la vista. El propósito de este trabajo es establecer principios rectores para uso de bancos y otras instituciones que emitan garantías pagaderas a la demanda simple o primera del beneficiario sin prueba de pérdida o de incumplimiento en el contrato comercial principal. En particular, el propósito es reducir al mínimo las posibilidades de abuso de estas garantías, en detrimento, en especial, del principal.

114. Las directrices tratarán esencialmente de los problemas prácticos que se plantean en el empleo de garantías a la vista. Se recomendará la adopción de la publicación de las directrices por los garantes.

115. En las Comunidades Europeas se realiza un estudio sobre contratos de fianza referente a varios de los problemas que se plantean en las relaciones internacionales.

H. Cobranzas

116. La Comisión de Técnica y Práctica Bancaria de la CCI está preparando formularios tipo para su empleo por los bancos que realizan operaciones de cobranza según las Normas Uniformes para Cobranzas, de la CCI, con el propósito de facilitar los trámites entre los bancos mediante la provisión de un formato uniforme. También se encuentra en preparación un folleto explicativo que acompañará al formulario.

117. La Comisión está autorizada para elaborar proyectos de formularios y folletos explicativos para su aprobación por el Consejo de la CCI. La información que se provea en los formularios será utilizada para informar a los bancos que realizan operaciones de cobranza.

I. Factorización ("factoring") internacional

118. El aumento del empleo de la factorización ("factoring") en muchas partes del mundo condujo al Consejo de Administración del UNIDROIT a incluir en el Programa de Trabajo de 1974 un estudio sobre la necesidad de procurar la armonización en este campo del derecho. La factorización es una técnica por medio de la cual un prestatario de bienes o servicios transfiere su derecho de acción comercial a corto plazo con respecto a sus clientes a un profesional, el factor, quien, contra el pago de una comisión o prima, garantiza su liquidación inmediata y final, su cobro, y asume todos los riesgos de esta operación, especialmente el de incumplimiento del pago en la fecha debida a causa de la insolvencia del deudor, y la gestión de los activos. En la mayoría de los países, la técnica que se emplea para la transferencia de deudas es la cesión, y en este contexto se han planteado pocos problemas aparte del de la validez de las reservas de cláusulas de derecho.

119. El UNIDROIT ha fijado su atención en la factorización internacional ya que en este ámbito se ha tropezado con dificultades considerables. El Grupo ha celebrado hasta ahora una sesión, en febrero de 1979, y después de llegar a la conclusión de que era necesaria una convención que tratara de ciertos aspectos de las operaciones de factorización, sugirió que los puntos siguientes constituyeran el núcleo de la misma:

a) Definición de las operaciones de factorización (que debe indicar claramente, entre otras cosas, que se incluyen sólo las deudas comerciales, que el acuerdo puede prever indistintamente la factorización con o sin recurso, y que, en todo caso, deberán excluirse las operaciones de factorización sin notificación);

b) Ámbito de aplicación (la convención sólo deberá aplicarse a la factorización internacional, y ese carácter internacional reside en el hecho de que la deuda proviene de un contrato de venta o de un contrato para la prestación de servicios celebrado entre partes cuyos domicilios comerciales están situados en Estados diferentes);

c) Trámites para la cesión entre el proveedor y el factor y quizá también entre el factor de importación y el factor de exportación (es necesario hacer una distinción entre la cuestión de la validez de la cesión entre las partes y la de su vigencia respecto del deudor: en tanto que la validez entre las partes debe estar sujeta sólo al requisito de que la cesión sea por escrito, la efectividad respecto del deudor debe depender de la notificación);

d) Disponibilidad de excepciones contra el factor y derechos de compensación que el deudor pudiera tener contra el proveedor (afirmación del principio de que el factor no puede tener derechos más amplios que los del proveedor; determinación del plazo después del cual el deudor no pueda establecer excepciones; con respecto a las normas sustantivas que rigen las excepciones, se debe hacer referencia al derecho aplicable a las relaciones entre el proveedor y el deudor);

e) Derecho del deudor de recuperar las cantidades que no debió pagar;

f) Resolución de controversias que se puedan plantear entre el factor y los acreedores del proveedor con respecto a pretensiones de estos acreedores (negativa de considerar la notificación o la inscripción en un registro público como un medio de resolver la controversia; búsqueda de alguna otra forma de publicidad para hacer efectiva respecto a terceros la cesión de los derechos del proveedor al factor).

120. El Grupo también decidió que las normas sustantivas de la Convención futura deberían ir acompañadas de normas de conflictos. El Grupo opinó que esta solución tendría por lo menos el mérito de establecer factores de vinculación uniformes con respecto a los asuntos no previstos por la ley uniforme; a este respecto, se pidió a la Secretaría que estudiara la posibilidad de obtener la cooperación de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado.

121. Además de la Conferencia de La Haya, la Comisión de las Comunidades Europeas, la Cámara de Comer-

cio Internacional y otras asociaciones que representan a los profesionales de la factorización han aportado contribuciones a las primeras etapas del trabajo del UNIDROIT a este respecto.

J. "Leasing" internacional

122. En tres períodos de sesiones, celebrados entre noviembre de 1977 y octubre de 1980, un grupo de estudio del UNIDROIT compuesto por miembros de Brasil, Estados Unidos de América, Francia, Nigeria, el Reino Unido y Suiza elaboró un conjunto de proyectos preliminares de normas relativas a ciertos aspectos de las operaciones de "leasing" que, como es bien sabido, cada vez adquieren más importancia tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

123. Las características principales de las normas son su caracterización de la forma *sui generis* de la transacción de "leasing" en la que es el usuario, más que el propietario, quien elige tanto el proveedor como el equipo, y la incorporación de este carácter *sui generis* en consecuencias jurídicas *sui generis* enmarcadas teniendo especialmente en cuenta estas características particulares. De esta forma, las normas uniformes confieran al usuario un derecho independiente directo de acción por daños contra el proveedor con respecto a cualquier pérdida o daño sufrido por él como resultado de falta de entrega, entrega atrasada o entrega de material defectuoso. Las normas establecen el derecho del arrendatario de rechazar toda oferta de equipo que no se haga en un plazo razonable después de la fecha de entrega estipulada en el contrato de suministro (o, en su ausencia, en un plazo razonable después de que se celebre ese contrato) o que de otra manera no se conforme materialmente a las condiciones del contrato de suministro. Estos dos derechos son creaciones nuevas en favor del arrendatario, ya que generalmente se aplicarían al arrendador como propietario del equipo; su otorgamiento al arrendatario en la situación de "leasing" *sui generis* se justifica porque es el arrendatario quien elige tanto el proveedor como el equipo. Por otra parte, las normas uniformes, con sujeción a ciertas excepciones, dan al arrendador una inmunidad general respecto de los derechos contractuales y extracontractuales que normalmente provendrían de la propiedad del equipo, dado que en la forma *sui generis* de "leasing" ese derecho de propiedad está despojado virtualmente de todos los atributos normales de propiedad legal y que la responsabilidad técnica respecto del equipo escogido y, por tanto, los riesgos físicos asociados con su uso, razonablemente no se puede atribuir al arrendador.

124. Las normas uniformes no están concebidas de manera alguna para reglamentar exhaustivamente los problemas jurídicos que se plantean con respecto a esta transacción *sui generis*, sino simplemente para proporcionar un marco jurídico básico, ampliamente tolerante, al que las partes podrán efectuar adiciones de acuerdo con las necesidades particulares de cada transacción. Esto se estimó de importancia especial en el caso de una transacción en la que todas las partes fueran hombres de negocios, ya que el "leasing" de consumo se excluyó desde el principio.

125. En su tercer período de sesiones, el Grupo de Estudio acordó limitar el ámbito de las normas uniformes específicamente a situaciones de "leasing" internacional. Con respecto a la cuestión de qué factores determinarían si una transacción de "leasing" determinada debería considerarse internacional, o no, para los fines uniformes, se decidió excluir el impacto del principal domicilio comercial del proveedor y tomar más bien los domicilios comerciales principales del arrendador y del arrendatario como los factores decisivos con este fin. Sin embargo, el hecho de que las normas uniformes estén dispuestas en la forma de una convención internacional y de que se establezca su aplicación específica a situaciones de "leasing" internacional no debe considerarse como determinante de la forma final que se ha de dar a las normas uniformes. El objetivo principal de estas normas ha sido desde del principio el establecimiento de un marco jurídico básico creado teniendo específicamente en cuenta las características particulares de la forma *sui generis* de transacción de "leasing" tripartita, a fin de distinguirla de una vez por todas de los distintos esquemas contractuales clásicos dentro de cuya cómoda lógica se la ha tratado de acomodar, siguiendo la tendencia general. Desde el principio, el Grupo de Estudio estuvo de acuerdo en que, a pesar del enorme potencial del "leasing" en la esfera de las transacciones que superan las fronteras, la forma verdadera de "este leasing" no se aplicará realmente hasta que no haya un mayor grado de certeza jurídica respecto al tratamiento del "leasing" en el plano puramente interno. Dada la escasez de leyes nacionales relativas a este problema, es posible que durante algún tiempo las normas uniformes tengan un impacto mayor como base de la legislación interna que como legislación orientada específicamente hacia el "leasing" internacional.

126. El proyecto preliminar, aclarado por un informe explicativo, fue presentado a la reunión del Consejo de Administración del UNIDROIT de abril de 1981, para requerir asesoramiento en cuanto a las medidas complementarias que cabría adoptar. En este punto, el Grupo de Estudio estimó que, dada la índole novedosa del asunto, quizá fuera prematuro por el momento presentar este texto a los Gobiernos, y que era más importante exponerlo lo más posible en el mundo de la práctica, mediante la organización de simposios en los distintos continentes.

127. Mientras tanto, el Grupo de Estudio ha pedido también la colaboración de la Conferencia de la Haya de Derecho Internacional Privado para examinar ciertas disposiciones del proyecto preliminar que se refieren a cuestiones de derecho internacional privado.

K. Prácticas comerciales restrictivas

1. Conjunto de Principios y Normas Equitativos Convenidos Multilateralmente para el Control de las Prácticas Comerciales Restrictivas

128. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Prácticas Comerciales Restrictivas aprobó el 22 de abril de 1980 el Conjunto de Principios y Normas Equitativos Convenidos Multilateralmente para el Control de las Prácticas Comerciales Restrictivas (véase el documento TD/RBP/CONF/10), y lo transmitió a la Asamblea General

en su trigésimo quinto período de sesiones. En su resolución 35/63, la Asamblea General aprobó por unanimidad el Conjunto de Principios y Normas Equitativos Convenidos Multilateralmente para el Control de las Prácticas Comerciales Restrictivas y decidió convocar para 1985, bajo los auspicios de la UNCTAD, una Conferencia de las Naciones Unidas para examinar todos los aspectos del Conjunto. Además, pidió a la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD que estableciera en su 22.º período de sesiones (marzo 1981) un grupo intergubernamental de expertos sobre las prácticas comerciales restrictivas, que funcionara en el marco de un comité de la UNCTAD, a fin de proporcionar el mecanismo institucional continuado que se precisa en esta esfera.

129. El Conjunto consiste, además de un preámbulo, de siete principios equitativos convenidos multilateralmente para el control de las prácticas comerciales restrictivas; principios y normas aplicables a las empresas, incluidas las empresas transnacionales; principios y normas que deben seguir los Estados en los ámbitos nacional, regional y subregional; medidas internacionales; y mecanismo institucional internacional.

2. Ley o leyes tipo sobre prácticas comerciales restrictivas

130. En la UNCTAD se sigue trabajando en la elaboración de una o varias leyes tipo sobre prácticas comerciales restrictivas, a fin de ayudar a los países en desarrollo a establecer una legislación apropiada. A este respecto, en el Conjunto de Principios y Normas antes mencionado se pide a los Estados que adopten, mejoren y apliquen coercitivamente de manera efectiva, en el ámbito nacional o por conducto de las agrupaciones regionales, la legislación y los procedimientos judiciales y administrativos de aplicación apropiados para el control de las prácticas comerciales restrictivas, incluidas las de las empresas transnacionales. Esa legislación debe basarse ante todo en el principio de eliminar o contrarrestar de modo eficaz los actos o el comportamiento de las empresas que, mediante el abuso o la adquisición y el abuso de una posición dominante en el mercado, limiten el acceso a los mercados o de algún otro modo restrinjan indebidamente la competencia, con efectos o posibles efectos desfavorables sobre el comercio o el desarrollo económico de los países en desarrollo, o que, en virtud de acuerdos entre empresas, formales o no formales, escritos o no escritos, tengan las mismas repercusiones.

L. Empresas multinacionales de comercialización

131. Dentro del marco del programa de trabajo de la UNCTAD sobre cooperación económica entre países en desarrollo, se han preparado estudios en los que se examinan aspectos relativos al derecho mercantil internacional. En este contexto, se han efectuado varios estudios sobre los aspectos jurídicos de las relaciones entre las empresas multinacionales de comercialización y los países en desarrollo.

132. Se prevé que los trabajos que actualmente se realizan en la UNCTAD con respecto al Sistema mundial de preferencias comerciales conducirán en el momento oportuno a la preparación de textos jurídicos relativos a la cuestión del derecho mercantil internacional.

M. Convenios y planes para la promoción del comercio

133. La AELI ha elaborado los siguientes instrumentos para facilitar el comercio, en la esfera de las barreras no arancelarias:

Convenio sobre la inspección de productos farmacéuticos (entró en vigor el 26 de mayo de 1971)

La finalidad del Convenio es facilitar el comercio en productos farmacéuticos, previendo a tal fin el reconocimiento de inspecciones con respecto a la fabricación de productos farmacéuticos.

Las partes en el Convenio son los países de la AELI, es decir, Austria, Finlandia, Islandia, Noruega, Portugal, Suecia, Suiza y Liechtenstein, y Dinamarca, Hungría, Irlanda y el Reino Unido.

Convenio sobre control y rotulado de artículos de metales preciosos (entró en vigor el 27 de junio de 1975)

La finalidad del Convenio es facilitar el comercio en artículos de metales preciosos (oro, plata y platino), previendo a tal fin una marca común de control de la pureza.

Las partes en el Convenio son Austria, Finlandia, el Reino Unido, Suecia y Suiza.

Plan para el reconocimiento recíproco de ensayos e inspecciones de equipo naval (entró en vigor el 1 de enero de 1971)

La finalidad del plan es facilitar el comercio en equipo naval, previendo a tal fin el reconocimiento de su ensayo e inspección.

Plan para el reconocimiento recíproco de ensayos de tractores y otras máquinas agrícolas, en cuanto a seguridad operacional y ergonomía y a seguridad del tráfico en carreteras (entró en vigor el 1 de septiembre de 1972)

La finalidad del plan es facilitar el comercio en tractores y otras máquinas agrícolas, previendo a tal fin el reconocimiento de su ensayo e inspección.

Plan para el reconocimiento recíproco de ensayos e inspecciones de artefactos de gas (entró en vigor el 1 de agosto de 1972)

La finalidad del plan es facilitar el comercio en artefactos de gas, previendo a tal fin el reconocimiento de su ensayo e inspección.

Plan para el reconocimiento recíproco de ensayos e inspecciones de recipientes de presión (entró en vigor el 1 de enero de 1971)

La finalidad del plan es facilitar el comercio en recipientes de presión, previendo a tal fin el reconocimiento de su ensayo e inspección.

Plan para el reconocimiento recíproco de ensayos e inspecciones de aparatos elevadores (entró en vigor el 1 de enero de 1978)

La finalidad del plan es facilitar el comercio en aparatos elevadores, previendo a tal fin el reconocimiento de su ensayo e inspección.

Plan para el reconocimiento recíproco de ensayos e inspecciones de equipo de calefacción a base de combustible líquido (entró en vigor el 1 de enero de 1978)

La finalidad del plan es facilitar el comercio en equipo de calefacción a base de combustible líquido previendo a tal fin el reconocimiento de su ensayo e inspección.

Plan para el reconocimiento mutuo de informes de evaluación sobre productos farmacéuticos (entró en vigor el 13 de junio de 1979)

La finalidad del plan es facilitar el comercio en productos farmacéuticos, previendo a tal fin el reconocimiento de informes de evaluación sobre esos productos.

N. Asuntos laborales

134. A continuación se indican las actividades de la OIT sobre asuntos laborales y aspectos conexos:

1. Actividades encaminadas a la aprobación de convenios o recomendaciones internacionales sobre asuntos laborales

135. Las siguientes actividades están encaminadas a la aprobación de convenios o recomendaciones internacionales sobre asuntos laborales:

Fomento de la negociación colectiva

Se espera que la Conferencia Internacional del Trabajo a celebrarse en junio de 1981 apruebe una Recomendación.

Igualdad de oportunidades y de trato entre trabajadores y trabajadoras: trabajadores con responsabilidades familiares

Se espera que la Conferencia Internacional del Trabajo a celebrarse en junio de 1981 apruebe un Convenio y una Recomendación.

Conservación de los derechos de los trabajadores migrantes en materia de seguridad social (revisión del Convenio núm. 48)

En la Conferencia Internacional del Trabajo a celebrarse en junio de 1981 se considerarán las conclusiones propuestas con miras a la aprobación de un Convenio y de una Recomendación adicional, en base a consultas celebradas con los Gobiernos.

Terminación de la relación de trabajo por iniciativa del empleador

En la Conferencia Internacional del Trabajo a celebrarse en junio de 1981 se considerarán las conclusiones propuestas con miras a la aprobación de un Convenio y de una Recomendación adicional, en base a consultas celebradas con los Gobiernos.

Readaptación profesional

Se espera que el debate general sobre el tema que tendrá lugar en la Conferencia Internacional del Trabajo a celebrarse en junio de 1982, conduzca a la aprobación en 1983 de un instrumento que complemente la Recomendación sobre la adaptación y la readaptación profesional de los inválidos formulada en 1955.

Revisión del Convenio relativo a las plantaciones, 1958

La Conferencia Internacional del Trabajo a celebrarse en junio de 1982 considerará las propuestas relativas a una revisión parcial del Convenio (disposiciones sobre su alcance).

2. Preparación de códigos de prácticas, guías y manuales

136. La OIT ha preparado los siguientes códigos de prácticas, guías y manuales:

Reglamento tipo de seguridad en los establecimientos industriales

Durante los próximos dos bienios se efectuarán trabajos preparatorios para la revisión de este reglamento.

Código de Prácticas sobre la seguridad en las operaciones de arrastre y de transporte en las minas

El proyecto de este código ya ha sido terminado y se está transmitiendo a los Gobiernos para que formulen las observaciones pertinentes.

Código de Prácticas sobre la seguridad y la salud en la industria siderúrgica

El proyecto de este código está en preparación y se presentará a la Reunión de Expertos en diciembre de 1981.

Código de Prácticas sobre la utilización sin riesgos del equipo accionado por motores diesel en el interior de las minas

El proyecto de este código está en preparación.

Código de Prácticas sobre la seguridad y la salud en la construcción de instalaciones fijas costa afuera en la industria del petróleo

El proyecto de este código se terminó en una Reunión de Expertos celebrada recientemente y se publicará tras su aprobación por el Consejo de Administración.

Código de Prácticas sobre la protección contra las radiaciones en la extracción y tratamiento de minerales radiactivos (Parte IV del Manual de la OIT de protección contra las radiaciones en la industria)

Será una publicación conjunta del OIEA, la OIT y la OMS.

O. Normas internacionales sobre productos alimenticios

137. La 33a. Asamblea Mundial de la Salud (OMS), en la resolución WHA33.32, pidió al Director General, entre otras cosas, que "elabore un código internacional de comercialización de los sucedáneos de la leche materna" y que "presente el código al Consejo Ejecutivo para que lo examine en su 67a. reunión y lo transmita con sus recomendaciones a la 34a. Asamblea Mundial de la Salud, juntamente con propuestas sobre promoción y aplicación del mismo, bien como reglamento en el sentido de los Artículos 21 y 22 de la Constitución de la Organización Mundial de la Salud, bien como recomendación en el sentido del Artículo 23, exponiendo a grandes rasgos las repercusiones que lleva consigo cada una de esas modalidades". En el documento EB67/20 (10 de diciembre de 1980) se describe el proceso de preparación de este

proyecto de código internacional y se exponen a grandes rasgos las repercusiones jurídicas y de otro tipo de su promoción como reglamento o como recomendación. El propio proyecto de código internacional se presenta en forma de un reglamento y una recomendación.

P. *Cláusula de la nación más favorecida*

138. La cuestión de la cláusula de la nación más favorecida se planteó por primera vez en 1964. A continuación, la Comisión de Derecho Internacional (CDI), en su 19.º período de sesiones, celebrado en 1967, tomó nota de que, durante el vigésimo primer período de sesiones de la Asamblea General, varios representantes de la Sexta Comisión habían insistido en que la CDI, se ocupara de la cláusula de la nación más favorecida. En vista del interés expresado en la materia y de que la aclaración de sus aspectos jurídicos podía ser de utilidad para la CNUDMI, la CDI decidió incluir en su programa de trabajo el tema de "la cláusula de la nación más favorecida en el derecho de los tratados."

139. En 1968, la Comisión dio instrucciones a un Relator Especial para que explorara los principales campos de aplicación de la cláusula. En 1969, el Relator Especial presentó su primer informe.

140. Posteriormente, de 1970 a 1976 el Relator Especial presentó otros seis informes sobre varios aspectos del tema. La Comisión, en su 28.º período de sesiones, celebrado en 1976, concluyó la primera lectura del proyecto de artículos sobre la cláusula, en conformidad con la recomendación de la Asamblea General.

141. En el trigésimo primer período de sesiones, la Asamblea General, por resolución 31/97 de 15 de diciembre de 1976, recomendó que la Comisión concluyera la segunda lectura de esos artículos a la luz de las observaciones recibidas de los Estados Miembros, de los órganos de las Naciones Unidas que tienen competencia en la materia y de las organizaciones intergubernamentales interesadas.

142. La Comisión, en su 30.º período de sesiones, celebrado en 1978, volvió a examinar el proyecto de artículos en base al primer informe presentado por el nuevo Relator Especial. Habiendo considerado el primer informe del Relator Especial y varias propuestas, así como los informes de su Comité de Redacción, la Comisión aprobó el texto definitivo de un proyecto de 30 artículos sobre las cláusulas de la nación más favorecida.

143. Por resolución 35/161 de 15 de diciembre de 1980, sobre el examen del proyecto de artículos sobre las cláusulas de la nación más favorecida, la Asamblea General pidió al Secretario General que reiterara su invitación a los Estados Miembros, a los órganos de las Naciones Unidas y a las organizaciones intergubernamentales interesadas a que presentaran o actualizaran por escrito, a más tardar el 30 de junio de 1981, sus comentarios y observaciones acerca del proyecto de artículos sobre las cláusulas de la nación más favorecida aprobado por la Comisión de Derecho Internacional. Asimismo, la Asamblea General pidió a los Estados que hicieran comentarios sobre la recomendación de la Comisión de Derecho

Internacional de que se recomendara ese proyecto de artículos a los Estados Miembros con miras a concertar una convención sobre la materia.

Q. *Inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes*

144. Una de las esferas en la que se plantea la cuestión de las inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes es la de las inmunidades comerciales. Este tema se incluyó en la lista provisional de temas seleccionados por la CDI en 1949 para su codificación. Sin embargo, hasta 1977 no se volvió a considerar el tema. En su 32.º período de sesiones, celebrado del 5 de mayo al 25 de julio de 1980, la CDI tuvo ante sí el "Segundo informe sobre las inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes" (A/CN.4/331. y Add.1). La Parte I del informe trata sobre las cuestiones relativas a las inmunidades jurisdiccionales concedidas u otorgadas por los Estados territoriales a los Estados extranjeros y a sus bienes. En la Parte II se examina la práctica de los Estados—judicial, administrativa y gubernamental—en relación con los principios fundamentales del derecho internacional de las inmunidades de los Estados. Cabe señalar que la CNUDMI aplazó la consideración de este tema en relación con el arbitraje en tanto se conocieran los resultados de la labor de la CDI.

R. *Proyecto de tratado para el establecimiento de una zona preferencial de comercio para los Estados del Africa oriental y meridional*

145. La CEPA propuso un tratado para el establecimiento de una zona preferencial de comercio para los Estados del Africa oriental y meridional. El proyecto de tratado se presentó a la consideración de la segunda Conferencia Extraordinaria de Ministros de Comercio, Hacienda y Planificación de los Estados del Africa oriental y meridional, celebrada en Kampala (Uganda), del 27 de octubre al 1 de noviembre de 1980, y está siendo todavía objeto de negociaciones.

S. *Nuevo programa de trabajo del GATT*

146. El GATT adoptó en 1979 un nuevo programa de trabajo que será la base de sus actividades en el decenio de 1980. La aplicación de los acuerdos de la Ronda de Tokio es uno de los principales elementos de este programa de trabajo pero, además, las Partes Contratantes han convenido en proseguir la labor en las siguientes esferas:

Agricultura: las cuestiones relativas al comercio de productos agrícolas seguirán siendo parte importante de la labor del GATT.

Salvaguardias: las negociaciones sobre las salvaguardias proseguirán con carácter de urgencia.

Continuación del proceso de liberalización del comercio.

Reajuste estructural y política comercial: se ha pedido al Grupo Consultivo de los Dieciocho, establecido como órgano permanente del GATT, que siga examinando los

problemas del reajuste estructural y la política comercial, teniendo en cuenta las relaciones comerciales entre el Norte y el Sur.

El GATT y los países en desarrollo: al dar prioridad a las cuestiones comerciales de interés para los países en desarrollo y al fortalecer la función del Comité de Comercio y Desarrollo del GATT, las Partes Contratantes esperan contribuir a la solución satisfactoria de los problemas puestos de relieve en el informe de la Comisión Brandt. Junto con el establecimiento del Comité de Medidas de Salvaguardia las Partes Contratantes establecieron también un Subcomité de Medidas de Protección que examinará las nuevas medidas de protección que afecten al comercio de los países en desarrollo. El GATT tiene también el propósito de proseguir los esfuerzos destinados a promover la expansión del comercio entre países en desarrollo; la Secretaría del GATT proseguirá sus actividades de asistencia técnica.

XIII. FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL

A. *Facilitación de los procedimientos de comercio internacional*

1. *Repertorio de conjuntos de datos comerciales*

147. El Comité de Desarrollo del Comercio de la CEPE (Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional) ha preparado un Repertorio de conjuntos de datos comerciales (TRADE/WP.4/133), en el que figuran conjuntos de datos normalizados en esferas convenidas, destinados a facilitar el intercambio de información en materia de comercio internacional. Estos conjuntos de datos normalizados pueden utilizarse con cualquier método para el intercambio de información de carácter documental y con cualquier otro medio de comunicación de información.

148. En la actualidad, se han recomendado conjuntos de datos en las siguientes esferas: transporte marítimo y combinado; facturas comerciales y documentos conexos; transporte por carretera; formularios aduaneros; transporte ferroviario, y créditos documentarios. Se espera completar el Repertorio en 1981. El Grupo de Trabajo de la CEPE sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional recomendó en marzo de 1981 conjuntos de datos en las siguientes esferas: transporte multimodal; transporte aéreo, y transporte de carga. El Grupo de Trabajo mantendrá el Repertorio con arreglo a las normas convenidas.

149. El presente proyecto abarca la normalización de los conjuntos de datos que figuran en los documentos utilizados en el comercio internacional. Estos conjuntos corresponden en lo esencial a proyectos de normas internacionales de la ISO. Por lo tanto, las cuestiones jurídicas planteadas en este proyecto son las mismas que se suscitan en general en relación con la facilitación del comercio, a saber, la forma de los documentos; la autenticación; la negociabilidad; la garantía; los procedimientos de importación, las condiciones comerciales; los certificados requeridos con arreglo a las leyes nacionales; y otra documentación.

150. El Repertorio puede considerarse como un conjunto de recomendaciones no obligatorias destinadas a los participantes en el comercio internacional. El proyecto se ejecuta en colaboración con la UNCTAD; la Cámara de Comercio Internacional (CCI); la Cámara Naviera Internacional (CNI); la Organización Internacional de Normalización (ISO); la Organización Consultiva Marítima Inter gubernamental (OCMI); el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA); la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA); el Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT); la Comunidad Económica Europea (CEE); la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA); la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU); la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI); la Sociedad de Telecomunicaciones Financieras Interbancarias Mundiales (SWIFT); la Comisión de Estadística de las Naciones Unidas; la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC); los organismos nacionales de facilitación y los organismos centrales encargados de la labor de facilitación del comercio, así como otros organismos. Esta colaboración ha resultado útil en las esferas que interesan a las organizaciones y organismos señalados (facilitación del comercio, condiciones comerciales, normas, transporte marítimo, etc.).

151. El Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional adoptó el Repertorio en su 22.º período de sesiones, celebrado del 25 al 26 de septiembre de 1980; concurren a adoptarlo representantes de los siguientes países miembros de la CEPE: Alemania, República Federal de, Austria, Bélgica, Bulgaria, Canadá, Checoslovaquia, Dinamarca, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Hungría, Noruega, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, República Democrática Alemana, Rumania, Suecia, Suiza, Turquía y la URSS.

2. *Intercambio de datos comerciales*

152. En 1975 el Comité de Desarrollo del Comercio de la CEPE (Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional) estableció un grupo especial que preparó "directrices para el intercambio de datos comerciales dentro de la CEPE", las cuales se publicarán próximamente. Sin embargo, teniendo en cuenta el consenso de la opinión en cuanto a que habrá diversos medios para el intercambio de datos y que los países que comercian entre sí podrán escoger cualquiera de ellos, el Grupo de Trabajo decidió no establecer un sistema único común de estructura de mensaje sino en cambio registrar y publicar los principales sistemas de estructura de mensaje actualmente existentes. Se elaborará además un reglamento para el registro de esos sistemas y los sistemas registrados se incluirán en un futuro repertorio internacional de protocolos de comercio. En marzo de 1981 se examinó un primer proyecto de reglamento para el registro de sistemas en el futuro repertorio internacional de protocolos de comercio.

153. El Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional aprobó en su 9.º período de sesiones, celebrado en 1979, la publicación de las directrices para el intercambio de datos comerciales dentro de la CEPE (TRADE/WP.4/127).

3. Racionalización de los documentos de comercio

154. El Comité de Desarrollo del Comercio de la CEPE (Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional) está trabajando en un proyecto relativo a la racionalización de los documentos de comercio. Este proyecto incluye la armonización y simplificación de documentos de comercio internacional como el documento de transporte multimodal, la guía para el transporte de vehículos de carretera sobre vagón plataforma, la carta universal de porte aéreo, el documento universal de transporte (efectos diversos), los certificados de control, los contratos comerciales, las órdenes de expedición y los certificados fitosanitarios. La armonización y la simplificación se hacen sobre la base del formulario clave de las Naciones Unidas. El proyecto abarca el sistema de las Naciones Unidas de documentación comercial racionalizada; se prosigue la labor para completar y mantener dicho sistema.

155. El proyecto se desarrolla en colaboración con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI); el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA); la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI); el Fondo Monetario Internacional (FMI); el Consejo de Asistencia Económica Mutua (CAEM); la Comunidad Económica Europea (CEE); la Cámara de Comercio Internacional (CCI); la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA); la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU); la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC); la Organización Internacional de Normalización (ISO); la Cámara Naviera Internacional (CNI); el Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT); y la Unión Internacional de Empresas de Transporte Combinado por Ferrocarril y Carretera (UIRR). Actualmente, se está preparando el texto definitivo de la recomendación.

156. En el marco de la Comisión Permanente sobre Comercio Exterior, del CAEM, prosigue la labor sobre simplificación y normalización de documentos en la esfera del comercio exterior.

B. Información sobre facilitación del comercio

157. En su 11.º período de sesiones, celebrado en marzo de 1980, el Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional, órgano auxiliar del Comité de Desarrollo del Comercio de la CEPE, acordó publicar un folleto informativo titulado "Datos básicos acerca del Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional". (TRADE/WP.4/INF.68; TD/B/FAL/INF.69).

XIV. ACCESO A LOS TRIBUNALES Y VALIDEZ DE LOS FALLOS Y LAUDOS EXTRANJEROS

A. Asistencia legal mutua

158. En su 14.º período de sesiones (octubre de 1980), la Conferencia de La Haya adoptó una *Convención con el objeto de facilitar, a nivel internacional, el acceso a la justicia*. Esta Convención trata de las cuestiones de asistencia legal, *cautio judicatum solvi*, copias de los mandamien-

tos y decisiones de los tribunales, encarcelamiento por deudas, y salvoconducto (en realidad, se trata de una revisión de los capítulos III a VI de la Convención de La Haya sobre procedimiento civil, 1954). La Convención fue abierta de inmediato a la firma y tiene fecha de 25 de octubre de 1980, día en que fue firmada por tres Estados, a saber, la República Federal de Alemania, Francia y Grecia.

B. Convención interamericana sobre validez extraterritorial de los fallos y laudos extranjeros

159. La Convención interamericana sobre validez extraterritorial de los fallos y laudos extranjeros fue firmada el 8 de mayo de 1979 en Montevideo (Uruguay), en la Segunda Conferencia interamericana especializada sobre derecho internacional privado.

XV. FORMACIÓN PROFESIONAL E INVESTIGACIONES SOBRE CUESTIONES RELATIVAS AL ESTABLECIMIENTO DEL NUEVO ORDEN ECONÓMICO INTERNACIONAL

160. A partir de 1975, en cumplimiento de las políticas adoptadas por la Asamblea General, en el programa de trabajo de UNITAR se ha prestado especial atención a las cuestiones relacionadas con el establecimiento del nuevo orden económico internacional. Algunos de los documentos basados en proyectos relacionados con el nuevo orden económico internacional, que han sido preparados son:

Third Progress Report on Technology, Domestic Distribution and North-South Relations;

Obstacles to the New International Economic Order: An Overview;

International Development in the 1980s and Beyond: Essential Requirements and Industrialized Country Responses (Informe de un Grupo especial de trabajo sobre desarrollo internacional);

Conclusions of the UNITAR-Club of Rome CEESTEM Conference on Regionalism and the New International Economic Order.

161. En otro proyecto se examina la estructura y las modalidades de seis mercados internacionales de productos básicos—alimentos, energía, materias primas, bienes de capital, artículos manufacturados y armamentos—a fin de determinar la forma en que esos mercados facilitan o impiden el establecimiento y la aplicación de políticas racionales encaminadas a lograr la utilización óptima de los recursos nacionales, humanos o materiales. Con este fin, las herramientas de análisis (modelos y escenarios) se ajustan para estudiar la repercusión de los seis mercados de productos básicos dentro de diferentes regiones.

162. Dentro del proyecto del UNITAR sobre el Futuro se ha estado organizando una serie de conferencias regionales, la primera de las cuales, sobre "Africa y la problemática del futuro", se celebró en Dakar (Senegal) en 1977. Una segunda conferencia sobre "Posibles estrategias para el desarrollo y el futuro de Asia", se celebró en marzo de 1980, en Nueva Delhi. En estas conferencias intervinieron investigadores, planificadores y funcionarios públicos, quienes discutieron sobre la evolución de otras

posibilidades de desarrollo fundadas en las circunstancias particulares de cada región.

163. En colaboración con el Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo (CEESTEM), el UNITAR ha organizado y coordinado un red de 98 equipos de investigadores independientes en todas partes del mundo. Cada unidad de la red: i) ha evaluado la posibilidad de aplicar los objetivos pertinentes del nuevo orden económico internacional en la región, país o sector donde actúa el investigador; ii) ha informado sobre la posición oficial respecto de los objetivos, así como sobre las reacciones y actitudes de otros estratos socioeconómicos (comerciantes, trabajadores, medios de comunicación, población en general, etc.); y iii) ha sugerido estrategias posibles o modalidades de aplicación.

164. Las conclusiones de esta labor de investigación de toda la red se publicaron en 17 volúmenes de la biblioteca UNITAR-CEESTEM referente al nuevo orden económico internacional. Las principales cuestiones del nuevo orden económico internacional a que se refiere esta serie, comprenden:

Objetivos de la ayuda y asistencia y los parámetros estructurales y los funcionales de las transferencias de asistencia oficial para el desarrollo (AOD);

Comercio internacional, comprendidas las cuestiones que se refieren a barreras arancelarias y no arancelarias, sistema generalizado de preferencias, productos básicos, comercio de productos agrícolas y comercio en general, y participación de los países en desarrollo en el comercio mundial;

Las finanzas internacionales, que comprenden cuestiones como la reforma del sistema de votación del Fondo Monetario Internacional (FMI), renegociación y servicio de la deuda, derechos especiales de giro y corrientes privadas y de capital;

Industrialización, transferencia de tecnología y prácticas comerciales, incluidas las perspectivas de los países desarrollados y en desarrollo en relación con la redistribución de la industria, la formulación de un código de conducta para las empresas transnacionales, la capacidad competitiva de los recursos naturales frente a los recursos sintéticos, y el marco jurídico necesario para poner término a las prácticas comerciales restrictivas;

Cuestiones sociales y culturales, centradas en la consecución de una distribución más equitativa de los ingresos, el suministro de servicios de salud, y educación y bienestar para los niños;

Cuestiones políticas e institucionales, comprendidas la soberanía económica de los Estados y las posiciones de los diversos Estados miembros respecto de las propuestas y los objetivos del nuevo orden económico internacional.

165. El llamamiento hecho para establecer un nuevo orden económico internacional ha puesto a prueba la capacidad del sistema de las Naciones Unidas y ha conducido a esfuerzos de reforma para hacer de él un mejor instrumento para las negociaciones y la aplicación del nuevo orden. Estos esfuerzos de reforma constituyen el

foco de este proyecto del UNITAR, del que resultarán dos publicaciones. La primera es una monografía de orientación política que se refiere principalmente a las adaptaciones institucionales, incluida la interacción entre el programa sustantivo y el contexto institucional dentro del cual este programa se está promoviendo y negociando.

166. En la segunda publicación se describirán y analizarán los aspectos del proceso de negociación del nuevo orden económico internacional, principalmente desde el punto de vista de los participantes en ese proceso. Contendrá 18 ensayos originales sobre cuestiones críticas en el diálogo Norte-Sur, agrupados dentro de los cuatro temas siguientes:

a) La negociación del nuevo orden económico internacional:

Elementos institucionales en la nueva diplomacia para el desarrollo;

El factor de confianza en la diplomacia multilateral;

La experiencia de la Conferencia sobre Cooperación Económica Internacional;

El sistema de conferencias de las Naciones Unidas y el esfuerzo por establecer el nuevo orden económico internacional;

Negociaciones sobre el Fondo Común de la UNCTAD;

Negociaciones sobre el régimen de los fondos marinos.

b) El nuevo orden económico internacional y el sistema de grupos:

El diálogo sobre el nuevo orden económico internacional y el sistema de grupos;

El papel de los Estados no alineados en el establecimiento del nuevo orden económico internacional;

Fortalecimiento de la capacidad de negociación del Grupo de los 77.

c) Cambio institucional:

Adaptación de las instituciones del antiguo orden a la diplomacia del nuevo orden;

La adopción de decisiones en la UNESCO: experimento con el grupo de redacción y negociación;

Otras modalidades posibles en el proceso multilateral de adopción de decisiones;

La labor de reestructuración de las Naciones Unidas.

d) El programa institucional y el nuevo orden económico internacional:

La UNCTAD y el nuevo orden económico internacional;

La Conferencia sobre el Derecho del Mar y el nuevo orden económico internacional;

El nuevo orden económico internacional y las empresas transnacionales;

El nuevo orden económico internacional y la cooperación técnica entre los países en desarrollo;

El programa institucional inconcluso del nuevo orden económico internacional.

167. El Centro de investigaciones sobre el Nuevo Orden Económico Internacional se ocupa de la preparación de estudios sobre los aspectos legales del NOEI, según han sido identificados por el Comité de la Asociación de Derecho Internacional sobre el NOEI. En marzo/abril de 1981 se celebró en Oxford un seminario en el que se examinaron los siguientes temas:

a) Principios generales y la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados, comprendidas las cuestiones conceptuales e institucionales;

b) Cuestiones a que se hace referencia en el Artículo 2 de la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados relativos a la soberanía permanente sobre los recursos naturales, la riqueza, y las actividades económicas, en particular:

Medidas de cooperación internacional (en particular, la solución de controversias y los tratados de cooperación bilaterales y de otro tipo);

Aplicación del principio formulado en el inciso j) del capítulo I (“cumplimiento de buena fe de las obligaciones internacionales”);

Normas para el pago de “compensación adecuada”;

c) Empresas transnacionales y, en particular, códigos de conducta y directrices para las empresas transnacionales;

d) Transferencia de tecnología;

e) Prácticas comerciales restrictivas;

f) Comercio internacional en función de los objetivos del NOEI:

Consecuencias legales de nuevos códigos surgidos de las negociaciones comerciales multilaterales para los países en desarrollo y propuestas relativas a la promoción de los objetivos del NOEI;

Examen de procedimientos de formulación de normas, reclamaciones y solución de controversias en los códigos comerciales (vigentes y propuestos);

Aspectos legales de propuestas relativas a una nueva Organización de Comercio Internacional;

g) Aspectos legales de la distribución y consumo de alimentos a nivel mundial en un Nuevo Orden Económico Internacional;

h) Contratos en la esfera del desarrollo industrial;

i) Aspectos legales de la reforma monetaria y financiera internacional;

j) Derecho al desarrollo.

[A/CN.9/202/Add. 3]

ACTIVIDADES RECIENTES Y EN CURSO DE LA COMISIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL QUE PUEDEN TENER RELACIÓN CON CUESTIONES PERTINENTES AL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL

A. Observaciones generales

1. En virtud de la resolución 174 (II), de 21 de noviembre de 1947, la Asamblea General de las Naciones Unidas estableció la Comisión de Derecho Internacional y

aprobó su Estatuto. El párrafo 1 del Artículo 1 del Estatuto¹ dispone que “la Comisión de Derecho Internacional tendrá por objeto impulsar el desarrollo progresivo del derecho internacional y su codificación”. El párrafo 2 del Artículo 1 del Estatuto estipula que “la Comisión se ocupará principalmente del derecho internacional *público*, sin que esto le impida abordar el campo del derecho internacional *privado*” (subrayado añadido).

2. En 1965, en relación con un tema relativo al examen de las medidas que se debían adoptar para el desarrollo progresivo en la esfera del derecho internacional privado con especial referencia a la promoción del comercio internacional, la Sexta Comisión incluyó en su informe a la Asamblea General el texto siguiente:

“Se acordó que el Secretario General celebrara consultas oficiosas con la Comisión de Derecho Internacional así como con otros órganos de las Naciones Unidas e instituciones autónomas².”

3. La Comisión, en su 880a. sesión celebrada el 29 de junio de 1966, examinó la cuestión³ de las responsabilidades de los órganos de las Naciones Unidas en lo concerniente al fomento de la cooperación para el desarrollo del derecho mercantil internacional mediante la promoción de su unificación y armonización progresivas⁴. Al término de las deliberaciones, el Asesor Jurídico, representante del Secretario General, observó que existía un claro consenso de opinión en la Comisión de que ésta no debía asumir la responsabilidad de estudiar el tema en cuestión⁵.

4. En un informe presentado al vigésimo primer período de sesiones de la Asamblea, el Secretario General declaró que

“... se recabó la opinión de la Comisión acerca de si ésta estaría en condiciones de asumir nuevas responsabilidades en la esfera del derecho mercantil internacional. El Secretario General ha sido informado de que, dadas las múltiples actividades y responsabilidades de la Comisión y habida cuenta de su amplio programa, ésta no considera apropiado responsabilizarse de los trabajos en la esfera del desarrollo progresivo del derecho mercantil internacional⁶.”

Esta actitud de la Comisión se reflejó también en el informe de la Sexta Comisión a la Asamblea General⁷, en el que se recomendó la aprobación de la resolución 2205 (XXI), de 17 de diciembre de 1966*, por la que estableció la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

* Anuario... 1968-1970, primera parte, II, E.

¹ A/CN.4/1/Rev. 1.

² Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo período de sesiones, Anexos, tema 12 del programa, doc. A/6206, párr. 18. (Traducción no oficial.)

³ Véase ILC (XCIII) MISC. 2.

⁴ Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1966, vol. I, parte II, 880a. sesión, párrs. 38 a 66. Se hace también una breve referencia al tema en el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su 18.º período de sesiones, Anuario... 1966, vol. II, doc. A/6309/Rev. 1, segunda parte, párr. 8.

⁵ Anuario... 1966, vol. I, segunda parte, 880a. sesión, párr. 66.

⁶ Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo primer período de sesiones, Anexos, tema 88 del programa, doc. A/6396, párr. 5 (Traducción no oficial).

⁷ Ibid., doc. A/6594, párr. 5.