

# Naciones Unidas/Organización Marítima Internacional

---



## Conferencia Diplomática sobre el Embargo Preventivo de Buques



Distr.  
GENERAL

A/CONF.188/5  
19 de julio de 1999

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

---

### INFORME DE LA CONFERENCIA DIPLOMÁTICA DE LAS NACIONES UNIDAS Y LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES

celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra,  
del 1º al 12 de marzo de 1999

#### ÍNDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Página</u>
I. ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DEIPLOMÁTICA DE LAS NACIONES UNIDAS/ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES .....	2
II. PREPARACIÓN Y ADOPCIÓN DE UN CONVENIO SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES .....	16
III. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN .....	22
<u>Anexo:</u> Asistencia .....	25

## Capítulo I

### ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DIPLOMÁTICA DE LAS NACIONES UNIDAS/ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES

1. La Asamblea General de las Naciones Unidas, por su resolución 52/182 de 18 de diciembre de 1997, decidió la convocación de una conferencia diplomática para examinar y adoptar un convenio sobre el embargo preventivo de buques.
2. La Conferencia Diplomática de las Naciones Unidas/Organización Marítima Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques se reunió en Ginebra del 1º al 12 de marzo de 1999.
3. Participaron en la Conferencia representantes de los siguientes Estados: Alemania, Angola, Argelia, Argentina, Australia, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Camerún, Canadá, Chile, China, Chipre, Colombia, Côte d'Ivoire, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Estonia, Etiopía, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Georgia, Ghana, Grecia, Guinea, Haití, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Iraq, Islas Marshall, Israel, Italia, Japón, Kenya, Letonia, Líbano, Liberia, Lituania, Madagascar, Malta, Marruecos, Mauritania, México, Mónaco, Mozambique, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Siria, República de Corea, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Rumanía, Senegal, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Uruguay, Viet Nam y Yemen.
4. Estuvieron representados por observadores de Hong Kong (Región Administrativa Especial de China) y Macao, miembros asociados de la Organización Marítima Internacional.
5. Estuvieron representadas por un observador las siguientes organizaciones intergubernamentales: Organización Árabe del Trabajo, Organización de la Unidad Africana, Organización de los Estados Americanos, Organización de la Conferencia Islámica, Organización Intergubernamental de Transporte Internacional por Ferrocarril.
6. Estuvieron representados por un observador las siguientes organizaciones no gubernamentales: Categoría general: Cámara de Comercio Internacional, Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, Federación Mundial de Asociaciones pro Naciones Unidas; Categoría especial: Asociación Internacional de Proveedores de Efectos Navales, Asociación Internacional de Puertos, Asociación Latinoamericana de Derecho de la Navegación y del Mar, Cámara Naviera Internacional, Comité Marítimo Internacional, Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores, Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización, Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos.

7. La Conferencia eligió la siguiente Mesa:

<u>Presidente:</u>	Sr. Zhu Zengjie	(China)
<u>Vicepresidentes:</u>	Sra. Ida Barinova	(Federación de Rusia)
	Sr. Marc Gauthier	(Canadá)
	Sr. Mykola Maimeskul	(Ucrania)
	Sr. Mahmoud Bahey Eldin Ibrahim Nasrah	(Egipto)
	Sr. Eladio Peñaloza	(Panamá)
	Sr. Luigi Rovelli	(Italia)
	Sr. Lalchand K. Sheri	(Singapur)
<u>Relator General:</u>	Sr. Walter de Sa`Leitao	(Brasil)

8. La Conferencia creó una Comisión Principal, un Comité de Redacción y una Comisión de Verificación de Poderes.

Comisión Principal

<u>Presidente:</u>	Sr. K. J. Gombrii	Noruega)
<u>Miembros:</u>	composición abierta	

Comité de Redacción

<u>Presidente:</u>	Sr. Malcom J. Williams, Jr.	(Estados Unidos de América)
<u>Miembros básicos:</u>	Alemania, Argelia, Argentina, Bélgica, China, Côte d'Ivoire, Croacia, Dinamarca, Egipto, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Gambia, Ghana, Lituania, México, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Sri Lanka, Túnez, Turquía.	

Comisión de Verificación de Poderes

<u>Presidenta:</u>	Sra. Sama Payman	(Australia)
<u>Miembros:</u>	Australia, Benin, Brasil, China, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Filipinas, Haití, Mozambique.	

9. La secretaría de la Conferencia estuvo integrada por los siguientes funcionarios: Secretario General de la UNCTAD, Sr. Rubens Ricupero; Secretario Ejecutivo, Sr. Jean Gurunlian, Director, División de la Infraestructura de Servicios para el Desarrollo y de la Eficiencia Comercial (SITE), UNCTAD; Secretaria Ejecutiva Adjunta, Sra. Rosalie Balkin, Directora, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, OMI; Sra. Mónica M. Mbanefo, Directora Adjunta Superior, OMI; Sr. Agustín Blanco Bazán, Oficial Jurídico Superior, OMI; Sra. Mahin Faghfour, Jefe, Dependencia Jurídica, SITE, UNCTAD; Sr. Carlos Moreno, Oficial Jurídico, SITE, UNCTAD; Sr. Erik Chrispeels, Oficial Jurídico Superior, UNCTAD; Sr. Awni Behnam, Secretario de la Conferencia, UNCTAD; Sr. Karma Tenzing, Vicesecretario de la Conferencia, UNCTAD.

10. La Conferencia dispuso, como base de su trabajo, del proyecto de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques<sup>1</sup>, preparado por el Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas, y de la recopilación de observaciones y propuestas de gobiernos, organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales sobre el proyecto de convenio sobre el embargo preventivo de buques<sup>2</sup>. La Conferencia aprobó su reglamento<sup>3</sup> y su programa<sup>4</sup>.

11. Sobre la base de sus deliberaciones, recogidas en su informe<sup>5</sup>, la Conferencia estableció el texto del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999.

12. El texto del Convenio fue aprobado por la Conferencia el 12 de marzo de 1999. El Convenio quedará abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, del 1º de septiembre de 1999 al 31 de agosto del 2000 inclusive.

Hecho en Ginebra, el doce de marzo de mil novecientos noventa y nueve en un solo original cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos. El original del Acta Final se depositará en los archivos de la Secretaría de las Naciones Unidas.

(Firmado):

Zu Zengjie  
Presidente de la Conferencia

R. Ricupero  
Secretario General de la UNCTAD

J. Gurunlian  
Secretario Ejecutivo de la Conferencia

R. Balkin  
Secretario Ejecutivo Adjunto de  
la Conferencia

H. Faghfour  
Jefe de la Dependencia Jurídica, SITE

E. Chrispeels  
Oficial Jurídico Superior

A. Behnam  
Secretario de la Conferencia

---

<sup>1</sup> TD/B/IGE.1/5.

<sup>2</sup> A/CONF.188/3 y Add.1 a 3.

<sup>3</sup> A/CONF.188/2.

<sup>4</sup> A/CONF.188/1.

<sup>5</sup> A/CONF.188/5.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los representantes infrascritos han firmado la presente Acta Final.

Los Estados cuyos representantes firmaron el Acta Final son los siguientes: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Bélgica, Benin, Brasil, Camerún, Canadá, China, Colombia, Côte d'Ivoire, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Estonia, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Grecia, Guinea, Haití, Honduras, Indonesia, Irán (República Islámica del), Islas Marshall, Italia, Japón, Letonia, Liberia, Lituania, Madagascar, Malta, México, Mónaco, Mozambique, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Perú, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Siria, República de Corea, República Unida de Tanzania, Rumania, Singapur, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania y Vietnam.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO  
PREVENTIVO DE BUQUES, 1999

Los Estados Partes en el presente Convenio,

Reconociendo la conveniencia de facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del comercio marítimo mundial,

Convencidos de la necesidad de un instrumento jurídico que establezca una uniformidad internacional en la esfera del embargo preventivo de buques y que tenga en cuenta la evolución reciente en esferas conexas,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

1. Por "crédito marítimo" se entiende un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas:
  - a) Pérdidas o daños causados por la explotación del buque;
  - b) Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
  - c) Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;
  - d) Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño; y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este apartado d);
  - e) Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación;
  - f) Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;

- g) Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;
- h) Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque;
- i) La avería gruesa;
- j) El remolque;
- k) El practicaaje;
- l) Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento;
- m) La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque;
- n) Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;
- o) Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
- p) Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios;
- q) Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
- r) Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
- s) Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque;
- t) Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación;
- u) Una hipoteca, "mortgage" o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque;
- v) Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque.

2. Por "embargo" se entiende toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta por resolución de un tribunal en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio.

3. Por "persona" se entiende toda persona física o jurídica o toda entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en sociedad, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.

4. Por "acreedor" se entiende toda persona que alegue un crédito marítimo.

5. Por "tribunal" se entiende toda autoridad judicial competente de un Estado.

## Artículo 2

### Potestad para embargar

1. Sólo se podrá embargar un buque o levantar su embargo por resolución de un tribunal del Estado Parte en el que se haya practicado el embargo.

2. Sólo se podrá embargar un buque en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito.

3. Un buque podrá ser embargado a los efectos de obtener una garantía aunque, en virtud de una cláusula de jurisdicción o una cláusula de arbitraje contenida en cualquier contrato aplicable o de otra forma, el crédito marítimo por el que se haga el embargo deba someterse a la jurisdicción de los tribunales de un Estado distinto de aquel en que se practique el embargo o a arbitraje o deba regirse por la ley de otro Estado.

4. Con sujeción a lo dispuesto en el presente Convenio, el procedimiento relativo al embargo de un buque o al levantamiento de ese embargo se regirá por la ley del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo.

## Artículo 3

### Ejercicio del derecho de embargo

1. El embargo de todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo procederá:

a) Si la persona que era propietaria del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligada en virtud de ese crédito y es propietaria del buque al practicarse el embargo; o

b) Si el arrendatario a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo; o

c) Si el crédito se basa en una hipoteca, "mortgage" o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque; o

d) Si el crédito se refiere a la propiedad o la posesión del buque; o



e) Si el crédito es contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque y está garantizado por un privilegio marítimo concedido por la legislación del Estado en que se solicita el embargo o en virtud de esa legislación.

2. Procederá también el embargo de cualquier otro buque o buques que, al practicarse el embargo, fueren propiedad de la persona que esté obligada en virtud del crédito marítimo y que, en el momento en que nació el crédito, era:

- a) Propietaria del buque con respecto al cual haya nacido el crédito marítimo; o
- b) Arrendataria a casco desnudo, fletador por tiempo o fletador por viaje de ese buque.

La presente disposición no se aplica a los créditos relativos a la propiedad o la posesión de un buque.

3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, el embargo de un buque que no sea propiedad de la persona obligada en virtud del crédito sólo será admisible si, conforme a la ley del Estado en que se solicita el embargo, se puede ejecutar contra ese buque una sentencia dictada en relación con ese crédito, mediante su venta judicial o forzosa.

#### Artículo 4

##### Levantamiento del embargo

1. Un buque que haya sido embargado será liberado cuando se haya prestado garantía bastante en forma satisfactoria, salvo que haya sido embargado para responder de cualquiera de los créditos marítimos enumerados en los apartados s) y t) del párrafo 1 del artículo 1. En estos casos, el tribunal podrá autorizar a la persona en posesión del buque a seguir explotándolo, una vez que esta persona haya prestado garantía suficiente, o resolver de otro modo la cuestión de la operación del buque durante el período del embargo.

2. A falta de acuerdo entre las partes sobre la suficiencia y la forma de la garantía, el tribunal determinará su naturaleza y su cuantía, que no podrá exceder del valor del buque embargado.

3. La solicitud de levantamiento del embargo del buque previa constitución de garantía no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho a limitar la responsabilidad.

4. Si un buque hubiere sido embargado en un Estado que no sea parte, y no hubiere sido liberado pese a la garantía prestada en relación con ese buque en un Estado Parte respecto del mismo crédito, se ordenará la cancelación de la garantía previa solicitud ante el tribunal del Estado Parte.

5. Si un buque hubiere sido liberado en un Estado que no sea parte por haberse prestado garantía suficiente, toda garantía prestada en un Estado Parte en relación con el mismo crédito se mandará cancelar en la medida en que la cuantía total de la garantía prestada en los dos Estados exceda:

- a) Del valor del crédito por el que se hubiera embargado el buque; o
- b) Del valor del buque;

de ambos el que sea menor. Sin embargo, no se ordenará dicha liberación a menos que la garantía prestada en el Estado que no sea parte esté efectivamente a disposición del acreedor y le sea libremente transferible.

6. La persona que haya prestado una garantía en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal su reducción, modificación o cancelación.

### Artículo 5

#### Derecho de reembolso y pluralidad de embargos

1. Cuando en un Estado un buque ya hubiere sido embargado y liberado, o ya se hubiere prestado garantía respecto de ese buque en relación con un crédito marítimo, el buque no podrá ser reembargado o embargado por el mismo crédito, a menos que:

a) La naturaleza o la cuantía de la garantía respecto de ese buque ya prestada en relación con ese crédito sea inadecuada, a condición de que la cuantía total de la garantía no exceda del valor del buque; o

b) La persona que haya prestado ya la garantía no pueda, o no sea probable que pueda, cumplir total o parcialmente sus obligaciones; o

c) Se haya liberado el buque embargado o se haya cancelado la garantía prestada anteriormente, ya sea:

i) a instancias o con el consentimiento del acreedor, cuando actúe por motivos razonables, o

ii) porque el acreedor no haya podido, mediante la adopción de medidas razonables, impedir tal liberación o cancelación.

2. Cualquier otro buque que de otro modo estaría sujeto a embargo por el mismo crédito marítimo no será embargado a menos que:

a) La naturaleza o la cuantía de la garantía ya prestada en relación con el mismo crédito sean inadecuadas; o

b) Sean aplicables las disposiciones de los apartados b) o c) del párrafo 1 del presente artículo.

3. A los efectos del presente artículo, la expresión "liberación" excluye toda salida o liberación ilegal del buque.

## Artículo 6

### Protección de los propietarios y arrendatarios a casco desnudo de buques embargados

1. El tribunal podrá, como condición para decretar el embargo de un buque o, hecho éste, para autorizar su mantenimiento, imponer al acreedor que solicite o que haya obtenido el embargo del buque la obligación de prestar garantía de la clase, por la cuantía y en las condiciones que determine el tribunal para responder de los perjuicios que puedan irrogarse al demandado como consecuencia del embargo, y de los que se pueda tener como responsable al acreedor, en particular, pero no exclusivamente, la pérdida o el daño que puedan ocasionarse al demandado:

- a) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o
- b) Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.

2. Los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo serán competentes para determinar el alcance de la responsabilidad del acreedor, cuando hubiere incurrido en ella, por la pérdida o el daño causados por el embargo de un buque, en particular, pero no exclusivamente, los que se hubieren causado:

- a) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o
- b) Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.

3. La responsabilidad en que, en su caso, hubiere incurrido el acreedor a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo se determinará por aplicación de la ley del Estado en que se haya practicado el embargo.

4. Si un tribunal de otro Estado o un tribunal arbitral tuviere que resolver sobre el fondo del litigio de conformidad con el artículo 7, la sustanciación del procedimiento relativo a la responsabilidad del acreedor a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo podrá suspenderse hasta que recaiga decisión sobre el fondo.

5. La persona que haya prestado una garantía en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal su reducción, modificación o cancelación.

## Artículo 7

### Competencia para conocer del fondo del litigio

1. Los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque serán competentes para resolver sobre el fondo del litigio, a menos que válidamente las Partes acuerden o hayan acordado someter el litigio a un tribunal de otro Estado que se declare competente o a arbitraje.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque podrán declinar su competencia si la ley nacional les autoriza a ello y el tribunal de otro Estado se declara competente.

3. Cuando un tribunal del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque:

- a) No tenga competencia para resolver sobre el fondo del litigio; o
- b) Haya declinado su competencia de conformidad con el párrafo 2 del presente artículo,

ese tribunal podrá de oficio, y deberá a instancia de parte, fijar un plazo para que el acreedor entable la demanda ante un tribunal de justicia competente o ante un tribunal arbitral.

4. Si no se entabla la demanda dentro del plazo fijado de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo, se decretará a instancia de parte la liberación del buque embargado o la cancelación de la garantía prestada.

5. Si se entabla la demanda dentro del plazo fijado de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo o, de no haberse fijado ese plazo, si se entabla la demanda ante un tribunal competente o un tribunal arbitral de otro Estado, toda resolución definitiva dictada en ese procedimiento será reconocida y surtirá efecto con respecto al buque embargado o a la garantía prestada para obtener la liberación del buque, a condición de que:

- a) Se haya comunicado la demanda al demandado con suficiente antelación y se le ofrezcan oportunidades razonables para defenderse; y
- b) Ese reconocimiento no sea contrario al orden público.

6. Ninguna de las disposiciones del párrafo 5 del presente artículo limitará otros posibles efectos que la ley del Estado en que se haya practicado el embargo del buque o se haya prestado garantía para obtener su liberación, reconozca a una sentencia o a un laudo arbitral extranjeros.

## Artículo 8

### Aplicación

1. El presente Convenio se aplicará a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de un Estado Parte, enarbole o no el pabellón de un Estado Parte.

2. El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra, a las unidades navales auxiliares y a otros buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente, en ese momento, a un uso público no comercial.

3. El presente Convenio no afectará a los derechos o facultades que, con arreglo a un convenio internacional o en virtud de una ley o reglamento internos, correspondan a la

Administración del Estado o a alguno de sus órganos, los poderes públicos o a la administración portuaria para retener un buque o impedir de otro modo que se haga a la mar dentro de su jurisdicción.

4. El presente Convenio no menoscabará la facultad de un Estado o tribunal para decretar medidas que afecten a la totalidad del patrimonio de un deudor.

5. Las disposiciones del presente Convenio no afectarán a la aplicación en el Estado en que se practique un embargo de los convenios internacionales que establezcan una limitación de responsabilidad o de la ley interna dictada para darles efectividad.

6. Las disposiciones del presente Convenio no modificarán las normas jurídicas en vigor en los Estados Partes, ni afectarán a su aplicación, relativas al embargo de un buque que se encuentre dentro de la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbole, practicado a instancias de una persona que tenga su residencia habitual o su establecimiento principal en ese Estado o de cualquier otra persona que haya adquirido un crédito de ésta por subrogación, cesión o cualquier otro medio.

#### Artículo 9

##### No creación de un privilegio marítimo

Las disposiciones del presente Convenio no se interpretarán en el sentido de que crean un privilegio marítimo.

#### Artículo 10

##### Reservas

1. En el momento de la firma, ratificación, aprobación o aceptación del presente Convenio o de la adhesión a él, o en cualquier momento posterior, todo Estado podrá reservarse el derecho de excluir de su aplicación a algunas o todas las categorías siguientes:

- a) Los buques que no sean de navegación marítima;
- b) Los buques que no enarboles el pabellón de un Estado Parte;
- c) Los créditos a que hace referencia el apartado s) del párrafo 1 del artículo 1.

2. En el momento de la firma, ratificación, aprobación o aceptación del presente Convenio o de la adhesión a él, todo Estado que sea también Parte en un determinado tratado sobre vías de navegación interior podrá declarar que las normas sobre competencia, reconocimiento y ejecución de sentencias judiciales de ese tratado prevalecen sobre las disposiciones del artículo 7 del presente Convenio.

### Artículo 11

#### Depositario

El presente Convenio quedará depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

### Artículo 12

#### Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, desde el 1º de septiembre de 1999 hasta el 31 de agosto del año 2000 y después quedará abierto a la adhesión.

2. Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:

- a) Firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación;
- b) Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) Adhesión.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán mediante el depósito de un instrumento a tal efecto en poder del depositario.

### Artículo 13

#### Estados con más de un régimen jurídico

1. Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al mismo que el presente Convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2. Esa declaración se notificará al depositario y en ella se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable el Convenio.

3. En relación con un Estado Parte que tenga dos o más regímenes jurídicos en lo que respecta al embargo preventivo de buques, aplicables en diferentes unidades territoriales, las referencias en el presente Convenio al tribunal de un Estado o a la legislación de un Estado se entenderán respectivamente como relativas al tribunal de la unidad territorial pertinente dentro de ese Estado y a la legislación de la unidad territorial pertinente de ese Estado.

#### Artículo 14

##### Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha en que diez Estados hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él.
2. Respecto de un Estado que manifieste su consentimiento en obligarse por el presente Convenio después de que se hayan cumplido los requisitos para su entrada en vigor, ese consentimiento surtirá efecto tres meses después de la fecha en que haya sido manifestado.

#### Artículo 15

##### Revisión y enmienda

1. El Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de los Estados Partes para revisar o enmendar el presente Convenio, si lo solicita un tercio de los Estados Partes.
2. Todo consentimiento en obligarse por el presente Convenio manifestado después de la fecha de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se entenderá que se aplica al Convenio en su forma enmendada.

#### Artículo 16

##### Denuncia

1. El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento después de la fecha en que haya entrado en vigor respecto de ese Estado.
2. La denuncia se efectuará mediante el depósito de un instrumento de denuncia en poder del depositario.
3. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el depositario haya recibido el instrumento de denuncia, o a la expiración de cualquier plazo más largo que se señale en ese instrumento.

#### Artículo 17

##### Idiomas

El presente Convenio se consigna en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

HECHO en Ginebra el día doce de marzo de mil novecientos noventa y nueve.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Convenio.

## Capítulo II

### PREPARACIÓN Y ADOPCIÓN DE UN CONVENIO SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES (Tema 8 del programa)

1. Para el examen de este tema, la Conferencia tuvo ante sí la documentación siguiente:

"Proyecto de artículos para un convenio sobre el embargo preventivo de buques"  
(TD/B/IGE.1/5);

"Recopilación de observaciones y propuestas de gobiernos y organizaciones  
intergubernamentales y no gubernamentales sobre el proyecto de artículos para un  
convenio sobre el embargo preventivo de buques" (A/CONF.188/3 y Add.1 a 3);

Informe del Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios  
Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas sobre su noveno período de sesiones"  
(TD/B/IGE.1/4).

#### Declaraciones de apertura

2. El Secretario General Adjunto de la UNCTAD destacó la importancia de la cooperación entre la UNCTAD y la OMI para lograr la uniformidad internacional respecto del embargo preventivo de buques. Indudablemente, los trabajos de la Conferencia eran de primordial importancia para el transporte marítimo internacional y la comunidad comercial internacional, dado que el establecimiento de normas y reglas actualizadas que rigieran el embargo preventivo desempeñaría ciertamente un papel importante en la facilitación del transporte marítimo y el comercio mundial. Era esencial que el nuevo instrumento consiguiera establecer un equilibrio entre los intereses de los propietarios de la carga y de los propietarios del buque para garantizar el libre movimiento de los buques y el derecho de los acreedores a obtener garantía para sus créditos. Esto quizá no fuera una tarea fácil dadas las diferencias de planteamiento entre el common law, que permitía el embargo preventivo de un buque sólo respecto de determinados créditos marítimos que pesaban sobre él, y los sistemas de tradición romanista, que permitía al acreedor embargar preventivamente cualquier buque respecto de créditos contra su propietario independientemente de la naturaleza de esos créditos. Este objetivo sólo podría lograrse si en las delegaciones reinaba un espíritu de cooperación y avenencia. Confiaba en que la Conferencia pudiera adoptar el texto definitivo de un convenio sobre el embargo preventivo de buques.

3. La Directora de la División de Relaciones Jurídicas y Externas de la Organización Marítima Internacional (OMI), hablando en nombre del Secretario General de la OMI, mencionó la importancia de adoptar un nuevo convenio sobre el embargo preventivo encaminado a garantizar la seguridad jurídica y la justicia en beneficio de las administraciones, los propietarios de buques, los propietarios de la carga y todos los implicados en el proceso de ejecución de los créditos marítimos. Las diferencias entre el common law y el derecho de tradición romanista deberían superarse para garantizar, por medio de normas internacionales de alcance mundial, la eficiencia del libre comercio por medio del transporte marítimo. El mandato contenido en la resolución 52/182 de la Asamblea General era una clara expresión de la voluntad de hacer eso precisamente.



4. El Presidente de la Conferencia destacó la importancia del tema del embargo preventivo de buques para el transporte marítimo y para la comunidad mercantil internacional. El proyecto de convenio era el resultado de intensos trabajos y de la cooperación de las delegaciones y los observadores participantes en los tres períodos de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas que habían preparado el proyecto. La elaboración de cualquier instrumento jurídico internacional requería necesariamente una transacción entre las delegaciones que representaban sistemas jurídicos diferentes. Esto era particularmente cierto respecto de temas tales como el embargo preventivo de buques, que recibía un tratamiento jurídico divergente en las distintas jurisdicciones según que siguieran el common law o el sistema de tradición romanista.

#### Examen de un proyecto de convenio

5. El examen de un proyecto de convenio prosiguió en sesiones oficiosas de la Comisión Principal y el Comité de Redacción.

#### Deliberaciones de la sesión plenaria de clausura

6. El Presidente de la Comisión Principal, al presentar su informe sobre la labor sustantiva realizada por la Comisión Principal en relación con el proyecto de convenio sobre el embargo preventivo de buques, hizo hincapié en algunas de las decisiones adoptadas con respecto a cuestiones que habían dado pie a un amplio debate en dicha Comisión. Uno de los aspectos principales acerca de los cuales había habido división de opiniones era el de la definición de "crédito marítimo" del artículo 1; la cuestión primordial era la de si debía adoptarse en el Convenio un planteamiento similar al del Convenio de 1952 y establecer una lista exhaustiva de los créditos que daban origen a un derecho de embargo o si debía adoptarse un planteamiento flexible y establecer una lista no exhaustiva de créditos para evitar que verdaderos créditos marítimos pudieran no dar lugar al derecho de embargo. Tras un amplio debate y el examen de diversas propuestas, la Comisión consiguió llegar a una delicada solución de transacción con arreglo a la cual se mantendría una lista exhaustiva de los créditos que daban origen al derecho de embargo pero al mismo tiempo se introducía cierta flexibilidad en relación con determinadas clases de créditos marítimos. Por ejemplo, en el apartado d) del párrafo 1 del artículo 1 del proyecto de convenio, relativo a los créditos en materia de medio ambiente, se había incluido una referencia al daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en ese apartado, y en el apartado u) se había suprimido el requisito de inscripción en el registro de una hipoteca, "mortgage" o gravamen del mismo género.

7. Otra cuestión importante que había dado lugar a un debate prolongado fue el artículo 3, relativo al ejercicio del derecho de embargo. En lo que se refiere al párrafo 1, relativo al embargo de un buque con respecto al cual se alegaba un crédito marítimo, la Comisión convino en modificar el orden de los apartados y enunciar en primer lugar la regla general, por la que se exigía que el propietario estuviera obligado en virtud del crédito a los efectos del embargo, y después los supuestos en que el obligado en virtud del crédito era el arrendatario a casco desnudo, seguido de las excepciones en que no se exigía a los efectos del embargo que el propietario estuviera obligado en virtud del crédito. Procedía embargar el buque, independientemente de que el obligado fuera el propietario, si el crédito se basaba en una hipoteca o "mortgage" o se refería a la propiedad o la posesión del buque, o si el crédito era contra el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque y estaba garantizado por

un privilegio marítimo concedido por la legislación del Estado en que se solicitaba el embargo o en virtud de esa legislación. De ese modo, quedaban comprendidos todos los privilegios marítimos concedidos por la legislación del forum arresti o en virtud de esa legislación. Así, si el Estado interesado también era Parte en el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, de 1993, estarían comprendidos los privilegios concedidos de conformidad con los artículos 4 y 6 de dicho Convenio.

8. El párrafo 2 del artículo 3, relativo al embargo de los denominados "buques hermanos", también fue objeto de un largo debate. Algunas delegaciones señalaron que la proliferación desde 1952 de las compañías propietarias de un solo buque a menudo había excluido, realmente la posibilidad de embargar buques hermanos y había significado que la única opción de que disponían muchos acreedores fuera la de promover el embargo del buque concreto con respecto al cual había nacido el crédito marítimo. Por consiguiente, se propuso adoptar disposiciones que previeran especialmente el embargo de los buques "asociados" basándose en el concepto de control como criterio para determinar la existencia de un vínculo. Otra propuesta en el mismo sentido fue la formulada tomando como base el concepto de "propiedad efectiva". La mayoría de las delegaciones estimaron que el problema, si bien existía, era de carácter más general, con repercusiones en otras esferas del derecho, como el derecho de sociedades y el derecho de obligaciones, y que no podía resolverse en el ámbito del Convenio. Otras delegaciones opinaron que la cuestión revestía una importancia especial en relación con el transporte marítimo y que no se debía dejar su regulación a los ordenamientos jurídicos internos. La propuesta, aunque había sido examinada más a fondo y desarrollada en un grupo oficioso, no obtuvo un amplio apoyo en la Comisión. Por consiguiente, la Comisión decidió mantener el texto existente del párrafo 2 del artículo 3 del proyecto de convenio, sin perjuicio de ciertas modificaciones de forma.

9. El artículo 7, relativo a la competencia para conocer del fondo del litigio, había sido modificado de modo que, por regla general, la competencia para resolver sobre el fondo del litigio se reconociera sólo a los tribunales del Estado en que se hubiera practicado el embargo o se hubiera prestado garantía para obtener la liberación del buque. Se había suprimido la referencia a la competencia de los Estados en que se hubiera prestado garantía para impedir el embargo. El párrafo 5 del artículo 7, sobre el reconocimiento y ejecución de sentencias extranjeras, había sido debatido detenidamente. Se formularon propuestas encaminadas a dejar que la cuestión se rigiera por las disposiciones legales aplicables del país en que fuera embargado el buque. Se señaló además que la referencia a las "garantías legales suficientes" era ambigua y requería aclaración. La Comisión convino en modificar el párrafo de modo que dijera que esas resoluciones definitivas serían reconocidas y surtirían efecto a condición de que se hubiera comunicado la demanda al demandado con suficiente antelación y se le ofrecieran oportunidades razonables para defenderse y de que ese reconocimiento no fuera contrario al orden público.

10. En el artículo 8, relativo al ámbito de aplicación, se había suprimido la referencia a los buques de navegación marítima. Como consecuencia de ello, el Convenio se aplicaría a todos los buques, enarbolasen o no el pabellón de un Estado Parte. De ese modo, se fomentaría una aplicación más amplia del Convenio. En cambio, el artículo 10 autorizaba a los Estados a que, al pasar a ser Partes en el Convenio, se reservasen el derecho a excluir de su aplicación a los buques que no fueran de navegación marítima o que no enarbolasen el pabellón de un Estado Parte.

### Adopción del Convenio por la Conferencia

11. En su tercera sesión plenaria, celebrada el 12 de marzo de 1999, la Conferencia Diplomática Naciones Unidas/OMI adoptó el texto del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999 (A/CONF.188/L.2). (Véase el texto del Convenio en el capítulo I supra.)

### Declaraciones formuladas después de la adopción del Convenio

12. El representante del Reino Unido, refiriéndose a la propuesta de su delegación sobre el embargo de los buques sujetos al control de efectivamente un solo propietario, dijo que a su delegación le había defraudado que la Conferencia no hubiera sido capaz de regular esta cuestión en el Convenio. No obstante, el Reino Unido consideraba alentador que la Conferencia no se hubiera mostrado indiferente a ella y que varias delegaciones hubieran reconocido que constituía realmente un problema importante que tenía que ser tratado. Hizo votos por que otros gobiernos interesados en promover los intereses superiores de la comunidad marítima y de los acreedores en los Estados ribereños continuase examinando la manera apropiada de oponerse a quienes intentaban, amparándose con el velo societario, sustraerse a las obligaciones que les incumbían en virtud de convenios internacionales.

13. El representante de las Islas Marshall dijo que, en el primer período de sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas, se había señalado que el proyecto de texto que se había convertido ahora en el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, de 1999, no tenía plenamente en cuenta la facultad reconocida al acreedor hipotecario en la legislación de muchas naciones de obtener la venta judicial del buque. Se disponía de esa facultad de conformidad con el derecho nacional y en virtud de las cláusulas de la hipoteca. En opinión de su delegación, una hipoteca naval, como la definida en el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, de 1993, no requería la retención de un buque para obtener una garantía. La hipoteca misma constituía la garantía, por lo menos con arreglo a la legislación de muchos Estados. En su opinión, el presente Convenio no impedía iniciar el procedimiento de ejecución hipotecaria, y hubiera preferido que se hubiese hecho constar así en el Convenio. Esos derechos y facultades reconocidos por la ley se fundaban en la hipoteca y quizás no estuvieran comprendidos en la definición de crédito marítimo enunciado en el artículo 1 del Convenio.

14. Instó a las organizaciones intergubernamentales, en particular a la OMI, la UNCTAD, el UNIDROIT y la CNUDMI, a que prosiguieran su labor sobre el desarrollo y la armonización de las normas relativas al reconocimiento de los derechos de garantía sobre bienes muebles y su ejecución internacional. Su delegación hubiera preferido que el Convenio reconociera el embargo preventivo como un concepto inserto en el contexto más amplio, pues estimaba que el Convenio debería incluir los medios de ejecución previstos en los artículos 11 y 12, entre otros, del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, de 1993, en virtud de los cuales podía interponerse una demanda de ejecución hipotecaria sin necesidad del proceso restrictivo y a menudo prolongado del embargo preventivo ("saisie conservatoire"). Su delegación continuaría trabajando en pro del reconocimiento de los derechos de los titulares de créditos garantizados con una hipoteca u otros títulos ejecutivos, y apoyaba sin reservas que los organismos internacionales continuasen su labor en ese ámbito.

15. El representante de Malta expresó la satisfacción de su delegación por la labor realizada por la Conferencia e instó a la OMI y la UNCTAD a que hicieran todo lo posible por lograr la pronta aplicación del Convenio, que constituía un hito en la historia del transporte marítimo internacional. Las actividades complementarias deberían comprender, en particular, la prestación de asistencia técnica para velar por la incorporación del Convenio en los ordenamientos jurídicos internos.

16. La representante de Dinamarca dijo que el objetivo del Convenio era facilitar el tráfico marítimo internacional. Para llegar a un acuerdo sobre el texto había sido necesario adoptar difíciles soluciones de transacción a fin de tener en cuenta los intereses de todas las partes implicadas. A tenor de lo dispuesto en el Convenio, el embargo por daños podría decretarse en muchas situaciones, en particular en supuestos de daño ambiental y créditos de naturaleza análoga. Destacó el espíritu de cooperación que había animado a todos los participantes en la Conferencia.

17. El representante de la Asociación Internacional de Proveedores de Efectos Navales expresó su disconformidad con el artículo 3 del Convenio, que limitaba la protección de sus miembros en comparación con el régimen vigente a tenor del Convenio Internacional relativo al Embargo Preventivo de Buques destinados a la Navegación Marítima, de 1952. A causa de las disposiciones del nuevo Convenio, los propietarios y gestores podrían hallarse en una situación en la que los proveedores no estuvieran dispuestos a proporcionar suministros a los buques en condiciones de crédito en blanco o sin garantía si hubiese alguna duda de que el pago estuviese debidamente protegido por el derecho internacional. Esto podría entorpecer considerablemente la libre explotación de un buque.

#### Aprobación del Acta Final

18. En su tercer sesión plenaria, celebrada el 12 de marzo de 1999, la Conferencia Diplomática Naciones Unidas/OMI aprobó el Acta Final de la Conferencia (A/CONF.188/L.3). Seguidamente el Acta Final fue firmada por los representantes de 68 Estados. (Véase el texto del Acta Final, incluida una lista de los 68 signatarios en el capítulo I supra.)

#### Declaraciones de clausura

19. El Secretario General de la UNCTAD destacó la importancia del nuevo Convenio en cuanto que contribuía a la armonización de la reglamentación marítima internacional. El Convenio, que tenía en cuenta la evolución reciente, representaba una mejora respecto del Convenio de 1952. Expresó su satisfacción por la labor realizada por la Conferencia sobre una cuestión que tradicionalmente había sido objeto de planteamientos divergentes en los distintos sistemas jurídicos. Tras resaltar algunos de los cambios introducidos por el Convenio, hizo votos por que el nuevo instrumento jurídico internacional tuviese una amplia aceptación internacional y alcanzase sus objetivos de facilitar el comercio y el transporte internacionales y promover el desarrollo mundial. Señaló, sin embargo, que la adopción de un nuevo instrumento internacional no era de por sí suficiente para lograrlo. La ratificación y aplicación de sus disposiciones eran esenciales para que tuviera éxito. Por consiguiente, invitó a los Estados que habían participado en la Conferencia a que estudiaran la posibilidad de proceder prontamente a la ratificación del nuevo tratado. Por último, hizo hincapié en que la preparación y feliz conclusión del nuevo instrumento jurídico por la UNCTAD y la OMI era otro ejemplo de cómo

la UNCTAD podía trabajar en armonía con otros organismos internacionales para la promoción de objetivos comunes.

20. La Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la Organización Marítima Internacional (OMI), hablando en nombre del Secretario General de la OMI, dijo que, a pesar del amplio grado de aceptación de que gozaba el Convenio Internacional Relativo al Embargo Preventivo de Buque Destinados a la Navegación Marítima, de 1952, casi medio siglo había transcurrido desde la adopción de ese tratado y en ese tiempo se habían producido cambios decisivos en la esfera de la navegación internacional. Esos cambios habían dado lugar a la necesidad de un nuevo tratado que, en un marco de seguridad jurídica, reflejara un planteamiento moderno de la terminología y tuviese en cuenta los nuevos aspectos de los créditos marítimos. Señaló que el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, de 1999, aun siendo claramente un texto transaccional, era con todo suficientemente flexible para conciliar los principales intereses y necesidades de todos los implicados en el tráfico marítimo mundial. Esto era motivo suficiente para estudiar su pronta ratificación y consiguiente entrada en vigor.

21. El Presidente de la Conferencia dijo que la adopción del nuevo Convenio constituía una importante manifestación de la voluntad política de poner al día las normas jurídicas internacionales. El texto adoptado constituía una buena solución de transacción entre sistemas jurídicos diferentes y no se apartaba de la finalidad principal del Convenio de 1952 en lo concerniente a la protección de los intereses tanto de los navieros como de los acreedores. El nuevo Convenio aclaraba una serie de conceptos jurídicos y conseguía, no sólo armonizar sus disposiciones con las del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, de 1993, sino también tener en cuenta los acontecimientos recientes en la esfera del derecho marítimo. Se felicitaba de la excelente cooperación entre la UNCTAD y la OMI, como un buen ejemplo de la vitalidad y capacidad del sistema de las Naciones Unidas.

### Capítulo III

#### CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

##### A. Apertura de la Conferencia (Tema 1 del programa)

22. La Conferencia fue inaugurada el lunes 1º de marzo de 1999 por el Secretario General Adjunto de la UNCTAD.

##### B. Elección del Presidente (Tema 2 del programa)

23. En su sesión plenaria de apertura, la Conferencia eligió Presidente al Sr. Zhu Zengjie (China).

##### C. Aprobación del reglamento (Tema 3 del programa)

24. En la misma sesión la Conferencia aprobó su reglamento, contenido en el documento A/CONF.188/2.

##### D. Aprobación del programa y organización de los trabajos de la Conferencia (Temas 4 y 5 del programa)

25. En la misma sesión la Conferencia aprobó el programa provisional contenido en el documento A/CONF.188/1. Por lo tanto, el programa de la Conferencia fue el siguiente:

1. Apertura de la Conferencia.
2. Elección del Presidente de la Conferencia.
3. Aprobación del reglamento.
4. Aprobación del programa.
5. Organización de los trabajos de la Conferencia.
6. Elección de Presidentes, Vicepresidentes y titulares de otros cargos.
7. Credenciales.
  - a) Nombramiento de una Comisión de Verificación de Poderes;
  - b) Informe de la Comisión de Verificación de Poderes.
8. Preparación y adopción de un convenio sobre el embargo preventivo de buques.
9. Examen y aprobación de resoluciones finales.

10. Otros asuntos.

11. Aprobación del informe de la Conferencia.

26. La Conferencia aprobó también la organización de los trabajos propuesta en el documento A/CONF.188/1. De esta manera, estableció una Comisión Principal encargada de examinar el conjunto del proyecto de articulado, incluidas las cláusulas finales. Estableció también un Comité de Redacción, al que encomendó la tarea de redactar los artículos o grupos de artículos sobre la base de las directrices que le impartiera la Comisión Principal y de informar a dicha Comisión. El Comité de Redacción fue encargado igualmente de redactar el acta final y un preámbulo del convenio y de presentar los textos redactados al Pleno de la Conferencia.

27. Los siguientes países integraron el núcleo del Comité de Redacción: Alemania, Argelia, Argentina, Bélgica, China, Côte d'Ivoire, Croacia, Dinamarca, Egipto, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Gambia, Ghana, Lituania, México, Reino Unido, Sri Lanka, Túnez y Turquía. El Comité de Redacción estaría abierto a todos los países participantes.

E. Elección de Presidentes, Vicepresidentes  
y titulares de otros cargos  
(Tema 6 del programa)

28. En la misma sesión, la Conferencia eligió los titulares de los siguientes cargos:

<u>Presidente de la Comisión Principal:</u>	Sr. K. J. Gombrii	(Noruega)
	Sr. K. J. Gombrii	(Noruega)
<u>Vicepresidentes:</u>	Sra. Ida Barinova	(Federación. de Rusia)
	Sr. Marc Gauthier	(Canadá)
	Sr. Eladio Peñaloza	(Panamá)
	Sr. Luigi Rovelli	(Italia)
	Sr. L. K. Sheri	(Singapur)
	Sr. Mahmoud Bahey Eldin Ibrahim Nasrah	(Egipto)
<u>Relator General:</u>	Sr. Walter de Sa'Leitao	(Brasil)

29. En su primera sesión, el Comité de Redacción eligió Presidente al Sr. Malcom J. Williams, Jr. (Estados Unidos de América).

F. Credenciales  
(Tema 7 del programa)

a) Nombramiento de una Comisión de Verificación de Poderes

30. La Conferencia nombró una Comisión de Verificación de Poderes integrada por los siguientes miembros: Australia, Benin, Brasil, China, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Filipinas, Haití, Mozambique.

b) Informe de la Comisión de Verificación de Poderes

31. En su tercera sesión plenaria, el 12 de marzo de 1999, la Conferencia aprobó el informe de la Comisión de Verificación de Poderes (A/CONF.188/4).

G. Aprobación del informe de la Conferencia  
(Tema 11 del programa)

32. En su tercera sesión plenaria, el 12 de marzo de 1999, la Conferencia aprobó su proyecto de informe (A/CONF.188/L.1) y autorizó al Relator a completar el informe para reflejar las deliberaciones de la última sesión plenaria.



Anexo

ASISTENCIA\*

1. Estuvieron representados en la Conferencia los siguientes Estados miembros de la UNCTAD:

Alemania	Ghana
Angola	Grecia
Argelia	Guinea
Argentina	Haití
Australia	Honduras
Belarús	Hungría
Bélgica	India
Benin	Indonesia
Brasil	Irán (República Islámica del)
Bulgaria	Iraq
Burundi	Islas Marshall
Camerún	Israel
Canadá	Italia
Chile	Japón
China	Kenya
Chipre	Letonia
Colombia	Líbano
Côte d'Ivoire	Liberia
Croacia	Lituania
Cuba	Madagascar
Dinamarca	Malta
Ecuador	Marruecos
Egipto	Mauritania
El Salvador	México
Emiratos Árabes Unidos	Mónaco
Eslovaquia	Mozambique
Eslovenia	Nigeria
España	Noruega
Estados Unidos de América	Países Bajos
Estonia	Pakistán
Etiopía	Panamá
Federación de Rusia	Perú
Filipinas	Polonia
Finlandia	Portugal
Francia	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Gabón	República Árabe Siria
Gambia	República de Corea
Georgia	

---

\* Véase la lista de participantes en el documento A/CONF.188/INF.1.

República Dominicana	Suiza
República Unida de Tanzania	Tailandia
Rumania	Trinidad y Tabago
Senegal	Túnez
Singapur	Turquía
Sri Lanka	Ucrania
Sudáfrica	Uruguay
Sudán	Viet Nam
Suecia	Yemen

2. Asistieron a la Conferencia como observadores los siguientes miembros asociados de la OMI:

Hong Kong (Región Administrativa Especial de China)  
Macao

3. Estuvieron representadas en la Conferencia las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Organización Árabe del Trabajo  
Organización de la Conferencia Islámica  
Organización de la Unidad Africana  
Organización de los Estados Americanos  
Organización Intergubernamental de Transporte Internacional por Ferrocarril

4. La Oficina de Asuntos Jurídicos y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados estuvieron representados en la Conferencia.

5. Estuvieron representadas en la Conferencia las siguientes organizaciones no gubernamentales:

#### Categoría general

Cámara de Comercio Internacional  
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres  
Federación Mundial de Asociaciones Pro Naciones Unidas

#### Categoría Especial

Asociación Internacional de Proveedores de Efectos Navales  
Asociación Internacional de Puertos  
Asociación Latinoamericana de Derecho de la Navegación y del Mar  
Cámara Naviera Internacional  
Comité Marítimo Internacional  
Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización  
Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores  
Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo  
Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos Naturales.

