



PERÚ

Ministerio de Relaciones Exteriores



"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA INTEGRACIÓN NACIONAL Y EL RECONOCIMIENTO DE NUESTRA DIVERSIDAD"

Lima, 28 MAR 2012

OF. RE (DGT) N° 3-0/14 c/a

Somete a la aprobación del Congreso de la República tratados celebrados por el Estado peruano.

Proyecto de Ley N° 298/2016-PE

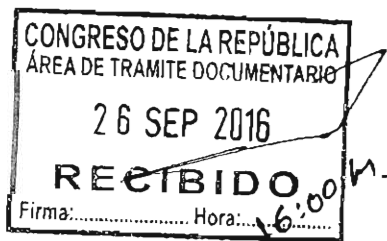
Señor Congresista
Daniel Fernando Abugattás Majluf
Presidente del Congreso de la República
Palacio Legislativo
Ciudad.-

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con la finalidad de remitir a su Despacho dos tratados que han sido celebrados por el Estado peruano y que, por sus contenidos y las obligaciones que derivan de éstos, deberán ser objeto de la respectiva aprobación parlamentaria previamente a su ratificación presidencial, conforme a lo prescrito por el artículo 56 de la Constitución Política del Perú.

En tal sentido, y en cumplimiento del artículo 76 numeral 1 literal (f) del Reglamento del Congreso de la República se acompañan los expedientes sustentatorios, a fin de considerar la aprobación de los instrumentos internacionales por parte de ese Poder del Estado y que a continuación se señalan:

- "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999", adoptado el 12 de marzo de 1999, en la ciudad de Ginebra, Confederación Suiza.
- "Estatuto de la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA)", hecho el 26 de enero de 2009, en la ciudad de Bonn, República Federal de Alemania.

Dios guarde a usted,



Rafael Roncagillolo Orbegoso
Rafael Roncagillolo Orbegoso
Ministro de Relaciones Exteriores

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 29 de marzo del 2012.

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 949 para su estudio y dictamen a la (s) Comisión (es) de Relaciones Exteriores. —

GIULIANA LASTRES BLANCO
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 17 de OCTUBRE de 2016.

De conformidad con el Acuerdo de Consejo Directivo N° 19-2016-2017/CONSEJO-CR, de fecha 7 de setiembre de 2016, actualícese el proyecto de ley N° 949/2011-PE asignándole el N° 294/2016-PE y pase a la(s) Comisión(es) de RELACIONES EXTERIORES. —

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES

INFORME (DGT) N ° 099-2011

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio N° 1564-2005-MTC/01, de 02 de septiembre de 2005, solicitó a la Dirección de Tratados, hoy Dirección General de Tratados el inicio del perfeccionamiento interno para la adhesión del Perú al “**Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques, 1999**”, adoptado el 12 de marzo de 1999, en la ciudad de Ginebra, Confederación Suiza.

El presente Convenio consta de 17 artículos, cuya finalidad es establecer uniformidad internacional en la esfera del embargo preventivo de buques, para así, facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del comercio marítimo mundial; para ello, se adjudican ciertas causales para la definición de crédito marítimo, como también del concepto de embargo.

Dentro de dicho concepto, sólo se podrá embargar en virtud exclusiva de un crédito marítimo, o de una resolución de un tribunal de una Parte en donde se haya practicado el embargo; salvo pacto en contrario. Dicho embargo procederá si la persona obligada es propietaria o poseedora del buque al momento de nacer el crédito marítimo o, al momento de ejercer el embargo; asimismo, si dicho sujeto no encuadra dentro de lo estipulado, se podrá ejercer esta medida si es que puede ejecutarse una sentencia relacionada con el buque y crédito, a través de su venta forzada o judicial.

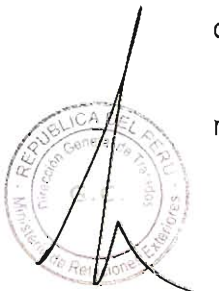
En caso que el buque ya haya sido embargado, la medida podrá levantarse si se ha dado garantía suficiente y de forma satisfactoria, excepto en casos de controversia sobre la propiedad del buque o la copropiedad o la utilización del mismo; así también a falta de acuerdo entre los sujetos para establecer la forma y satisfacción de la garantía. Para dichos casos, se recurrirá a la discrecionalidad del juez para resolver los mismos.

De igual forma, no se podrá reembargar un buque o aplicar otro embargo al mismo crédito cuando; la naturaleza o cuantía de la garantía sea inadecuada respecto al crédito o al buque, cuando el deudor no sea capaz de poder cumplir con su obligación, o cuando el buque haya sido liberado bajo consentimiento del acreedor, o esta no haya podido impedir tal acción.

El Tribunal del Estado en donde se ha practicado el embargo decidirá la cuantía, forma y condiciones mediante las cuales se compensará al deudor en caso de ser perjudicado por el embargo, del mismo modo dicho Tribunal podrá determinar la responsabilidad del acreedor si es que ese embargo perjudicó a la otra Parte por ser ilícito o injustificado o por haberse pedido y prestado una garantía excesiva, para ello, se aplicará la legislación interna en donde se haya practicado el embargo.

Asimismo, este Tribunal será competente para conocer el fondo del litigio, salvo pacto en contrario entre las Partes. De igual forma, el Tribunal podrá declinar su competencia a favor de otro Estado si es que su ley lo autoriza, en ese caso, el Tribunal que ha declinado deberá de oficio, fijar un plazo para que el acreedor entable la demanda ante un Tribunal competente.

Las cláusulas del presente Convenio se aplicarán a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de un Estado Parte, el mismo no afectará las facultades



de dicho Estado para retener un buque, como también para establecer medidas que afecten el patrimonio del deudor; asimismo, no afectarán las normas internas de los Estados Miembros, como su aplicación. Lo establecido en el aludido instrumento internacional no se aplicará sobre buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados para servicio público no comercial.

El presente Convenio estará abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas desde el 01 de septiembre de 1999 hasta el 01 de septiembre de 2000, después de tal fecha, el mismo quedará abierto a la adhesión, en el caso de firma ad referendum, el instrumento de ratificación será depositado ante el Secretario General de las Naciones Unidas, dicho Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha en la cual diez Estados hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él.

En caso de reserva, la misma se realizará al momento de la firma o cuando se manifieste el consentimiento de la Parte, dando un índice taxativo de temas a los cuales se pueda dar reserva. Para la revisión o enmienda, se realizará una Conferencia en la que se aprobará la enmienda o reserva siempre y cuando un tercio de las Partes así lo soliciten.

El Ministro de Transportes y Comunicaciones, con Oficio N° 1564-2005-MTC/01, de 02 de septiembre de 2005, adjuntó los Informes de la Dirección General de Transporte Acuático N° 108-2005-MTC/13, de 09 de agosto de 2005, y de la Oficina General de Asesoría Jurídica N° 1642-2005-MTC/08, de 01 de agosto de 2005, a través de los cuales expresaron opinión favorable, recomendando la adhesión al mencionado instrumento internacional.

La Dirección Nacional de Justicia del Ministerio de Justicia, con Oficio N° 1845-2006-JUS/DNJ de 23 de junio de 2006, adjuntó el Informe de la Oficina de Coordinación con la Administración de Justicia N° 087-2006-JUS-DNJ/DICAJ, de 23 de junio de 2006, indicando su conformidad.

La Secretaría General de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos, por Oficio N° 1487-2006-SUNARP-GL/SG, de 12 de julio de 2006, adjuntó el Oficio de la Gerencia Registral N° 0233-2006-Sunarp/GR, de 08 de mayo de 2006, así como el Informe N° 012-2006-SUNARP/GR-JGC, de 04 de mayo de 2006, expresando no tener observación alguna.

La Dirección de Soberanía, Aguas Fronterizas del Ministerio de Relaciones Exteriores, mediante Memorándum (AMA) N° 081 de 04 de abril de 2006, opinó favorablemente.

El Asesor del Ministro para Asuntos de Derechos del Mar, a través del Memorándum (AAM) N° 231, de 13 de octubre de 2006, después de analizar detalladamente los alcances del presente Convenio, ha manifestado que las disposiciones del mismo, así como, del Convenio sobre Hipotecas Navales de 1993 (vinculado al presente Convenio) se encuentran actualmente en vigencia para los países de la Comunidad Andina, mediante la Decisión 487 del 07 de diciembre de 2000. De tal modo, que al ratificar el citado Convenio, nuestro país estará ampliando el ámbito de las disposiciones sobre la materia que vienen rigiendo por más de cinco años en el Perú.

La Asesoría Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores, mediante Memorándum (AJU) N° 073-2006, de 08 de marzo de 2006, señaló que el Convenio versa sobre materias contenidas en el último párrafo del artículo 56° de la Constitución Política del Perú.



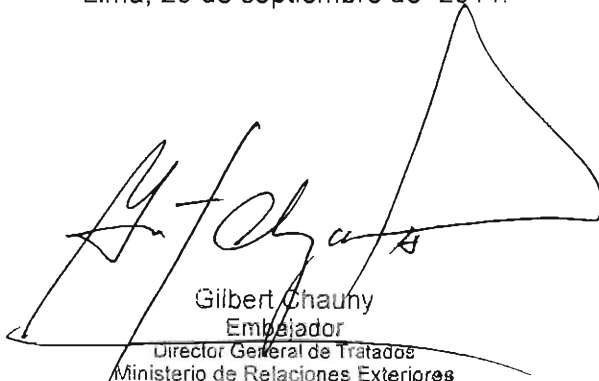
La Dirección General de Tratados tiene a bien precisar que hay que considerar que para el embargo preventivo de buques se podrá requerir de medidas legislativas para su aplicación, ya que se necesitarán normas complementarias para tal efecto, y para ello se tendrán que modificar normas de rango legal o adoptar medidas legislativas, de conformidad con el artículo 56 de la Constitución Política del Perú

Por las consideraciones expuestas la Dirección General de Tratados, considera relevante, conforme lo dispone el artículo 56 párrafo segundo de la Constitución Política del Perú y el artículo 2 párrafo primero de la ley 26647, que el **“Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques, 1999”**, adoptado el 12 de marzo de 1999, en la ciudad de Ginebra, Confederación Suiza, sea remitido al Congreso de la República, para su respectiva aprobación parlamentaria y posterior ratificación por parte del señor Presidente de la República.

Lima, 29 de septiembre de 2011.

LGF




Gilbert Chauny
Embajador
Director General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

704.94

MEMORANDUM (AJU) N° 073 - 2006

A : Dirección de Tratados

DE : Asesoría Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores

ASUNTO : Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques, 1999

REF. : Memorándum (TRA) N° 879
 Memorándum (TRA) N° 753

FECHA : 8 de marzo de 2006

Con relación al asunto antes indicado, debemos precisar lo siguiente:

1. A través de los Memorándum de la referencia, se ha solicitado, para fines de perfeccionamiento, la opinión de esta Asesoría en torno al "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques" (en adelante El Convenio) suscrito en Ginebra en 1999. Este Convenio ha sido firmado por el Gobierno del Perú, y aún no ha entrado en vigencia según información proporcionada por esa Dirección.
2. El Convenio establece que un Estado que manifieste su consentimiento en obligarse por el mencionado Convenio después 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" (párrafo 2, artículo 14).
3. Al respecto, cabe mencionar que mediante la Decisión 487 de la Comunidad Andina, de fecha 17.12.2000, se aprobó el régimen de las "Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques". La Decisión 487 tuvo como base el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999 antes indicado y el Convenio de Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993, entre otros instrumentos.
4. Las disposiciones de la Decisión 487 guardan armonía con las de El Convenio. No obstante, la norma que establecía que "Las disposiciones de la presente Decisión no se interpretarán en el sentido que crean un privilegio marítimo" que estaba inicialmente contenida en el artículo 55 de la Decisión 487, pero que fue derogada por el artículo 2 de la Decisión 532, es recogida en el artículo 9 de El Convenio.



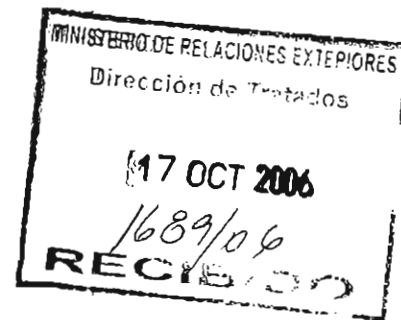
De otro lado, considerando que el embargo preventivo de buques podría requerir de medidas legislativas para su aplicación, esta Asesoría coincide con la opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que al referirse a la ratificación de El Convenio y del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 en el Informe N° 1642-2005-MTC/08, señala que "resulta necesario dictar normas complementarias para ejecutar los referidos convenios, por lo que antes de ser ratificados por el Presidente de la República deben ser aprobados por el Congreso de la República..."

6

6. Por lo expuesto, a juicio de esta Asesoría el Convenio en cuestión debe ser aprobado previamente por el Congreso de la República porque puede requerir la modificación de una ley, o de medidas legislativas para su ejecución de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56 de la Constitución Política. En tal sentido, deberá perfeccionarse de conformidad con el referido artículo constitucional, el primer párrafo del artículo 2 de la Ley N° 26647 y el artículo 1 de la Resolución Legislativa N° 017-2003-CR.


Ramón Bahamonde B.





A la : Dirección de Tratados

Del : Embajador Jorge Chávez Soto
Asesor del Ministro para Asuntos de Derecho del Mar

Asunto : Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques, 1999

Referencia: Memorándum No. TRA0911/2006

En atención a su Memorándum de la referencia, y luego del correspondiente análisis del Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999, esta Asesoría estima que su ratificación por el Perú resulta conveniente, en consideración de las razones que se señalan a continuación:


1. En Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999 es fruto de un esfuerzo concertado de la UNCTAD, el Comité Marítimo Internacional y la Organización Marítima Internacional, con el propósito de dotar a la comunidad marítima internacional de un convenio orientado a perfeccionar las disposiciones actualmente en vigor sobre la materia, contenidas en el Convenio sobre Embargo Preventivo de Buques del año 1952, considerado uno de los convenios sobre Derecho Internacional Privado más logrados.
2. Superando algunos inconvenientes que el Convenio de 1952 presentaba para los países de tradición jurídica civilista -como es el caso del Perú-, el Convenio de 1999 es el resultado de una significativa concertación entre dichos Estados y los Estados anglosajones. Sus disposiciones representan un equilibrio entre la tradición civilista -en la cual el embargo preventivo de buques se efectúa sobre una base muy amplia y flexible de condiciones, independientemente de la naturaleza del crédito marítimo que da lugar al embargo-, y el Common Law -en el que el embargo preventivo tradicionalmente ha sido posible sobre la base de un número muy limitado de créditos marítimos. La fórmula de compromiso lograda en el Convenio de 1999 consiste en permitir el embargo preventivo en el caso de registrarse un crédito marítimo emanado de alguno de los supuestos incluidos en un listado muy amplio de posibilidades.
3. El Convenio fue elaborado con el propósito de lograr también un equilibrio entre los intereses de los propietarios de la carga y los propietarios del buque a fin de garantizar tanto el libre movimiento de los buques como el derecho de los acreedores de obtener una garantía para sus créditos marítimos.
4. Si bien el Convenio sobre Embargo preventivo de Buques de 1999 no es perfecto (contiene algunas áreas oscuras, como lo es la manera en que puede ser probada una "amenaza" de daño al medio ambiente, situación que da lugar a un crédito marítimo en base al cual es posible proceder al embargo

preventivo de buques al amparo de esta Convención; y ciertas imperfecciones, como lo es el enorme peso que otorga a la aplicación de la *lex fori* o del *forum arresti* para determinar la procedencia del embargo preventivo en virtud de un privilegio marítimo, dejando de lado la aplicación de la ley de conformidad con la cual dicho crédito fue instaurado), constituye un texto bastante logrado en aras de lograr uniformidad internacional respecto del embargo preventivo de buques y de se modo facilitar el transporte marítimo y el comercio internacional.

5. Una cuestión que merece mención especial, es el tema de la aplicación del Convenio. De conformidad con su articulado, el Convenio se aplica a todos los buques (y no exclusivamente a los de navegación marítima, aunque se reconoce la potestad de cada Estado de excluir de la aplicación del Convenio a todos los buques que no sean de navegación marítima), sea que enarboles o no el pabellón de un Estado Parte -lo cual fomenta una amplia aplicación del Convenio-, dentro de la jurisdicción nacional. De conformidad con el artículo 54 de la Constitución Política del Perú, nuestro país ejerce jurisdicción sobre 200 millas del mar adyacente a sus costas a partir de las líneas de base establecidas por la ley vigente, es decir, por la Ley sobre Líneas de Base. De ese modo, el Convenio sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999, que es un convenio de Derecho Marítimo Internacional, es decir, de Derecho Internacional Privado, sería de aplicación en toda la extensión del Dominio Marítimo del Perú, incidiendo sobre la competencia en materia civil de nuestro país sobre la totalidad del área marítima sobre la cual le corresponde ejercer jurisdicción.
6. Finalmente, cabe mencionar que tanto las disposiciones del Convenio sobre Embargo preventivo de Buques de 1999 como las del Convenio sobre Hipotecas Navales de 1993 (que está estrechamente vinculado al primero, debido a que los créditos por hipotecas navales se encuentran entre los que pueden dar lugar a un embargo preventivo de buques) se encuentran actualmente en vigor para los países de la Comunidad Andina, a través de la Decisión 487, del 7 de diciembre del año 2000. De este modo, al ratificar el Perú el Convenio sobre Embargo preventivo de Buques de 1999 nuestro país estará, en términos prácticos, ampliando el ámbito de las disposiciones sobre la materia que vienen rigiendo por más de cinco años en el Perú.

Lima, 13 de octubre del 2006

MAC


JORGE CHÁVEZ SOTO
EMBAJADOR
Asesor del Ministro en
Derecho del Mar

MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES

MEMORANDUM (AMA) No. 81



A LA : Dirección de Tratados.
DE LA : Dirección de Soberanía Marítima. Aguas Transfronterizas
ASUNTO : Aprobación y ratificación de los Convenios Internacionales sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval (1993) y sobre Embargo preventivo de buques (1999).

Con relación a los Convenios Internacionales sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval (1993) y sobre Embargo preventivo de buques (1999), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por oficio N° 1564-2005-MTC/01 sustentado en los informes Nos. 108-2005-MTC/13 y 1642-2005-MTC/08 que acompaña como anexo, ha solicitado a esta Cancillería iniciar el trámite de aprobación y ratificación de dichos convenios internacionales.


El informe N° 1642-2005-MTC/08 emitido por la Directora General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, refiriéndose al informe del Director General (e) de Transporte Acuático (108-2005-MTC/13), señala que la incorporación de ambos convenios internacionales a nuestra legislación contribuiría al proceso de armonización de la normativa internacional sobre la materia, más aún cuando resulta necesario dictar normas complementarias para ejecutar los referidos convenios, por lo que antes de ser ratificados por el Presidente de la República deben ser aprobados por el Congreso de la República, en aplicación del artículo 56° de la Constitución Política del Perú.

Al respecto, la Directora de Asuntos Legales, mediante memorándum DGL/ALA N° 2348 del 16-12-2005, cuya copia acompaño, concuerda con lo expresado por la Directora General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y expresa que se debe iniciar el trámite ante el Congreso de la República, en cumplimiento del artículo 56° de la Constitución y de la Ley 26647, que establece las normas que regulan los actos relativos al perfeccionamiento de los tratados celebrados por el Estado peruano.

Por su parte, el Asesor Jurídico por Memorándum N° AJU N° 074-2006, del 9-3-2006, cuya copia acompaño, concluye que dichos convenios deben ser aprobados previamente por el Congreso de la República antes de su adhesión y ratificación.

Esta Dirección, coincide con las opiniones antes mencionadas en el sentido que dichos convenios deberán remitirse al Congreso para su aprobación, en caso se requieran medidas legislativas para su ejecución; sin embargo, sugiere a esa dirección efectuar la consulta al Ministerio de Justicia, dado que el Congreso podría solicitar que se acompañe la opinión de dicho sector.

Lima, 4 de abril de 2006


LILIANA GOMEZ DE WESTON
Consejera
Dirección de Soberanía Marítima,
Aguas Transfronterizas



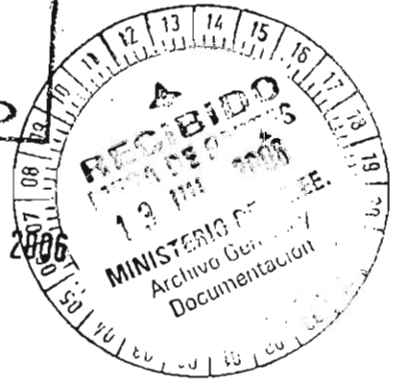
SUNARP

SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE LOS REGISTROS PÚBLICOS

“AÑO DE LA CONSOLIDACIÓN DEMOCRÁTICA”

Lima, 12 JUL. 2006

Dirección de Tratados
14 JUL 2006
1008/06
RECIBIDO



OFICIO N° 1487-2006-SUNARP-GL/SG

Señor Consejero
EUGENIO MAURY PARRA
Consejero encargado de la Dirección de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
Presente.-

Asunto : Opinión en torno a “Convenios Internacionales sobre privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, así como Embargos Preventivos de Buques”.

Ref. FO.RE (TRA) N° 4-4-A/5



Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, mediante el cual solicita a la Gerencia Legal opinión en torno al “Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques, 1999”.

Sobre el particular, adjunto al presente remito a usted copia de la opinión emitida por la Gerencia Registral de la SUNARP, órgano especializado en aspectos relacionados con el procedimiento registral, respecto a los convenios remitidos, contenida en el oficio N° 0233-2006-SUNARP/GR así como en el Informe N° 012-2006-SUNARP/GR-JGC.

Sin otro particular, hago llegar a usted las seguridades de mi consideración.

Atentamente,



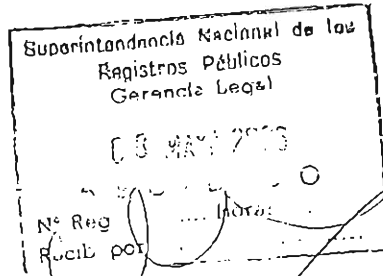
[Signature]
DR. CESAR DELGADO BACHMANN
SECRETARIO GENERAL
SUNARP

MRE	
MESA DE PARTES	
RECIBIDO	
25.7.2006	
CODIGO	TRA
Trámite a cargo de	13 JUL. 2006
Copias para información	
- 1	
- 2	
- Observaciones	
REF. EMBARGO BUQUES	



SUNARP

SUPERINTENDENCIA NACIONAL
DE LOS REGISTROS PÚBLICOS



San Isidro,

CARGO

- 8 MAYO 2006

OFICIO No. 0233-2006-Sunarp/GR

Señor doctor
DANIEL FERNÁNDEZ CANGAHUALA
Gerente Legal
Presente.-

Asunto: Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques, Convenio Internac. sobre Privilegios Marítimos, Hipoteca Naval.
Ref. : Oficio No. 343-2006-Sunarp/GL

Es grato dirigirle el presente con relación al asunto del rubro, mediante el cual anexa el Oficio RE (TRA) No. 4-4-A/2 c/a, del Consejero Enc. de la Dirección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, por el que se solicita opinión registral respecto al Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval 1993.

Al respecto, debo manifestar a usted que el objetivo de este convenio en el marco del Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999, es facilitar el desarrollo ordenado y armonioso del comercio marítimo mundial, estableciendo uniformidad internacional en las esferas del embargo preventivo de buques, por ello se establece que un buque puede embargarse en virtud al crédito marítimo; debiéndose ordenar el embargo y levantar éste por resolución de un tribunal del estado en el cual se haya practicado el embargo (judicialidad del embargo), además de disposiciones procedimentales.

Este Convenio, para efectos de inscripción y levantamiento de embargos no se contradice con nuestra legislación nacional, por lo que están sujetos a nuestras leyes, teniendo un carácter imprescindiblemente judicial.

En el Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993, se establece que no se ha de autorizar la cancelación del registro de un buque en tanto no se hayan cancelado todos los gravámenes.

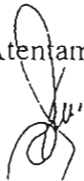
En este Registro debe constar como mínimo el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o gravamen, el importe máximo garantizado, la fecha y demás circunstancias que determinen su rango respecto de otras hipotecas inscritas.



Se establece que los privilegios marítimos tendrán preferencia sobre las hipotecas y gravámenes inscritos, así como de los créditos originados en los sueldos de la tripulación, muerte o lesiones sobrevenidas en relación directa con la explotación del buque, las recompensas derivadas del salvamento del buque, derechos de puerto y similares, los originales en la culpa extracontractual o daño causado por la explotación del buque (excepto en el caso de transporte de hidrocarburos y/o materiales radioactivos).

Finalmente, como los convenios mencionados no contradicen la legislación nacional en materia registral, esta Gerencia considera la **no objeción para su correspondiente ratificación.**

Atentamente,



GASTÓN L. CASTILLO DELGADO
Gerente Registral





SUNARP

SUPERINTENDENCIA NACIONAL
DE LOS REGISTROS PÚBLICOS

INFORME N° 012-2006-SUNARP/GR-JGC

PARA : Dr. Gastón Castillo Delgado
Gerente Registral de la SUNARP

DE : Javier E. Galdos Carvajal
Abogado de la Gerencia Registral

ASUNTO : Convenio Internacional Sobre el Embargo Preventivo de Buques, y Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval.

REFERENCIA : Oficio N° 343-2006-SUNARP/GL

FECHA : 04 de mayo de 2006.

I. ANTECEDENTES:

Ha sido recibido el oficio de la referencia, el mismo que remite los documentos a través de los cuáles el Consejero Encargado de la Dirección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó opinión sobre el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, y el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993; respecto de los que se solicita se emita opinión registral.

II. ANÁLISIS:

2.1. Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999:

El convenio en referencia tiene por objeto facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del comercio marítimo mundial, estableciendo uniformidad internacional en la esfera del embargo preventivo de buques.

Conforme a ello se establece que un buque sólo podrá embargarse en virtud de un crédito marítimo, debiendo ordenarse y levantarse el embargo por resolución de un tribunal del estado en el que se haya practicado el embargo (judicialidad del embargo), además de otras disposiciones procedimentales.

Se advierte que el Convenio en mención no contradice la legislación nacional para efectos de la inscripción y levantamiento de embargos, los mismos que quedan sujetos a nuestras leyes y tienen el carácter de ser necesariamente judiciales.

J. Galdos

D:\Documents and Settings\SUNARP\Informes\012-06- 599-convenios internacionales.docD:\Document and Settings\SUNARP\Informes\012-06- 599-convenios internacionales.doc

14

2.2. Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993:

El Convenio en referencia fue elaborado como resultado del trabajo de la conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional creada para la elaboración de un Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca Naval, en el que el Perú participó a través de sus representantes, tal como aparece del acta final de la referida Conferencia de Plenipotenciarios.

El Convenio en mención busca mejorar las condiciones de financiación de los buques y el desarrollo de las flotas mercantes nacionales, para lo cual se reconoce la conveniencia de uniformidad en la esfera de privilegios marítimos y la hipoteca naval.

El Convenio prevé que tales hipotecas (y en general gravámenes) hayan sido constituidos e inscritos en un registro de conformidad con la legislación del Estado en el que esté matriculado el buque; así como que dicho registro y los documentos presentados puedan ser consultados libremente¹, regulándose el rango de las hipotecas conforme a la legislación del estado de matrícula del buque.

Se establece que no se autorizará la cancelación del registro de un buque en tanto no hayan sido cancelados todos los gravámenes, notificándose además a los acreedores.

Se establece asimismo que los privilegios marítimos² tendrán preferencia sobre las hipotecas y gravámenes inscritos.

El documento contiene otras disposiciones sin trascendencia registral.

Del análisis de las disposiciones aludidas que tienen relevancia registral se puede advertir que las mismas no contradicen en modo alguno la legislación nacional sobre la materia, ajustándose a nuestro sistema de registro público, y respetando las particulares características de nuestra legislación para efectos de la constitución e inscripción de gravámenes.

III. CONCLUSIÓN:

Tal como se ha expuesto en el punto II. Análisis del presente Informe, dado que los convenios internacionales aludidos no contradicen la legislación nacional en materia

- 1 Debiendo constar en el Registro como mínimo el nombre y la dirección de la persona a favor de la que se haya constituido la hipoteca o gravamen, el importe máximo garantizado, la fecha y demás circunstancias que determinen su rango respecto de otras hipotecas inscritas.
- 2 Créditos originados en los sueldos de la tripulación, muerte o lesiones sobrevenidas en relación directa con la explotación del buque, las recompensas derivadas del salvamento del buque, derechos de puerto y similares, los originados en la culpa extracontractual o daño causado por la explotación del buque (excepto en el caso de transporte de hidrocarburos y/o materiales radioactivos).

15

registrar, no existiría objeción alguna de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos respecto a su ratificación.

Atentamente,



Javier E. Galdos Carvajal
ABOGADO
Gerencia Registral



Dirección Nacional de Justicia

Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección de Tratados
28 JUN 2006
1030/06
RECIBIDO



Miraflores, 23 JUN 2006

OFICIO N° 1845 -2006-JUS/DNJ

Señor Consejero
EUGENIO MAURY PARRA
Director de la Dirección General de Tratados
del Ministerio de Relaciones Exteriores
Presente.-

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación a su OF. RE (TRA) N° 2-19-B/250, a fin de remitirle el Informe N° 057-2006-JUS/DNJ-DICAJ, elaborado por la Dirección de Coordinación con la Administración de Justicia, de esta Dirección Nacional, que contiene la opinión, sobre el "Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques 1999"

Sin otro particular, aprovecho la ocasión, para renovar le las muestras de mi especial consideración.

Atentamente,



RAUL CALLIRGOS VELARDE
Director Nacional de Justicia

MESA DE PARTES	
RECIBIDO	
2-19-B/587	
CODIGO:	TRA
Trámite a cargo de:	28 JUN. 2006
Copias para información	
1	
2	
Observaciones	JA

17



Dirección Nacional de Justicia

INFORME N° 087 -2006-JUS/DNJ-DICAJ

A : **Dr. RAUL CALLIRGOS VELARDE**
Director Nacional de Justicia

De : **Dr. FERNANDO DE LAMA ALEMAN**
Director de la Oficina De Coordinación con la
Administración de Justicia

Asunto : OF.RE (TRA) N° 2-19-B/250 de la Dirección de Tratados del
Ministerio de Relaciones Exteriores.

Fecha : 23 JUN 2006

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de informar lo siguiente:

ANTECEDENTES

Mediante OF.RE.(TRA) N° 2-19-B/250, la Dirección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, remitió a este sector el "Convenio sobre el Embargo Preventivo de los Buques 1999"

ANALISIS

Este Convenio tiene por finalidad crear un marco jurídico a fin de proteger los intereses de todos los propietarios, acreedores y del buque garantizando la libre circulación de los buques y prohibiendo su embargo preventivo por alegaciones de derechos o créditos injustificados y alegaciones de derechos o créditos no relacionados con la explotación de los buques, así como mejorar la situación actual de los intereses de las autoridades portuarias y prever la protección de los propietarios y arrendatarios de los buques embargados.

En lo que se refiere a la definición de embargo, solamente hace referencia a medidas materiales teniendo en cuenta que en la definición de embargo es mas extensiva porque se entiende toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta como medida precautoria por resolución judicial en garantía de un

FDA/sfa

18



Dirección Nacional de Justicia

crédito marítimo, pero no el embargo de un buque en ejecución de una sentencia, un laudo arbitral u otro instrumento ejecutorio.

En este instrumento, refiere que los buques que son embargados en Estado ribereño, causan graves inconvenientes al puerto, en este caso, el puerto se ve obligado a pedir al Tribunal que impuso el embargo que desplace los buques, incurriendo en costos y gastos que quizá no se recuperen de quienes embargaron los buques, por consiguiente consideramos que debería establecerse en el Convenio para proteger a las autoridades portuarias. un requisito a fin de requerir al acreedor que solicita el embargo que preste fianza por los gastos judiciales y los costos operacionales que puedan ocasionar o en que puedan incurrir las autoridades portuarias como consecuencia del embargo.

Por crédito marítimo se entiende toda alegación de un derecho o de un crédito, por lo que debería, tomarse en cuenta también todos aquellos otros créditos concernientes a la propiedad, la construcción, la posesión, la administración, la explotación o el comercio de un buque, o que tenga por causa alguna de esas actividades o instituciones, o que tenga por causa una hipoteca o crédito marítimo o un gravamen inscribible del mismo género impuesto sobre un buque.

En este convenio, establece que un buque podrá ser embargado aunque esté dispuesto a hacerse a la mar o esté en viaje. Ahora bien, el embargo de un buque que esté dispuesto para hacerse a la mar o esté en viaje no es conveniente, porque puede desestabilizar la práctica habitual del comercio afectando a clientes no involucrados en el crédito.

CONCLUSION

Estamos de acuerdo, con el presente "Convenio sobre el Embargo Preventivo de los Buques 1999" teniendo como objetivo general garantizar el libre movimiento del buque y favorecer el comercio marítimo internacional.

Asimismo, coincidimos en que los efectos del embargo estén regulados en el presente Convenio, así como en la legislación nacional de cada país, que intervienen en el presente Convenio

consideramos que se debe requerir al acreedor que solicita el embargo que preste fianza por los gastos judiciales y los costos operacionales que puedan ocasionar o en que puedan incurrir las autoridades portuarias como consecuencia del embargo.

FDA/sfa

19



Dirección Nacional de Justicia

Somos de la opinión que el embargo de un buque que esté dispuesto para hacerse a la mar o esté en viaje no debe realizarse, porque puede desestabilizar la práctica habitual del comercio afectando a clientes no involucrados en el crédito.

En lo que respecta al procedimiento de embargo a los buques, se sugiere se tome en cuenta los requisitos establecidos en el presente convenio, a fin de ser más ágil y viable el debido embargo,

Es todo cuanto informo a usted.

Atentamente,

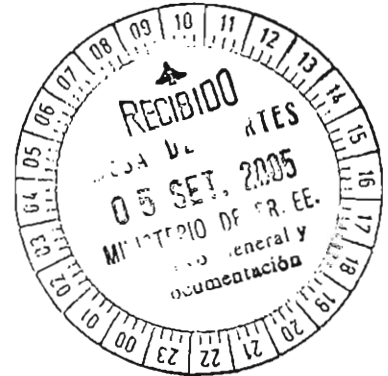
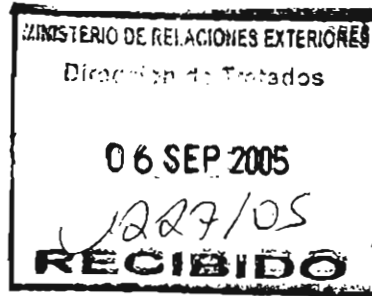
.....
FERNANDO DE LAMA ALEMÁN
Director
Dirección de Coordinación con la
Administración de Justicia

FDA/sfa

"AÑO DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA INTEGRACIÓN"

Lima, **02 SET. 2005**

OFICIO N° 1564-2005-MTC/01



Señor Embajador
OSCAR MAÚRTUA DE ROMAÑA
Ministro de Relaciones Exteriores del Perú
Presente.

Referencia: Ratificación de los Convenios Internacionales sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval (1993) y sobre Embargo Preventivo de Buques (1999)

Me dirijo a usted para saludarlo cordialmente y en el marco de las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ley N° 26647, solicitar a su Despacho se sirva disponer las gestiones que correspondan a fin de iniciar el trámite de aprobación y ratificación de los Convenios señalados en la referencia, toda vez que dichos instrumentos constituyen un esfuerzo de las Naciones Unidas a través de la Organización Marítima Internacional – OMI y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo – UNCTAD a fin de modernizar y armonizar el Derecho Marítimo Internacional para la aplicación de privilegios marítimos, hipoteca naval y embargo preventivo de buques.

El Convenio sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (1993) modera la existencia legal de privilegios marítimos, reduciéndolos convirtiendo a la hipoteca naval en un mecanismo más atractivo para las instituciones financieras.

El Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques (1999) permitirá el ejercicio de medidas cautelares, como el embargo preventivo, a fin de exigir el cumplimiento de obligaciones insolutas, facilitando al deudor la presentación de una garantía para que pueda continuar explotando comercialmente el buque. Igualmente, se evitará la congestión de los puertos como consecuencia de la inmovilización de los buques y, de otro lado, se facilitará el embargo de buques de cualquier nacionalidad que se encuentren en nuestro dominio marítimo.

Los Convenios Internacionales cuya aprobación se solicita reemplazarían a los Convenios de 1926 y 1967 sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, y al Convenio de 1952 sobre Embargo Preventivo de Buques.

Igualmente, es oportuno mencionar que los Convenios señalados en la referencia, constituyen fuentes inmediatas de la Decisión 487 de la Comunidad Andina sobre Garantías Marítimas y Embargo Preventivo de Buques, y su modificatoria a través de la Decisión 532, las cuales tienen preeminencia y se aplican directamente al Perú en virtud del artículo 3° del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina. Asimismo, no existiría contradicción o incoherencia entre lo estipulado en las normas supranacionales antes mencionadas y lo establecido por los Convenios Internacionales, por lo que no habría obstáculo alguno para que el Perú los ratifique.



En ese sentido, remito a su Despacho los Informes Nros. 108-2005-MTC/13 y 1642-2005-MTC/08 así como copia de los Convenios Internacionales sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y sobre Embargo Preventivo de Buques.

Hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y deferencia personal.

Atentamente,


JOSE JAVIER ORTIZ RIVERA
Ministro de Transportes y Comunicaciones

Ministerio de Relaciones Exteriores
ARCHIVO GENERAL Y DOCUMENTACION

MESA DE PARTES

RECIBIDO

CODIGO: 2-15/12

Trámite a cargo de:

TRA ✓

05 SET. 2005

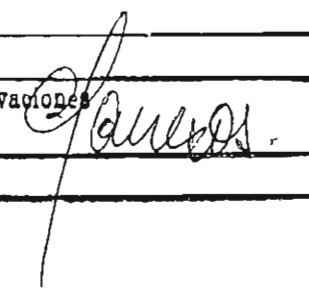
Copias para Información

1 R. Malca

2

3

Observaciones





INFORME N° 108 -2005-MTC/13

M. T. C. 10.08
Despacho Vice Ministro
de Transportes
11 AGO 2005
MESA DE PARTES
POR:
REG. N°: SN/108/13

Al : VICEMINISTRO DE TRANSPORTES
Del : DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE ACUÁTICO (e)
Asunto : Ratificación de los Convenios Internacionales sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (1993) y sobre el Embargo Preventivo de Buques (1999)
Fecha : Lima, **09 AGO. 2005**

Es grato dirigirme a usted, para alcanzarle la opinión de la Dirección General de Transporte Acuático, sobre la importancia de que el Perú ratifique los Convenios Internacionales sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (1993), y sobre el Embargo Preventivo de Buques (1999).

1. El **Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993**, y el **Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999**, constituyen la culminación de un esfuerzo de las Naciones Unidas, a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), que tuvo por finalidad modernizar y armonizar el Derecho marítimo internacional respecto a la aplicación de tres institutos de singular trascendencia en el comercio marítimo internacional, esto es: los privilegios marítimos, la hipoteca naval y el embargo preventivo de buques.

En efecto, los referidos instrumentos internacionales, buscan reemplazar los Convenios de 1926 y 1967 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, y el Convenio de 1952 sobre el Embargo Preventivo de Buques¹.

2. El **Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993** – en los sucesivos el Convenio de 1993–, persigue una revalorización de la hipoteca naval, garantía marítima de inmensa utilidad para dinamizar la adquisición de buques y reemplazar las flotas mercantes de los países en desarrollo. La hipoteca naval, deviene en el mecanismo más idóneo para garantizar la compra-venta de buques y su validez y aceptación en las transacciones mercantiles, se había visto opacada por la presencia de diversos privilegios marítimos² que le restaron eficacia.

El Convenio de 1926 y en menor medida el de 1967, sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, consignan un número elevado de privilegios marítimos con preferencia sobre la hipoteca naval, lo que produjo la desvalorización de una institución marítima de tanto arraigo e importancia. En este sentido el Convenio de 1993, viene a moderar la existencia legal de los privilegios marítimos, reduciéndolos, y volviendo atractiva para las

¹ De ninguno de los referidos convenios internacionales marítimos la República del Perú es parte.

² Los privilegios marítimos son garantías marítimas ocultas –pues no se inscriben en el registro de buques–, que en la práctica tienen incluso un mejor rango de preferencia que las hipotecas navales inscritas.



23
Gobierno del Perú



instituciones financieras, las garantías marítimas mediante la constitución de hipotecas navales

3. El esfuerzo de elaborar y aprobar el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999 –en lo sucesivo el Convenio de 1999–, al igual que lo sucedido con el Convenio de 1993, tuvo por finalidad modernizar, en este caso, el instituto que se encontraba normado por el Convenio de 1952.

El Convenio de 1999, permite el ejercicio de una medida cautelar –como es el embargo preventivo de buques– para demandar el cumplimiento de obligaciones insolutas por parte del deudor, facilitando que éste –con la presentación de una garantía–, pueda continuar explotando comercialmente el buque, lo que le permitirá obtener los ingresos necesarios para honrar la deuda. El citado instrumento, permite también, que se evite la congestión de los puertos como consecuencia de la inmovilización de los buques, una mejor conservación del buque objeto de la medida, y el embargo de buques de cualquier nacionalidad que se encuentren en nuestro dominio marítimo.

4. Cabe resaltar que el Convenio de 1993 y el Convenio de 1999, son fuentes inmediatas de la Decisión 487 de la Comisión de la Comunidad Andina, sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques, norma comunitaria que tiene preeminencia y se aplica directamente en el Perú³. La referida norma supranacional –tal como alguna vez se sugirió para el plano internacional–, refundió en un solo texto el contenido de los referidos instrumentos internacionales.

Con la aprobación de la Decisión 487 y su posterior modificación a través de la Decisión 532⁴, no hay ningún obstáculo para que el Perú ratifique el Convenio de 1993 y el Convenio de 1999, pues no existe ninguna contradicción o incoherencia entre lo estipulado en las mencionadas normas supranacionales y lo estatuido en los Convenios internacionales.

En caso surgiera alguna controversia entre la aplicación de las Decisiones 487 y 532 y los Convenios internacionales, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina –siguiendo al Tribunal de las Comunidades Europeas–, en diversos fallos se ha pronunciado sobre la supremacía del Derecho comunitario frente al Derecho internacional⁵. Lo anteriormente mencionado, es oportuno señalarlo pues hay sectores del Derecho que se encuentran

³ La aplicabilidad directa de las normas comunitarias se encuentra establecida en el artículo 3 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina y ha sido reiteradamente pronunciada en sentencias dictadas por el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, en consonancia con el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. La primacía de la normativa comunitaria frente a los ordenamientos domésticos o nacionales, no está legislada en el ordenamiento comunitario, sin embargo también ha sido desarrollada jurisprudencialmente por el Tribunal Andino de Justicia, aplicando el criterio que con anterioridad había plasmado el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas sobre el particular. En efecto, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas se refirió a la aplicabilidad directa y a la primacía de las normas comunitarias, en las sentencias recaídas en los procesos Van Gend and Loos (5 de febrero de 1963) y Costa contra E. N.E.L. (15 de julio de 1964), entre otras; y el Tribunal de Justicia de la CAN ha hecho lo propio en las sentencias dictadas en los procesos 02-IP-88, 07-AI-99 y 79-AN-2000, por citar algunas. Las sentencias del Tribunal Andino se pueden encontrar en: www.comunidadandina.org/normativa.asp y las sentencias del Tribunal Europeo se publican en la *Recopilación de la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia y del Tribunal de Primera Instancia*.

La doctrina universal más autorizada del Derecho comunitario o de la integración, es pacífica cuando se refiere a la primacía y a la aplicabilidad directa de las normas comunitarias frente a las nacionales.

⁴ La Decisión 532 modifica la definición de buque recogida en la Decisión 487 y deroga su artículo 55.

⁵ Ver los fallos recaídos en los Procesos 43-AI-2000, 07-AI-98 y 02-N-86.



24

Gobierno del Perú



normados en el Perú por el Derecho internacional, el comunitario y por normas domésticas, tal es el caso de la propiedad industrial⁶. En este orden de ideas no existe ningún problema de orden legal, para sugerir la ratificación de los Convenios internacionales marítimos antes mencionados.

5. El Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993, entró en vigencia el pasado 5 de septiembre de 2004, y el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999, todavía no se encuentra en vigor.

Sería saludable y constituiría un buen gesto por parte del Gobierno Peruano, que se incorporen los mencionados instrumentos internacionales a nuestra legislación, ya que se estaría contribuyendo al proceso de armonizar la normativa internacional sobre la materia.

Como es necesario dictar normas complementarias para ejecutar el Convenio de 1993 y el Convenio de 1999, en aplicación del artículo 56° de la Constitución Política del Perú, es necesario que dichos instrumentos sean aprobados por el Congreso de la República antes de su ratificación por el Presidente de la República.

Los privilegios marítimos, la hipoteca naval, y el embargo preventivo de buques, son tres instituciones conexas y complementarias, de allí que el ánimo de adecuar su aplicación a las actuales circunstancias, haya incidido en el notable trabajo desplegado por las Naciones Unidas.

6. En el seno del Comité Andino de Autoridades del Transporte Acuático (CAATA), sería oportuno que se recomiende la ratificación o adhesión de los mencionados instrumentos internacionales⁷, ya que son convenios de Derecho privado y público marítimo, que tienen tanta importancia como lo tienen los convenios de naturaleza técnica aprobados por la OMI.
7. Se sugiere, que con la opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica de este Ministerio, se oficie al Congreso de la República, a efecto de iniciar el proceso de ratificación de los convenios internacionales marítimos antes mencionados.

Adjunto al presente Informe, copias de los instrumentos internacionales cuya ratificación se recomienda.

Atentamente,

MARIO ARBULÚ MIRANDA
DIRECTOR GENERAL (e)
Dirección General de Transporte Acuático

⁶ Los Acuerdos ADPIC, la Decisión 486 y el Decreto Legislativo N° 823 -Ley de Propiedad Industrial.
⁷ Ecuador es el único País Miembro de la Comunidad Andina que ha incorporado a su legislación el Convenio de 1993. El Convenio de 1999 no ha sido internalizado por ningún país andino.




INFORME N° 1642 -2005-MTC/08

M. T. C. 1120
Despacho Vice Ministerial
de Transportes
17 AGO 2005 Jare
PLAZA DE PARTES
POR:
REG. N°: 744.108/13.

A : **VICEMINISTRO DE TRANSPORTES**

ASUNTO : Ratificación de los Convenios Internacionales sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y sobre el Embargo Preventivo de Buques

REF. : a) Memorándum N° 2249- 2005-MTC/02 ✓
b) Informe N° 108-2005-MTC/13

FECHA : Lima,  AGO. 2005

I. ANTECEDENTES

1. Mediante el documento de la referencia b) la Dirección General de Transporte Acuático opina por la ratificación de los convenios internacionales señalados en el asunto, por lo que recomendó se oficie al Congreso a fin de iniciar el proceso de ratificación.
2. De acuerdo a lo señalado en el documento de la referencia b), la Dirección General de Transporte Acuático sostiene que el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 así como el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999 constituyen un esfuerzo de las Naciones Unidas a través de la Organización Marítima Internacional - OMI y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo - UNCTAD con el objetivo de modernizar y armonizar el Derecho Marítimo Internacional para la aplicación de privilegios marítimos, hipoteca naval y embargo preventivo de buques. Indica que dichos convenios reemplazarían a los Convenios de 1926 y 1967 sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, y el Convenio de 1952 sobre Embargo Preventivo de Buques.
3. En cuanto al Convenio sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993, se señala que el instituto de la hipoteca naval es el mecanismo más idóneo para garantizar la compra venta de buques, dinamizando la adquisición y reemplazo de la flota de países en desarrollo, cuya validez y aceptación se había visto opacada debido a diversos privilegios marítimos que le restaron eficacia. El Convenio de 1993 modera la existencia legal de los privilegios marítimos, reduciéndolos y de esta forma volviéndola atractiva para las instituciones financieras.
4. Respecto al Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999 se indica que tenía por finalidad modernizar dicho mecanismo permitiendo el ejercicio de una medida cautelar, en este caso el embargo preventivo de buques, a fin de exigir el cumplimiento de obligaciones insolutas, facilitando al deudor la presentación de una garantía para que pueda continuar explotando comercialmente el buque; asimismo, se evita la congestión de los puertos consecuencia de la inmovilización de los buques y, de otro lado, se facilita el embargo de buques de cualquier nacionalidad que se encuentre en nuestro dominio marítimo.



5. Se indica, además, que los convenios cuya ratificación se solicita son fuentes inmediatas de la Decisión 487 de la Comunidad Andina sobre Garantías Marítimas y Embargo Preventivo de Buques, norma comunitaria que tiene preeminencia y se aplica directamente al Perú en virtud del artículo 3° del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina. Asimismo, con la aprobación de la Decisión 487 y su modificatoria a través de la Decisión 532, no existe obstáculo alguno para que el Perú ratifique el Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval así como el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques toda vez que no existe contradicción o incoherencia entre lo estipulado en las normas supranacionales señaladas y lo dispuesto por los Convenios Internacionales, por esta razón, se señala que no existe ningún problema legal para la ratificación de los convenios internacionales de 1993 y 1999.
6. Asimismo, se indica que el Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval entró en vigencia el 5 de setiembre del 2004 y que el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques aún no se encuentra en vigor¹. Igualmente se señala que la incorporación de ambos convenios internacionales a nuestra legislación contribuiría al proceso de armonización de la normativa internacional sobre la materia más aún cuando resulta necesario dictar normas complementarias para ejecutar los referidos convenios, por lo que antes de ser ratificados por el Presidente de la República deben ser aprobados por el Congreso de la República, en aplicación del artículo 56° de la Constitución Política del Perú.
7. Se recomienda también la ratificación de los convenios antes citados por parte del Comité del Transporte Acuático – CAATA toda vez que son convenios de derecho privado y público marítimo que tienen tanta importancia como aquellos de naturaleza técnica aprobados por la OMI.
8. Finalmente, a través del documento de la referencia a) se remiten los actuados a esta Oficina General para la opinión correspondiente.

II. ANALISIS

1. El artículo 56° de la Constitución Política del Perú establece que los tratados deben ser aprobados por el Congreso antes de su ratificación por el Presidente del República siempre que versen sobre diversas materias establecidas en dicha norma o cuando requieran medidas legislativas para su ejecución².

¹ Respecto a la entrada en vigor del documento en cuestión se debe tener presente lo establecido por el Artículo 14° que se transcribe a continuación:

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES, 199

"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 a 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."

² CONSTITUCION POLITICA DEL PERU

"Artículo 56°.- Aprobación de Tratados

Los tratados deben ser aprobados por el Congreso antes de su ratificación por el Presidente de la República, siempre que versen sobre las siguientes materias:



2. Asimismo, el artículo 2° de la Ley N° 26647 que estableció las normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los Tratados celebrados por el Estado Peruano, dispone que la aprobación legislativa de los tratados a que se refiere el artículo 56° de la Constitución Política, corresponde al Congreso de la República mediante Resolución Legislativa; y su ratificación al Presidente de la República mediante Decreto Supremo quien además, emite el respectivo instrumento de ratificación.
3. En el presente caso, de acuerdo a lo informado por la Dirección General de Transporte Acuático, los Convenios Internacionales cuya ratificación se solicita requerirán normas complementarias para su ejecución. En ese sentido, atendiendo a lo establecido en el artículo 56° de la Constitución Política anteriormente citado, dichos Convenios Internacionales deben ser aprobados por el Congreso de la República previo a su ratificación por el Presidente de la República.
4. De otro lado, en cuanto al procedimiento a seguir para la aprobación se debe tener presente, según lo establece el artículo 3° de la Ley N° 26647, que los tratados celebrados y perfeccionados por el Estado Peruano entran en vigencia y se incorporan al derecho nacional en la fecha que se cumplan las condiciones establecidas en los instrumentos internacionales. Asimismo, de acuerdo al artículo 4° de la ley antes mencionada, debe publicarse el texto íntegro de los tratados celebrados por el Estado Peruano en el diario oficial, señalando además, el número y la fecha de la Resolución Legislativa que los ratificó. Para tal efecto, según se establece en el artículo 6° de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores comunicará al diario oficial cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas en el tratado, a fin que se publique la fecha de entrada en vigor del mismo, a partir de la cual se incorpora al derecho nacional.
5. Igualmente, se debe tener presente que de acuerdo al artículo 4° del Decreto Ley N° 26112, Ley Orgánica del Ministerio de Relaciones Exteriores, mediante dicho organismo el Estado peruano formaliza y coordina sus relaciones con otros Estados y participa en las organizaciones internacionales. De la misma forma, según el inciso b) del artículo 5° de la citada norma, el Ministerio de Relaciones Exteriores tiene como función participar en la formulación, ejecución y evaluación de la política exterior, conforme a la política general del Estado.
6. En ese sentido, esta Oficina General considera, atendiendo a lo informado por la Dirección General de Transporte Acuático respecto a la relevancia de incorporación al derecho nacional de los Convenios Internacionales de 1993 y 1999, que para su ratificación debe seguirse el procedimiento previsto por la Constitución Política del Perú así como por la Ley N° 26647, por lo que deben remitirse los actuados al Ministerio de Relaciones Exteriores para la continuación del procedimiento.

1. Derechos Humanos.
2. Soberanía, dominio o integridad del Estado.
3. Defensa Nacional.
4. Obligaciones financieras del Estado.

También deben ser aprobados por el Congreso los tratados que crean, modifican o suprimen tributos; los que exigen modificación o derogación de alguna ley y los que requieren medidas legislativas para su ejecución."





III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Por las razones expuestas y a fin de continuar con el trámite correspondiente, esta Oficina General recomienda a su Despacho remitir al Ministerio de Relaciones Exteriores la documentación pertinente a efectos de iniciar el trámite de aprobación y posterior ratificación de los Convenios Internacionales sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 y sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999.

Atentamente,

Julia R. Alvarez Figueroa
Asesora Legal

El presente informe cuenta con la conformidad de la suscrita.

Kitty Trinidad Guerrero
Directora General
Oficina General de Asesoría Jurídica

11-900-A

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES. 1999



NACIONES UNIDAS
1999



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. For "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;



31

- 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



32

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 alega 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 hubiera sido embargado en un Estado que no sea parte, y no hubiera 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 hubiera 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 reembargo y pluralidad de embargos

1. Cuando en un Estado un buque ya hubiera sido embargado y liberado, o ya se hubiera 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 1° 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; o
- 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.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRATADOS DEL
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

CERTIFICA:

Que la presente es copia fiel del original
que se encuentra registrado en la ficha
14-903-A y que consta de 12 páginas que se
conserva en los archivos de esta Dirección General
Lima. 29 SEP 2011



Eugenio F. Maury Parra
Eugenio F. Maury Parra
Ministro Consejero
Dirección General de Tratados

11-933-6

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES. 1999



NACIONES UNIDAS
1999



42

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;



43

- 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.



46

4. Si un buque hubiera sido embargado en un Estado que no sea parte, y no hubiera 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 hubiera 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 reembargo y pluralidad de embarcos

1. Cuando en un Estado un buque ya hubiera sido embargado y liberado, o ya se hubiera 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 embarcados

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.



48

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.



49

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 enarbolen 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 1° 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; o
 - 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



51

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.



52

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.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRATADOS DEL
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

CERTIFICA:

Que la presente es copia fiel del original
que se encuentra registrado en la ficha

M-903-Ay que consta de 12 páginas que se
conserva en los archivos de esta Dirección General

Lima. 29 SEP 2011



Eugenio F. Maury Parra
Eugenio F. Maury Parra
Ministro Consejero
Dirección General de Tratados

53



Resolución Suprema Nº 016-2012-RE

Lima, 21 de enero de 2012

CONSIDERANDO:

Que, el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999", fue adoptado el 12 de marzo de 1999, en la ciudad de Ginebra, Confederación Suiza;

Que, es conveniente a los intereses del Perú la aprobación del citado instrumento internacional;

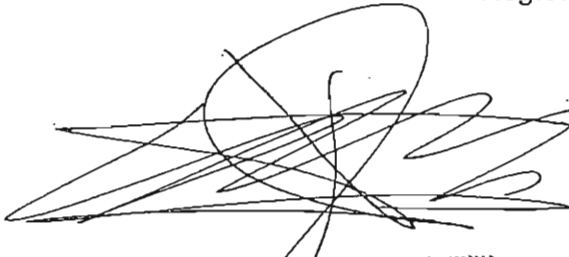
De conformidad con lo dispuesto en los artículos 56 y 102 de la Constitución Política del Perú y el artículo 2º de la Ley Nº 26647, que disponen la aprobación legislativa de los Tratados celebrados por el Estado peruano;

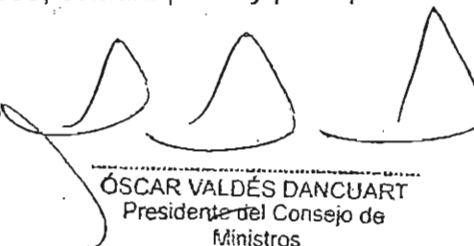
RESUELVE:

Artículo 1º.- Remítase al Congreso de la República, la documentación relativa al "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999", fue adoptado el 12 de marzo de 1999, en la ciudad de Ginebra, Confederación Suiza.

Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el señor Presidente del Consejo de Ministros y el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese

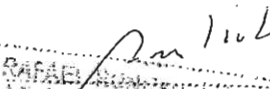

OLLANTA HUMALÁ TASSO
Presidente Constitucional de la República


ÓSCAR VALDÉS DANCUART
Presidente del Consejo de Ministros

Registrado en la Fecha

21 ENE. 2012

RS No. 016 ARE


RAFAEL RONGAGLILO ORBEGOSO
Ministro de Relaciones Exteriores

54



Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

DICTAMEN
COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES
Periodo Anual de Sesiones 2014 – 2015



SEÑOR PRESIDENTE:

Ha venido para Dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999", adoptado el 12 de marzo de 1999, en la ciudad de Ginebra, Confederación Suiza.

Luego del análisis y debate correspondiente, en su Sexta Sesión Ordinaria del 06 de octubre de 2014, la Comisión acuerda por **unanimidad** de los presentes, proponer al Pleno la aprobación del dictamen, conforme al texto que se describe.

I. ANTECEDENTES PROCEDIMENTALES

Mediante OF. RE (DGT) N° 3-0/14 c/a, de fecha 28 de marzo de 2012, el Ministerio de Relaciones Exteriores, somete a consideración el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999", para su aprobación por el Congreso de la República.

Adjunta al pedido:

En cumplimiento del artículo 76 numeral 1 literal f) del Reglamento del Congreso de la República, los documentos sustentatorios, a fin de considerar la aprobación del instrumento internacional por parte del Poder Legislativo.

- Dos copias autenticadas del Convenio Internacional.
- Informe (DGT) N° 099-2011 de 29 de septiembre de 2011, de la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Memorándum (AJU) N° 073-2006 de 08 de marzo de 2006, de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Memorándum (AAM) N° 231 de 13 de octubre de 2006, de la Asesoría del Ministerio para Asuntos de Derecho del Mar.

Qui se acuerda

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

- Memorandum (AMA) N° 81 de 04 de abril de 2006, de la Dirección de Soberanía Marítima, Aguas Transfronterizas.
- Oficio N°487-2006-SUNARP-GL/SG de 12 de julio de 2006, de la Secretaria General de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos – SUNARP; el mismo que adjunta el Oficio N° 0233-2006-SUNARP/GR y el Informe N° 012-2006-SUNARP/GR-JGC.
- Oficio N° 1845-2006-JUS/DNJ de 23 de junio de 2009, de la Dirección Nacional de Justicia del Ministerio de Justicia; el mismo que adjunta el Informe N° 057-2006-JUS/DNJ-DICAJ.
- Oficio N° 1564-2005-MTC/01 de 02 de setiembre de 2005, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el mismo que adjunta los Informes Nros. 108-2005-MTC/13 y 1642-2005-MTC/08.

II. REQUISITOS DE PROCEDIBILIDAD

Dentro de los requisitos de procedibilidad señalaremos:

1.- Artículo 56 de la Constitución Política del Perú, señala que los Tratados deben ser aprobados por el Congreso antes de su ratificación por el Presidente de la República, siempre que versen sobre las siguientes materias:

1. Derechos Humanos.
2. **Soberanía**, dominio o integridad del Estado.
3. Defensa Nacional.
4. Obligaciones financieras del Estado.

También deben ser aprobados por el Congreso los Tratados que crean, modifican o suprimen tributos; los que exigen modificación o derogación de alguna ley y los que requieren medidas legislativas para su ejecución.

En ese sentido, cabe anotar primero que como el Convenio en mención tiene como objetivo **facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del comercio marítimo mundial, se embargará preventivamente un buque**, es decir se inmovilizará o restringirá la salida de un buque – *impuesto primeramente por resolución de un tribunal – por las causas que derivaran en obligaciones*, contemplados en el artículo 1 inciso 1 del Convenio en mención, entonces, se embargará un Buque Preventivamente como "garantía de un crédito marítimo"¹.

¹ El Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999, contempla en su primer artículo y primer inciso que "Crédito Marítimo se entiende un Crédito que tenga una o varias de las siguientes causas: (señala 22 causas).

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el “Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999”.

Por ejemplo cita el artículo 1 literal 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;...*; o el literal n) *Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, rafas y otras vías navegables.*

Recapitulando con lo señalado, observamos que el Convenio refiere temas de Soberanía, citaremos a Fabián Novak “La soberanía es, como sabemos, la potestad jurídica de un Estado para decidir libremente sus asuntos internos (autonomía) y externos (independencia)². En consecuencia, los buques con embargo preventivo en nuestro Estado ribereño, se encuentran sometidos a la potestad jurídica de nuestro Estado, por ende a nuestro ordenamiento legal; teniendo en cuenta a modo de reflexión que en nuestro dominio marítimo el Perú ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y los convenios internacionales ratificados por la República.

Asimismo, el Convenio versa también en el párrafo segundo: *“También deben ser aprobados por el Congreso los Tratados..., que exigen modificación o derogación de alguna ley y los que requieren medidas legislativas para su ejecución”.*

Entonces colegimos que la aprobación del Convenio, traerá como consecuencia la necesidad de dictar normas complementarias para ejecutar el citado instrumento internacional, en especial normas que derivan del Código de Comercio, tal como se verá en el desarrollo del análisis.

2.- Respecto al artículo 76 del literal f) del numeral 1 del Reglamento del Congreso de la República, dispone que las proposiciones de Resolución Legislativa para la aprobación de tratados, de acuerdo al artículo 56 de la Constitución Política, deben ir acompañadas por el texto íntegro del documento internacional, sus antecedentes, informe sustentatorio, opinión técnica favorable del sector o sectores competentes y la Resolución Suprema que aprueba la remisión del Tratado al Poder Legislativo.

3.- Ley N° 26647 en su artículo 2 primer párrafo, establece que la aprobación legislativa de los tratados a que se refiere el artículo 56° de la Constitución Política, corresponde al Congreso de la República, mediante Resolución Legislativa, antes de su ratificación por el Presidente de la República, por tratarse de un Tratado que contiene materias referidas a obligaciones financieras del Estado.


² Fabián Novak Talavera, en la Constitución Comentada, Gaceta Jurídica, Página 758 – 760.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

Por todo lo expuesto, el presente Convenio, por la importancia de la materia que regula, enmarca con lo previsto en el artículo 56 de la Constitución Política, por lo que requerirá de un control parlamentario previo en concordancia con el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República en su literal f) y la Ley N° 26647 sobre normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los Tratados celebrados por el Estado Peruano.

III. CONTENIDO DEL ACUERDO:


3.1. ANTECEDENTES



El presente Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999, tiene como antecedente el primigenio Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Embargo Preventivo de Buques de Navegación Marítima, suscrito en Bruselas el 10 de mayo de 1952, entró a regir internacionalmente el 24 de febrero de 1956, y al momento ha sido adoptado por un total de **64 Estados**. En el listado de países signatarios solamente se encuentran 06 países iberoamericanos: Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Paraguay, Portugal y España; por lo que la ausencia del convenio en la comunidad latinoamericana es evidente, sin embargo algunos miembros que a pesar de no haber suscrito, ratificado o adherido al Convenio han adoptado en parte a su propia legislación, *con motivo o, en relación con créditos marítimos - como es el caso de Colombia -*, en su Código de Comercio.

La XXXIII Conferencia del Comité Marítimo Internacional - CMI, celebrada en Lisboa en septiembre de 1985 aprobó "**una revisión al Convenio de Bruselas de 1967 sobre privilegios marítimos e hipotecas**", pero adicionándolo con una finalidad coordinadora la aprobación de un borrador de proyecto de revisión del Convenio de 1952 sobre Embargo Preventivo de Buques; los dos textos fueron sometidos a la consideración de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo - UNCTAD y la Organización Marítima Internacional - OMI.

Por decisiones de estas dos secretarías de las Naciones Unidas, se creó un Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos en privilegios marítimos e hipoteca naval y cuestiones anexas: señalando ésta última para el examen de la posible revisión del convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima de 1952, grupo que inició sus sesiones de trabajo el 9 de octubre de 1995 en la sede de la OMI en Londres. Habiendo concurrido representantes de 51 Estados y 14 organizaciones no gubernamentales entre ellas el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.




En ese sentido, la Asamblea General de las Naciones Unidas a través de su **Resolución 52/182 de fecha 18 de diciembre de 1997, decidió la convocatoria de una Conferencia para examinar y adoptar un Convenio sobre el Embargo Preventivo de Buques**, la Conferencia se realizó del 1 al 12 de

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

marzo de 1999 en Ginebra, el "Texto del Convenio" fue aprobado por la Conferencia el 12 de marzo de 1999³.

Es así que el Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999, fue elaborado como resultado del trabajo de la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo - UNCTAD y la Organización Marítima Internacional - OMI, a fin de modernizar y armonizar el Derecho Marítimo Internacional para la aplicación del Embargo Preventivo de Buques. La aprobación de referido Convenio Internacional reemplazaría al Convenio de 1952, considerado como uno de los Convenios sobre Derecho Internacional Privado más logrado.



Ahora bien, como referencia del tema en cuestión, el Área de Asuntos de Derecho del Mar del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú⁴, señala que el *Convenio de 1999 es el resultado de una significativa concertación entre países de tradición jurídica civilista como lo es el Perú y los Estados Anglosajones*, en el sentido que las disposiciones contempladas en el citado Convenio, *representan un equilibrio entre la tradición civilista* – en la cual el embargo preventivo de buques, se efectúa sobre una base muy amplia y flexible de condiciones, independientemente de la naturaleza del crédito marítimo que da lugar al embargo-, *y el Common Law - en el que el embargo preventivo tradicionalmente ha sido posible sobre la base de un número muy limitado de créditos marítimos*. En ese sentido, la fórmula de compromiso lograda en el Convenio de 1999 consiste en "*permitir el embargo preventivo en el caso de registrase un crédito marítimo emanado de alguno de los supuestos incluidos en un listado de 22 posibilidades que enmarca el artículo 1 inciso 1 del Convenio*".

Asimismo, resulta importante señalar a estas alturas, a la Comunidad Andina de Naciones, que con fecha 07 de diciembre de 2000, en su XV Reunión Extraordinaria, **aprobó la Decisión N° 487**; la misma que contempla la aplicación del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques 1999, y los trabajos de armonización de legislación marítima efectuados por la UNCTAD y la OMI en Centro y

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, Rumania, Senegal, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Uruguay, Viet Nam y Yemen.

⁴ Memorándum (AAM) N° 231, de fecha 13 de octubre de 2006.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

Sudamérica; armonizando de esta manera una normativa comunitaria destinada a fomentar el desarrollo de las empresas navieras andinas y de la actividad marino mercante en su conjunto, acorde con las tendencias y prácticas internacionales, en la que se regula sólo sobre determinados aspectos, dejando el desarrollo de su aplicación a la respectiva legislación nacional de los Países Miembros.

Recapitulando, la Comunidad Andina de Naciones por medio del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático - CAATA, en su XV Reunión Extraordinaria, aprobó el correspondiente Proyecto de Decisión N° 487⁵; así como en su VIII Reunión Ordinaria recomendó las acciones necesarias para actualizar el Capítulo referido al Embargo Preventivo de Buques, y en la que además se recomendó su expedición.

Asimismo, con fecha 02 de octubre de 2002, la Decisión N° 487 fue modificada con la Decisión N° 532⁶, también conocida como el Acuerdo de Cartagena sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y el Embargo Preventivo de Buques, **el mismo que modifica solamente los artículos 1 y 55 la Decisión N° 487.**

A continuación un cuadro comparativo de la modificación de los artículos 01 y 55 de la Decisión 487 por la Decisión 532.

Decisión 487 07 de diciembre de 2000	Decisión 532 02 de octubre de 2002
<p>Decide Artículo 1.- Definiciones.- Para los efectos de la presente Decisión, se entiende por: ... <i>(Párrafo tercero)</i> Buque o Nave: Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza en el comercio para el transporte de carga o pasajeros o de ambos, de más de 500 toneladas de registro bruto.</p> <p>Artículo 55.- No creación de un privilegio marítimo.- Las disposiciones de la presente Decisión no se interpretarán en el sentido que crean un privilegio marítimo</p>	<p>Decide Artículo 1.- <u>Modificar el texto</u> del párrafo tercero del Artículo 1 (Definiciones) de la Decisión 487 - Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques, referente a la definición de Buque o Nave, <u>de acuerdo al siguiente texto:</u></p> <p>"Buque o Nave: Toda construcción flotante apta para navegar, cualquiera que sea su tipo, clase o dimensión".</p> <p>Artículo 2.- Derogar el Artículo 55 de la Decisión 487.</p>

⁵ La Decisión 487 contiene 55 artículos y una Disposición Final y Transitoria.

⁶ La Decisión 532 contiene 04 artículos.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

El artículo 55 fue derogado por considerarse innecesaria la disposición, así como para evitar ulteriores contradicciones entre éste y el resto del articulado.

Entonces, resulta que el Convenio Internacional de Embargo Preventivo de Buques de 1999 es fuente inmediata de la Decisión N° 487 de la Comisión de la Comunidad Andina de Naciones, referente a Embargo Preventivo de Buques; **por lo que esta norma comunitaria llega a tener preeminencia, además ésta norma comunitaria se estaría aplicando directamente en el Perú**, ello por lo establecido en el artículo 3 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina⁷, en consonancia con el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea⁸, **que señala la aplicabilidad directa de las normas comunitarias**, es decir la primacía de la normativa comunitaria frente a los ordenamientos "domésticos" o nacionales.

En ese sentido señalamos lo que cita el artículo 3 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina:

"Artículo 3.- Las Decisiones del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores o de la Comisión y las Resoluciones de la Secretaría General serán directamente aplicables en los Países Miembros a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo, a menos que las mismas señalen una fecha posterior.

Quando su texto así lo disponga, las Decisiones requerirán de incorporación al derecho interno, mediante acto expreso en el cual se indicará la fecha de su entrada en vigor en cada País Miembro".

Por último, el Convenio Internacional de Embargo Preventivo de Buques de 1999, ha sido firmado por el Gobierno del Perú, el 12 de marzo de 1999 en Ginebra, en un solo original cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos; y aún no ha entrado en vigencia en nuestro país.

⁷ Los Gobiernos de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, convinieron en celebrar el Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la CAN, teniendo en cuenta las modificaciones introducidas por el Protocolo Modificadorio del Acuerdo de Integración Subregional Andino (Acuerdo de Cartagena), aprobado en Trujillo - Perú, el 10 de marzo de 1996.

⁸ Respecto al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, refiere a la aplicabilidad directa y a la primacía de las normas comunitarias, en las sentencias recaídas en los procesos VAN GEND and LOSS de fecha 05 de febrero de 1963, y COSTA contra E.N.E.L. de fecha 15 de julio de 1964, entre otros.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

3.2. CONTENIDO

El Convenio materia del presente Predictamen contiene 17 artículos referidos a **establecer uniformidad internacional en el marco del embargo preventivo de buques**, para así facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del Comercio Marítimo Mundial; para ello se adjudican ciertas causales para la definición de crédito marítimo, embargo, persona, acreedor y tribunal.

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 incremento 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 I

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) Pérdida 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;

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este apartado d);

- e) Gatos desembolsados 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 (incluido 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;

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

- 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:

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

- 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 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

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

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 hubiera sido embargado en un Estado que no sea parte, y no hubiera 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 hubiera 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

DERECHOS DE REEMBARGO Y PLURALIDAD EMBARGOS

1. Cuando en un Estado un buque ya hubiera sido embargado y liberado, o ya se hubiera 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:

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".


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

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

- 
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 causado por el embargo de un buque, en particular, pero no exclusivamente, los que se hubieren causado:
 - c) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o
 - d) 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 en 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:

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

- 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 partes 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 aun 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

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

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 el 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 a su establecimiento principal en ese Estado o de cualquier otra persona que haya adquirido un crédito de {esta 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 enarbolem el pabellón de un Estado Parte;
 - c) Los créditos a que se 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 competencias, reconocimiento y ejecución de sentencias judiciales de ese tratado prevalecen sobre las disposiciones del artículo 7 del presente Convenio.
- 

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".


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 1° 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; o
 - 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

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

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.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

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 DEL CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Convenio.

IV. OPINIONES RECIBIDAS

1. Sociedad Nacional de Pesquería

(Handwritten mark)
Mediante Carta PD.137.2014 fechado 14 de julio de 2014, la Presidenta del Directorio manifiesta su total acuerdo con la ratificación del Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999, toda vez que referido Convenio no contradice con nuestra legislación nacional, no crea ningún privilegio marítimo supranacional o viola nuestra soberanía.

Por otra parte señala que referido Convenio fue previamente aceptado por nuestro país dentro del foro de la Comunidad Andina de Naciones; y en cumplimiento de los artículo 56 y 102 de la Constitución nacional el Congreso de la República puede legislar normas necesarias para su adecuada implementación y cumplimiento.

Finalmente recogen el pedido del Ministerio de Justicia que considera necesario, una vez ratificado el Convenio, establecer dentro de su reglamentación normas que protejan a nuestras autoridades portuarias en materia de los gastos incurridos en el proceso de embargo, sean gastos judiciales, costos de mantener en puerto el buque, o cualquier otro fruto del embargo.

2. Ministerio de Relaciones Exteriores

(Handwritten mark)
Mediante Informe (DGT) N° 099-2011 de fecha 29 de septiembre de 2011, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, preciso que "*hay que considerar que para el embargo preventivo de buques se podrá requerir de medidas legislativas para su aplicación, ya que se necesitarán normas complementarias para tal efecto, y para ello se tendrán que modificar normas de rango legal o adoptar*

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

medidas legislativas, de conformidad con el artículo 56 de la Constitución Política del Perú". Por lo que considera que el presente instrumento internacional sea remitido al Congreso de la República para su respectiva aprobación parlamentaria y posterior ratificación por la Presidencia de la República, en concordancia con el artículo 56 segundo párrafo de la Constitución Política y de la Ley 26647.

Con Memorándum (AJU) N° 073-2006 de fecha 08 de marzo de 2006, la Asesoría Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores, expresó que el Acuerdo en mención debe ser aprobado previamente por el Congreso de la República porque puede requerir la modificación de una Ley o de medidas legislativas para su ejecución de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56 de la Constitución Política; por lo que deberá perfeccionarse, de conformidad con el referido artículo constitucional, el primer párrafo del artículo 2 de la Ley N° 26647 y el artículo 1 de la Resolución Legislativa N° 017-2003-CR⁹.

Con Memorándum (AAM) N° 231 de fecha 13 de octubre de 2006, la Asesoría del Ministerio para Asuntos de Derecho del Mar, estimó que la ratificación del Acuerdo resultaría conveniente para nuestro país, en el sentido que el Perú estaría "ampliando el ámbito de las disposiciones sobre la materia, que vienen rigiendo por más de 05 años en el Perú".

Con Memorándum (AMA) N° 81 de fecha 04 de abril de 2006, la Dirección de Soberanía Marítima, Aguas Transfronterizas, manifestó estar de acuerdo con las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el mismo que señala "*que la incorporación del Convenio a nuestra legislación, contribuirá al proceso de armonización de la normativa internacional sobre la materia, más aún cuando resulta necesario dictar normas complementarias para ejecutar los referidos Convenios, por lo que antes de ser ratificados por el Presidente de la República deben ser aprobados por el Congreso de la República, en aplicación del artículo 56 de la Constitución Política del Perú*"; posteriormente sugiere la Dirección de Soberanía Marítima, que se efectúe la consulta al Ministerio de Justicia.

3. Superintendencia Nacional de los Registros Públicos – SUNARP

Mediante Oficio N°487-2006-SUNARP-GL/SG de fecha 12 de julio de 2006, la Secretaria General de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos – SUNARP; adjunta:


El Oficio N° 0233-2006-SUNARP/GR de fecha 08 de mayo de 2006 y el Informe N° 012-2006-SUNARP/GR-JGC de fecha 04 de mayo de 2006, de la Gerencia Registral de la SUNARP, el mismo que considera la no objeción para su correspondiente ratificación,

⁹ Resolución Legislativa que modifica los artículos 76 numeral 1 inciso f) referente a las proposiciones de Resolución Legislativa.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

por no contradecir – para efectos de inscripción y levantamiento de embargos - con nuestra legislación nacional, por lo que el Acuerdo está sujeto a nuestras leyes, teniendo un carácter imprescindiblemente judicial.

4. Ministerio de Justicia




Mediante Oficio N° 1845-2006-JUS/DNJ de fecha 23 de junio de 2009, la Dirección Nacional de Justicia adjunta el Informe N° 057-2006-JUS/DNJ-DICAJ de fecha 23 de junio de 2006, expresando su conformidad, asimismo coinciden en que los efectos del embargo estén regulados en el Convenio así como en la legislación nacional de cada país que intervienen el presente Acuerdo. Consideran que se debe requerir, al acreedor que solicita el embargo, que preste fianza por los gastos judiciales y los costos operacionales que puedan ocasionar o en que puedan incurrir las autoridades portuarias como consecuencia del embargo. Por último son de la opinión que el embargo de un buque que esté dispuesto para hacerse a la mar o esté en viaje, no debe realizarse, porque puede desestabilizar la práctica habitual del comercio afectando a clientes no involucrados en el crédito. Se sugiere en lo que respecta al procedimiento de embargo a los buques, que se tome en cuenta los requisitos establecidos en el Convenio a fin de ser más ágil y viable el debido embargo.

5. Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Mediante Oficio N° 1564-2005-MTC/01 de fecha 02 de setiembre de 2005, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, adjunta:

Informe N° 108-2005-MTC/13 de fecha 09 de agosto de 2005, la Dirección General de Transporte Acuático, recomienda la ratificación o adhesión del Convenio, al respecto señala que con la adhesión al Convenio de 1999 se permitirá:


- El ejercicio de una medida cautelar, como es el embargo preventivo de buques, para demandar el cumplimiento de obligaciones insolutas por parte del deudor, facilitando que éste – con la presentación de una garantía -, pueda continuar explotando comercialmente el buque, lo que le permitirá obtener los ingresos necesarios para honrar la deuda,
- Que se evite la congestión de los puertos como consecuencia de la inmovilización de los buques,
- Una mejor conservación del buque objeto de la medida y,
- El embargo de buques de cualquier nacionalidad que se encuentren en nuestro dominio marítimo.



Señala además que referido Convenio es fuente inmediata de la Decisión 487 de la Comisión de la Comunidad Andina, sobre Embargo Preventivo de Buques – norma comunitaria que tiene preeminencia y se aplica directamente en el Perú. Asimismo

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

especifica que con la aprobación de la Decisión 487 y su posterior modificación a través de la Decisión 532, **no hay ningún obstáculo para que el Perú ratifique el Convenio Internacional de 1999**, en el sentido que no existe ninguna contradicción o incoherencia entre lo estipulado en las mencionadas normas supranacionales y lo estatuido en los Convenios internacionales. Por lo que refiere que *"En caso surgiera alguna controversia entra la aplicación de las Decisiones 487 y 532 con el Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina – siguiendo al Tribunal de las Comunidades Europeas -, en diversos fallos se ha pronunciado sobre la supremacía del Derecho Comunitario frente al Derecho Internacional.*



En ese sentido señala que no existiría ningún problema de orden legal para sugerir la ratificación del Convenio Internacional Marítimo, por ser un Acuerdo de Derecho Privado y Público Marítimo, que tiene tanta importancia como lo tienen los Convenios de naturaleza técnica aprobados por la Organización Marítima Internacional – OMI, sugiere además que se oficie al Congreso de la República a efecto de iniciar el proceso de ratificación, por ser altamente saludable su ratificación, ya que se estaría contribuyendo al proceso de armonizar la normativa internacional sobre la materia, debido a que será necesario dictar normas complementarias para ejecutar el Convenio, en aplicación del artículo 56 de la Constitución Política del Perú.

Informe N° 1642-2005-MTC/08 de fecha 17 de agosto de 2005, la Oficina General de Asesoría Jurídica, considera la relevancia de incorporación al derecho nacional del Convenio Internacional de 1999, el mismo que refiere que para su ratificación debe seguirse el procedimiento previsto por la Constitución Política del Perú, así como por la Ley N° 26647, por lo que deben remitirse los actuados al Ministerio de Relaciones Exteriores para la continuación del procedimiento.

V. ANÁLISIS DEL CONVENIO

1. Naturaleza y ámbito de aplicación del Convenio Internacional

El Convenio materia del presente Dictamen, es un instrumento internacional de carácter multilateral¹⁰ y constituye una importante manifestación de la voluntad política




¹⁰ Los 69 Estados cuyos representantes firmaron el Acta Final son los siguientes: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Bélgica, Benin, Bulgaria, 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.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

de los países miembros, de poner al día en su normativa nacional, las normas jurídicas internacionales adoptadas, como el de *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 marítimo* - para ello consideraron establecer en el Convenio una lista exhaustiva de los créditos que dan origen a un derecho, al embargo preventivo de los buques y aclarar una serie de conceptos jurídicos.


De este modo se está dejando establecida una buena solución a la "transacción entre sistemas jurídicos diferentes", facilitando de esta manera el desarrollo armonioso y ordenado del Comercio Marítimo Mundial, cumpliendo así con el objetivo del Convenio.



Desde el año 1999, en el que Perú firmó el Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques, aún no ha entrado en vigencia por encontrarse en perfeccionamiento interno para nuestra adhesión; sin embargo el ámbito de aplicación de referido Convenio se viene dando a nivel comunitario, es decir a través de la Decisión N° 487 y su modificatoria mediante Decisión N° 532 de la Comunidad Andina de Naciones, quien *adopta* referido instrumento Internacional en la Decisión N° 487, a fin de promover y fortalecer las Marinas Mercantes de la Subregión, con una legislación moderna y armonizada del Embargo Preventivo de Buques, **y disponer así de un marco normativo comunitario**, que ofrezca las garantías adecuadas a las inversiones que se realicen en el transporte acuático.

Respecto a las Decisiones N° 487 y 532 de la Comunidad Andina de Naciones - CAN, éstas tienen preeminencia y se vienen aplicando directamente al Perú en virtud del artículo 3 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la CAN, pero su aplicabilidad directa es como norma comunitaria para los países que forman parte actualmente de la Comunidad Andina de Naciones, y estas son: **Bolivia, Colombia¹¹, Ecuador y Perú.**

Y para los países de la región y otros, se aplicaría el instrumento internacional, cuando éste entre en vigor, el mismo que conforme señala el artículo 14 del Convenio:



¹¹ A modo de ejemplo citamos el **Dictamen 07-2012** sobre el reclamo de la SOCIEDAD LBH COLOMBIA LTDA., por supuesto incumplimiento de la República de Colombia de los artículos 4, 33, 35 y 36 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, y los artículos 122, 123, 124, 127 y 128 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, a través del Juez 10° Civil del Circuito de Barranquilla y del Tribunal Superior - Sala Civil de Barranquilla, al haber proferido sus providencias del 17 de noviembre de 2010 y del 20 de octubre de 2011, dentro del proceso de Embargo Preventivo de la EMBARCACIÓN CLIPPER LIS, sin haber solicitado la interpretación prejudicial obligatoria al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el “Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999”.

“entrará en vigor 06 meses después de la fecha en que **10 Estados hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él**. Al respecto, a la fecha, han ratificado – aprobado -el Convenio en mención los siguientes países:

Nº	Participant	Approval(AA), Acceptance(A), Accession(a), Ratification, Definitive signature(s)
1	Albania	14 Mar 2011 a
2	Algeria	7 May 2004 a
3	Benin	3 Mar 2010 a
4	Bulgaria	21 feb 2001
5	Ecuador	15 oct 2010
6	Estonia	11 May 2001 a
7	Latvia	7 Dec 2001 a
8	Liberia	16 Sep 2005 a
9	Spain	7 Jun 2002 a
10	Syrian Arab Republic	16 Oct 2002 a

Por lo que el Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999 entró en vigor en setiembre de 2011, con respecto al caso peruano, éste aún no ha manifestado su consentimiento en obligarse por él.

2. Créditos Marítimos, en el embargo preventivo de un buque, en el Código de Comercio Peruano de 1902¹²

Primero, definamos el término crédito, para el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia, el término crédito proviene del *latín creditum*, que tiene su acepción a *la cantidad de dinero, o cosa equivalente, que alguien debe a una persona o entidad, y que el acreedor tiene derecho de exigir y cobrar*; en ese sentido la figura ofrece un significado de confianza, de fe entre sujetos vinculados directa o indirectamente por una relación jurídica, para el cumplimiento de una obligación.

Segundo, teniendo en cuenta el concepto antes citado, nos referiremos respecto al término crédito marítimo, al respecto éste nacerá de las causas, hechos, sucesos, controversias, actos y contratos que se darán relacionadas con un buque con ocasión de sus actividades marítimas. En ese sentido el crédito marítimo tendrá como

¹² El Código de Comercio Peruano, data del 01 de julio de 1902 su entrada en vigencia y refiere en su Libro Tercero el Comercio Marítimo y en su sección primera el tema de Buques, artículos 586 hasta el 598.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

finalidad¹³: - El mantenimiento permanente y - La renovación constante de flotas mercantes de las naciones. Al respecto,

- El mantenimiento permanente de los buques es de carácter privatista y buscará mayor eficiencia y productividad del buque en explotación y,
- La renovación constante de las flotas mercantes de las naciones es de índole publicista, busca y está en constante renovación y reparación para así respetar la norma jurídica de navegación como son:
 - La vida humana en la Mar ✓
 - La seguridad en la navegación ✓
 - La prevención de la contaminación marina ✓

Continuando, el presente tema nos lleva a revisar el **Estatuto Mercantil Peruano**, y en él observamos el **artículo 593** referido a la prioridad en la venta judicial de un buque, el mismo que indica:

"En toda venta judicial de un buque para pago de acreedores, tendrán prelación por el orden en que se enumeran:

- 1) Los créditos a favor de la Hacienda Pública, que se justifiquen mediante certificación oficial de autoridad competente.
- 2) Las costas judiciales del procedimiento, según tasación aprobada por el Juez o Tribunal.
- 3) Los derechos de pilotaje, tonelaje y los de mar u otros puertos, justificados con certificaciones bastantes de los jefes encargados de la recaudación.
- 4) Los salarios de los depositarios y guardas del buque, y cualquier otro gasto aplicado a su conservación desde la entrada en el puerto hasta la venta, que resulten satisfechos o adeudados en virtud de cuenta justificada y aprobada por el Juez o Tribunal.
- 5) El alquiler de almacén donde se hubieren custodiado el aparejo y pertrechos de buque, según contrato.
- 6) Los sueldos debidos al capitán y tripulación en su último viaje; los cuales se comprobarán mediante liquidación que se haga en vista de los roles y de los libros de cuenta y razón del buque, aprobado por el jefe del ramo de marina mercante, donde lo hubiere, y en su defecto, por el cónsul o Juez o Tribunal.
- 7) El reembolso de los efectos del cargamento que hubiere vendido el capitán para reparar el buque; siempre que la venta conste ordenada por auto judicial celebrado con las formalidades exigidas en tales casos, y anotada en la certificación de inscripción del buque.

¹³ Osvaldo Blas en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/233/13.pdf>, Capítulo 10 del Crédito Naval y Privilegios Marítimos, Páginas 6 y 7.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional, sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

- 8) La parte del precio que no hubiere satisfecho al último vendedor, los créditos pendientes de pago por material y mano de obra de la construcción del buque, cuando no hubiera navegado, y los provenientes de reparar y equipar el buque y de proveerle de víveres y combustibles en el último viaje.

Para gozar de esta preferencia los créditos contenidos en el presente número, deberán constar por contrato inscrito en el Registro mercantil; o si fueren de los contraídos para el buque estando en viaje y no habiendo regresado al puerto de su matrícula, estarlo con la autorización requerida para tales casos, y anotados en la certificación de inscripción del mismo buque.

- 9) Las cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco, quilla, aparejo y pertrechos del buque antes de su salida, justificadas con los contratos otorgados según derecho y anotados en el Registro mercantil; las que hubiere tomado durante el viaje con la autorización expresada en el número anterior, llenando iguales requisitos; y la prima del seguro acreditado con la póliza del contrato o certificación sacada de los libros del corredor.

- 10) La indemnización debida a los cargadores por el valor de los géneros embarcados que no hubieren entregado a los consignatarios, o por averías sufridas de que sea responsable el buque, siempre que una y otras consten en sentencia judicial o arbitral".

Ahora, el artículo 597 de referido Código señala como *Embargo y venta judicial del buque*:

"Los buques afectos a la responsabilidad de los créditos expresados en el artículo 593, podrán ser embargados y vendidos judicialmente en la forma prevenida en el artículo 592, en el puerto en que se encuentren, a instancia de cualquiera de los acreedores; pero si estuvieren cargados y despachados para hacerse a la mar, no podrá verificarse el embargo sino por deudas contraídas para aprestar y avituallar el buque en aquel mismo viaje; y aún entonces cesará el embargo, si cualquier interesado en la expedición diese fianza de que regresará el buque dentro del plazo fijado en la patente, obligándose, en caso contrario, aunque fuere fortuito, a satisfacer la deuda en cuanto sea legítima. Por deudas de otra clase cualquiera, no comprendidas en el citado artículo 593, sólo podrá ser embargado el buque en el puerto de su matrícula".

Entonces por crédito marítimo SE ENTENDERÍA todo lo expresado en el artículo 593 del Código de Comercio¹⁴, sin embargo, **este artículo se ha visto INAPLICADO por**

¹⁴ Conforme se vislumbra, éste no traería un concepto claro ni una lista clara de créditos marítimos (como si lo hace la Decisión N° 487 de Comunidad Andina de Naciones y el Convenio Internacional de Embargo Preventivo de Buques de 1999).

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

la Decisión N° 487 del Acuerdo de Cartagena de la Comunidad Andina de Naciones.

Asimismo, la Sentencia de Casación N° 3473-2002/Callao, de fecha 05 de julio de 2004, dictada por la Sala Civil Permanente de la Corte Suprema de Justicia del Perú¹⁵, constituye un pronunciamiento relevante para nuestro país, porque por primera vez se hizo referencia de la normativa comunitaria – Decisión N° 487 – sobre la materia - ; en su momento se observó que el ordenamiento jurídico de la CAN carecía de difusión por lo que un sector importante de operadores jurídicos nacionales ignoraban referido dispositivo comunitario, trayendo como consecuencia incumplimiento de obligaciones comunitarias comprometiendo al estado peruano.

En tal sentido la adhesión y aplicación del Convenio Internacional de Embargo Preventivo de Buques de 1999, a nuestro ordenamiento jurídico nacional, traería como consecuencia necesaria dictar normas complementarias para la ejecución de referido instrumento internacional, **normas complementarias que modificarían los artículos 593, 595, 597 y los demás que resulten comprometidas del Código de Comercio Peruano.**

3. Jerarquía Normativa

Si bien es cierto que el Principio de Jerarquía de Normas, consagrado en el artículo 51 de la Constitución Política del Perú, regula la supremacía de la dogmática constitucional frente a las demás normas de inferior jerarquía, también es cierto que una vez que el estado peruano **ratificó** en la Secretaría General de la Comunidad Andina, el Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la CAN, hizo suyo la normativa comunitaria, en concordancia con el artículo 55 de nuestra Constitución.

Hecho que trae como consecuencia que el Estado Peruano no pueda formular reservas ni pueda desistir unilateralmente de aplicar la norma comunitaria; asimismo no puede tampoco el estado escudarse en disposiciones vigentes o en prácticas usuales de nuestro orden interno para justificar el incumplimiento o la alteración de obligaciones resultantes del derecho comunitario, respetando de este modo Principio de Aplicación Inmediata y de Primacía. La jurisprudencia como las normas positivas ha reconocido

¹⁵ Por primera vez se dio un pronunciamiento jurisdiccional en el Perú que hizo referencia a la Decisión 487 de la Comisión de la Comunidad Andina, sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques. En la controversia fueron invocadas algunas normas de la mencionada Decisión 487, por la empresa Chembulk Investment Inc., armador del buque "Espoir" y parte demandante en el proceso seguido contra la Empresa Nacional de Comercialización de Insumos S.A. (ENCI), sobre tercería de propiedad.


Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

que el derecho comunitario andino es de aplicación inmediata y tiene preeminencia sobre la legislación nacional.

4. Jurisdicción o Ámbito de Aplicación

Artículo 54 de la Constitución Política del Perú, que deja entre ver que nuestro país ejerce jurisdicción sobre las 200 millas del mar adyacente a sus costas a partir de las líneas de base establecidas por la Ley vigente – Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú, Ley N° 28621 y la novísima Ley N° 30223 Ley que adecúa la Ley 28621, según la delimitación marítima entre Perú y Chile -, entonces razonamos que al Convenio de Embargo Preventivo – que es un Derecho Internacional Privado – le sería de aplicación toda la extensión del Dominio Marítimo del Perú; por lo que incidiría con la competencia en materia civil de nuestro ordenamiento legal, respecto la totalidad del área marítima sobre la cual le corresponde ejercer jurisdicción.

5. Disposiciones del Convenio



El Convenio está constituido por 17 artículos referidos a establecer uniformidad internacional en el marco del embargo preventivo de buques, para facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del Comercio Marítimo Mundial; para ello se confieren ciertas causales para la definición de crédito marítimo, embargo, persona, acreedor y tribunal.


También contempla disposiciones respecto a la potestad para embargar, el ejercicio del derecho de embargo, levantamiento de embargo, derecho de reembolso y pluralidad de embargos, protección de los propietarios y arrendatarios a casco desnudo de buques embargados, competencia para conocer el fondo del asunto, la aplicación del embargo, el privilegio marítimo, las reservas, el régimen jurídico, la enmienda y denuncia.

En ese sentido, cabe distinguir del Convenio Internacional, lo siguiente:

De la definición de Embargo

Se hace referencia a toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta por Resolución de un Tribunal en garantía de un crédito marítimo. No comprende la "retención" de un buque para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio.

De la Alegación de un Crédito Marítimo



Se entiende por aquel crédito que tenga una o varias causas de las que el Convenio, de forma escrupulosa, tasa en su artículo 1, y que viene a ampliar significativamente con 22 causas aquellas que se contemplan en el Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

De la definición de Acreedor

El texto internacional entiende por acreedor toda persona que alegue un crédito, no obstante, solo podrá embargarse en virtud de un crédito marítimo.

De la definición de Persona

Se entenderá a 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.

De la inscripción y levantamiento de embargos

Para el levantamiento del embargo, un buque que haya sido embargado, será liberado cuando se haya prestado garantía bastante en forma satisfactoria, y la solicitud de levantamiento, previa constitución de garantía, no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho a limitar la responsabilidad.

En ese sentido, mediante Informe N° 012-2006 de la SUNARP, se nos informa que el presente Convenio no contradice la legislación nacional para efectos de la inscripción y levantamiento de embargos, los mismos que quedarían sujetos a nuestras leyes y tendrían el carácter de ser necesariamente judiciales

Del ejercicio de una Medida Cautelar

Se desprende del Convenio, conforme cita el artículo 1 numeral 2) que "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".

Ahora bien, conforme reza la Decisión 487 sobre Garantías Marítimas y Embargo Preventivo de Buques de la Comunidad Andina de Naciones – CAN, en su artículo 1 define Embargo como: "Toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta como medida cautelar por resolución de un tribunal de un país miembro, en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia, u otro instrumento ejecutorio.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

Para mejor análisis esbozamos un cuadro comparativo:

Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999	Decisión 487 Sobre Garantías Marítimas y Embargo Preventivo de Buques de la Comunidad Andina de Naciones CAN
<p>Artículo 1.- Definiciones A los efectos del presente Convenio:</p> <p>numeral 2) Por "embargo" se entiende toda inmovilización o restricción a la salida de un buque <u>impuesta por resolución de un tribunal</u> en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque <u>para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio.</u></p>	<p>Artículo 1.- Definiciones.- Para los efectos de la presente Decisión, se entiende por:</p> <p>Embargo: "Toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, <u>impuesta como medida cautelar por resolución de un tribunal de un país miembro,</u> en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque <u>para la ejecución de una sentencia, u otro instrumento ejecutorio.</u></p>

Bajo el presente cuadro comparativo se hará el siguiente análisis:

Primero.- Respecto a las Medidas Cautelares, la Ley N° 29803¹⁶, Ley que modificó el artículo 608 del Código Procesal Civil, señala que:

"El juez competente para dictar medidas cautelares es aquel que se encuentra habilitado para conocer de las pretensiones de la demanda. El juez puede, ha pedido de parte, dictar medida cautelar antes de iniciado el proceso o dentro de éste, salvo disposición distinta establecida en el presente Código.

Todas las medidas cautelares fuera de proceso, destinadas a asegurar la eficacia de una misma pretensión, deben solicitarse ante el mismo juez, bajo sanción de nulidad de las resoluciones cautelares dictadas. El solicitante debe expresar claramente la pretensión a demandar.

La medida cautelar tiene por finalidad garantizar el cumplimiento de la decisión definitiva".

Segundo.- Respecto a las Resoluciones, el Texto Único Ordenado del Código Procesal Civil, señala en su artículo 120 y 121 que:

¹⁶ Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de noviembre del año dos mil once.

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

Resoluciones.-

Artículo 120.- Los actos procesales a través de los cuales se impulsa o decide al interior del proceso o se pone fin a éste, pueden ser decretos, autos y sentencias.

Decretos, autos y sentencias.-

Artículo 121.- Mediante los decretos se impulsa el desarrollo del proceso, disponiendo actos procesales de simple trámite.

Mediante los autos el Juez resuelve la admisibilidad o el rechazo de la demanda o de la reconvencción, el saneamiento, interrupción, conclusión y las formas de conclusión especial del proceso; el concesorio o denegatorio de los medios impugnatorios, la admisión, improcedencia o modificación de medidas cautelares y las demás decisiones que requieran motivación para su pronunciamiento.

Mediante la sentencia el Juez pone fin a la instancia o al proceso en definitiva, pronunciándose en decisión expresa, precisa y motivada sobre la cuestión controvertida declarando el derecho de las partes, o excepcionalmente sobre la validez de la relación procesal.

En tal sentido, el Embargo Preventivo de Buques, resulta ser una Medida Cautelar adoptada en garantía de la efectividad de una Resolución Judicial. Esta medida cautelar se materializa en la inmovilización del buque embargado en el puerto en el que se practique, sin que resulte posible sustituir esta detención física por una anotación registral de la medida adoptada.

De la competencia para conocer del fondo del litigio

Señala el instrumento internacional que serán 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, conforme lo señala el artículo 2 del Convenio.

De la aplicación

El Artículo 8, señala que el 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.

6. Entrada en vigor del Convenio

Conforme se desprende del Artículo 14 del Convenio, éste entrará en vigor seis meses después de la fecha en que diez Estados hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él una vez cumplido los requisitos para su entrada en vigor, el

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

consentimiento surtirá efecto 03 meses después de la fecha en que haya sido manifestada.

En cuanto a la duración del Convenio, este parece establecer que es indefinido al señalar el artículo 15 que 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.

VI. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto y de conformidad con el literal a) del artículo 70º del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Relaciones Exteriores recomienda la APROBACIÓN del Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, con el siguiente texto:

El Congreso de la República

Ha dado la Resolución Legislativa siguiente:

RESOLUCIÓN LEGISLATIVA QUE APRUEBA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES 1999

Artículo Único: Objeto de la Resolución Legislativa

Apruébase el Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999, adoptado el 12 de marzo de 1999, en la ciudad de Ginebra, Confederación Suiza.

**Salvo mejor parecer
Dese cuenta
Sala de la Comisión
Lima, 6 de octubre de 2014**




LOURDES ALCORTA SUERO
Presidente

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".


MARÍA SOLEDAD PÉREZ TELLO
Vicepresidenta


LUISA MARÍA CUCULIZA
Secretaria

ROBERTO ANGULO ÁLVAREZ
Miembro Titular


LUZ SALGADO RUBIANES
Miembro Titular


OMAR CHEHADE MOYA
Miembro Titular

NATALIE CONDORI JAHUIRA
Miembro Titular


VÍCTOR ISLA ROJAS
Miembro Titular


MARTÍN BELAUNDE MOREYRA
Miembro Titular

CECILIA CHACÓN DE VETTORI
Miembro Titular


MARÍA CORDERO JON TAY
Miembro Titular

Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

VÍCTOR ANDRÉS GARCÍA BELAUNDE
Miembro Titular


TITO VALLE RAMÍREZ
Miembro Titular


CARLOS TUBINO ARIAS SCHREIBER
Miembro Titular


SERGIO TEJADA GALINDO
Miembro Titular

DORIS OSEDA SOTO
Miembro Titular

CECILIA TAIT VILLACORTA
Miembro Titular

ACCESITARIOS

TEÓFILO GAMARRA SALDÍVAR
Miembro Accesorio

CARLOS BRUCE MONTES DE OCA
Miembro accesorio

RUBÉN COA AGUILAR
Miembro Accesorio

CARMEN OMONTE DURAND
Miembro Accesorio

88



Dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa N° 949/2011-PE, que propone aprobar el "Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques 1999".

ALEJANDRO AGUINAGA RECUENCO
Miembro Accesitario

LEYLA CHIHUÁN RAMOS
Miembro Accesitario

ROLANDO REÁTEGUI FLORES
Miembro Accesitario

RENZO REGGIARDO BARRETO
Miembro Accesitario

JULIO ROSAS HUARANGA
Miembro Accesitario

LUIS GALARRETA VELARDE
Miembro Accesitario

DANIEL MORA ZEVALLOS
Miembro Accesitario

JUSTINIANO APAZA ORDÓÑEZ
Miembro Accesitario

GABRIELA PÉREZ DEL SOLAR C.
Miembro Accesitario

ANTONIO ZEBALLOS SALINAS
Miembro Accesitario

JOSUÉ GUTIÉRREZ CÓNDOR
Miembro Accesitario

JOSÉ ELÍAS ÁVALOS
Miembro Accesitario

**CONSEJO DIRECTIVO DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, 11 de noviembre de 2014

Al orden del día



.....
JOSE ABANTO VALDIVIESO
Director General Parlamentario (e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES
Período Anual de Sesiones 2014 – 2015

RELACIÓN DE ASISTENCIA A LA SEXTA SESIÓN ORDINARIA

FECHA: Lunes, 06 de octubre 2014


Hora: 11:00 AM

Lugar: Hemiciclo Raúl Porras Barrenechea del Palacio Legislativo

MIEMBROS TITULARES

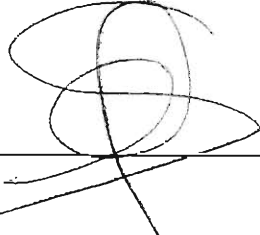


1. ALCORTA SUERO, LOURDES
PRESIDENTA
(Concertación Parlamentaria)



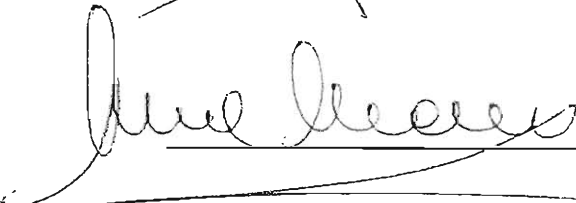


2. PÉREZ TELLO DE RODRÍGUEZ, MARÍA SOLEDAD
VICEPRESIDENTA
(Alianza PPC-APP)



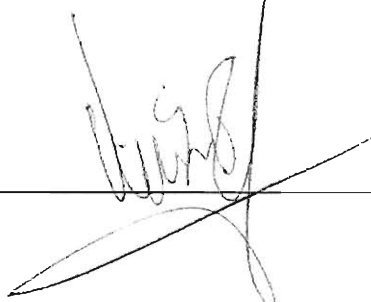


3. CUCULIZA TORRE, LUISA MARÍA
SECRETARIA
(Fuerza Popular)





4. ISLA ROJAS, VÍCTOR
(Nacionalista Gana Perú)





5. TEJADA GALINDO, SERGIO
(Nacionalista Gana Perú)





6. ANGULO ÁLVAREZ, ROBERTO EDMUNDO
(Nacionalista Gana Perú)

Licencia.

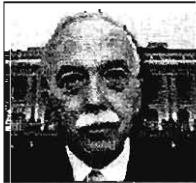


Congreso de la República



7. CORDERO JON TAY, MARÍA
(Fuerza Popular)

Jon Tay ✓



8. TUBINO ARIAS SCHREIBER, CARLOS
(Fuerza Popular)

Carlos Tubino Arias Schreiber ✓



9. CHACÓN DE VETTORI, CECILIA
(Fuerza Popular)

Licencia



10. GARCÍA BELAUNDE, VÍCTOR ANDRÉS
(Acción Popular - Frente Amplio)

Víctor Andrés García Belaunde ✓



11. SALGADO RUBIANES, LUZ
(Fuerza Popular)

Luz Salgado Rubianes ✓



12. BELAUNDE MOREYRA, MARTIN
(Solidaridad Nacional)

Martín Belaunde Moreyra ✓



13. CHEHADE MOYA, OMAR
(Gana Perú - Nacionalista)

Omar Chehade Moya ✓



14. OSEDA SOTO, DORIS GLADYS
(Gana Perú - Nacionalista)

LICENCIA



Congreso de la República



15. VALLE RAMIREZ, TITO
(Perú Posible)

[Handwritten Signature]



16. CONDORI JAHUIRA, NATALIE
(Dignidad y Democracia)

Licencia



17. TAIT VILLACORTA, CECILIA
(Unión Regional)

Licencia

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. GAMARRA SALDÍVAR, TEÓFILO
(Nacionalista Gana Perú)



2. AGUINAGA RECUENCO, ALEJANDRO
(Fuerza Popular)



3. CHIHUÁN RAMOS, LEYLA
(Fuerza Popular)



4. REÁTEGUI FLORES, ROLANDO
(Fuerza Popular)



Congreso de la República



5. ROSAS HUARANGA, JULIO PABLO
(Fuerza Popular)



6. ELÍAS ÁVALOS, JOSÉ LUIS
(Fuerza Popular)



7. COA AGUILAR, RUBEN
(Nacionalista - Gana Perú)



8. ZEBALLOS SALINAS, VICENTE ANTONIO
(Solidaridad Nacional)



9. PÉREZ DEL SOLAR CUCULIZA, GABRIELA
(Concertación Parlamentaria)



10. GALARRETA VELARDE, LUIS
(Alianza PPC-APP)



11. REGGIARDO BARRETO, RENZO
(Concertación Parlamentaria)



12. BRUCE MONTES DE OCA, CARLOS
(Concertación Parlamentaria)



Congreso de la República



13. OMONTE DURAND, MARÍA DEL CARMEN _____
(Perú Posible)



14. APAZA ORDOÑEZ, JUSTINIANO _____
(Dignidad y Democracia)



15. MORA ZEVALLOS, DANIEL _____
(Perú Posible)



16. JOSUE GUTIÉRREZ CÓNDOR _____
(Nacionalista Gana Perú)

Lima, 06 de octubre del 2014

OFICIO N° 138 -2014-2015-CRREE-CR

Señor

JUAN LOAYZA LORA

Jefe (e) del Departamento de Comisiones

Presente.-



De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para remitirle copia de la asistencia de la sexta Sesión Ordinaria de la Comisión de Relaciones Exteriores, efectuada el lunes 06 de octubre de 2014, con las licencias respectivas.

El citado documento consta de once (10) folios.

Aprovecho la oportunidad para expresarle mi consideración y estima personal.

Atentamente,



LOURDES ALCORTA SUERO
Presidenta
Comisión de Relaciones Exteriores



Lima, 6 de octubre de 2014

Carta N° 58 -2014/2015- REAA-CR

Señora
MARIA LOURDES PIA LUISA ALCORTA SUERO
Presidenta de la Comisión de Relaciones Exteriores
Presente.-



Asunto: Solicito Licencia

Me dirijo a usted para saludarla cordialmente y a su vez, por especial encargo del Congresista Roberto Angulo Álvarez, solicitarle se sirva otorgarle licencia de conformidad con el Reglamento del Congreso, para la Sesión Ordinaria de la Comisión de Relaciones Exteriores que se llevará a cabo el día de hoy, 6 de octubre de 2014 a las 11:00 am, debido a que se encuentra ejerciendo funciones inherentes a su cargo parlamentario en la ciudad de Trujillo.

Sin otro particular,

Atentamente,



ITALO CARELLA SACO VERTIZ
Despacho del Cong. Roberto Angulo Álvarez

Lima, 03 de Octubre de 2014

Oficio N° 0455-2014-2015/CCHD-CR

Señor Doctor
Javier Angeles Illmann
Oficial Mayor Congreso de la Republica
Presente.-



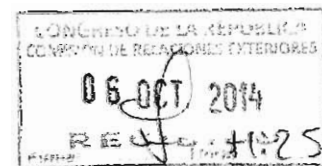
De mi mayor consideración,

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de solicitar se sirva concederme la licencia correspondiente del **Lunes 6 al Viernes 10 de Octubre**, debido a que me encontraré fuera de la Ciudad de Lima.

Agradeciendo la atención que se sirva brindar a la presente, aprovecho la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

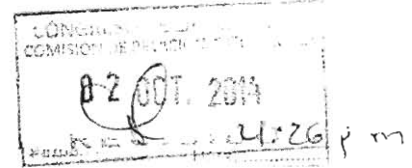
Muy Atentamente,


Cecilia Chacón De Vettori
Congresista de la República



Lima, 02 de octubre de 2014

OFICIO N° 020 -2014-2015-JLTG-AI-CR



Señora

MARÍA LOURDES PÍA LUISA ALCORTA SUERO
Presidenta de la Comisión de Relaciones Exteriores
CIUDAD.-

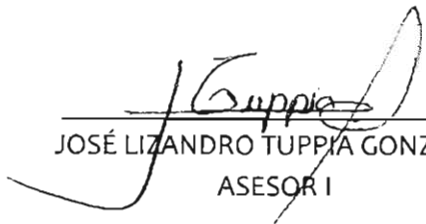
ASUNTO : Solicito Licencia

Es grato dirigirme a usted, para hacer de su conocimiento que la Congresista Doris Oседа Soto, tuvo a bien encomendar a mi persona comunicarle que no podrá asistir a la Sexta Sesión Ordinaria de la Comisión de Relaciones Exteriores que se realizará el día lunes 06 de octubre de 2014 a las 11:00 am., en el Hemiciclo Raúl Porras Barrenechea del Palacio Legislativo, por tener reuniones asumidas con anterioridad en la Región Junín.

En tal sentido, solicito se sirva considerar la licencia correspondiente a fin de justificar su inasistencia.

Hago propicia la ocasión para expresar a usted mi especial deferencia.

Atentamente,



JOSÉ LIZANDRO TUPPIÁ GONZÁLES
ASESOR I



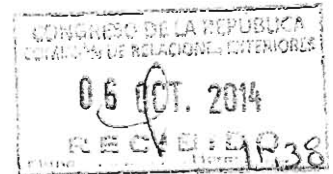
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
NATALIE CONDORI JAHUIRA
Congresista de la República

"Año de la Promoción de la Industria Responsable y del Compromiso
Climático"

Lima 06 de Octubre de 2014

OFICIO N° 716-2014-NCJ/CR

Señora Congresista
ALCORTA SUERO MARÍA LOURDES
Presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores
Presente.-



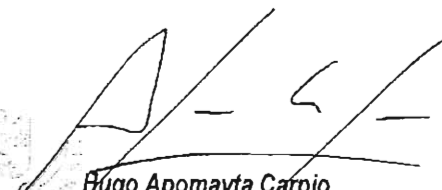
De mi mayor consideración:

Por especial encargo de la congresista **Natalie Condori Jahuirá**, le saludo muy cordialmente; y a la vez, le solicito tenga a bien registrar su Licencia a la Sesión Ordinaria de la Comisión de Relaciones Exteriores, programada para el día lunes 06 de Octubre de 2014, a las 11:00 horas en el Hemiciclo Raúl Porras Barrenechea del Palacio Legislativo.

En tal sentido, debo precisar, que la solicitud de licencia obedece a que la Congresista Natalie Condori Jahuirá tuvo que atender asuntos estrictamente relacionados a su función congresal.

Agradeciendo anticipadamente su gentil atención, hago propicia la ocasión para expresarle mi especial consideración.

Atentamente,


Hugo Apomayta Carpio
Despacho de la Congresista Natalie Condori Jahuirá
Asesor

Despacho de la Congresista Natalie Condori Jahuirá
Jr. Azángaro N° 468 Of. 608 Lima
Teléfono 311-7438 Fax 311-7439

100

Lima, 06 de Octubre de 2014

OFICIO N° 177-2014/CTV-CR

Señora

LOURDES ALCORTA SUERO

Presidenta de la Comisión de Relaciones Exteriores

Presente.-



De mi especial consideración:

Por medio de la presente me dirijo a usted a fin de saludarla cordialmente y por especial encargo de la señora Cecilia Tait Villacorta, solicito sírvase licenciar su asistencia a la sesión del día de hoy, por motivos personales.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi más alta consideración y estima personal.

Atentamente,

MASSIEL ALMONACID RAMOS

Asesora principal

Congresista Cecilia Tait V.



Lima, 06 de octubre del 2014

OFICIO N° 138-2014-2015-CRREE-CR



Señor

JUAN LOAYZA LORA

Jefe (e) del Departamento de Comisiones

Presente.-

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para remitirle copia de la asistencia de la sexta Sesión Ordinaria de la Comisión de Relaciones Exteriores, efectuada el lunes 06 de octubre de 2014, con las licencias respectivas.

El citado documento consta de once (10) folios.

Aprovecho la oportunidad para expresarle mi consideración y estima personal.

Atentamente,




LOURDES ALCORTA SUERO
Presidenta
Comisión de Relaciones Exteriores

00004206

CONGRESO DE LA REPUBLICA
RECIBIDO
28 MAR. 2016
Hora: 3:44
Firma: [Signature]
Secretaría de la Oficialía Mayor

43096

CONGRESO DE LA REPUBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
MESA DE CARTES
RECIBIDO
23 MAR 2016
Firma: [Signature] Hora: 9:28



PERÚ

Ministerio de Relaciones Exteriores

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA CONSOLIDACIÓN DEL MAR DE GRAU"

CONGRESO DE LA REPUBLICA
RECIBIDO
29 MAR 2016
Hora: 19:44
Firma: [Signature]
DIRECCIÓN GENERAL PARLAMENTARIA

Lima, 22 MAR. 2016

OF. RE (DGT) N° 3-0/35 c/a

Remite lista de tratados para su priorización durante el presente periodo legislativo 2015-2016

P-162187
CONGRESO DE LA REPUBLICA
RECIBIDO
23 MAR. 2016
Hora: 4:56
Firma: [Signature]
PRESIDENCIA

Señor congresista
Luis Carlos Antonio Ibérico Núñez
Presidente del Congreso de la República
Ciudad.-

Tengo el agrado de dirigirme a usted con el fin de solicitarle la priorización en el presente periodo legislativo, de los tratados incluidos en la relación adjunta. Este pedido obedece a la importante temática abordada en dichos instrumentos internacionales.

Además de los tratados pendientes de debate por parte del pleno del Congreso, me permito incluir un listado de aquellos que se encuentran en estudio de la Comisión de Relaciones Exteriores.

Dios guarde a usted,

Ana María Sánchez de Ríos
Ministra de Relaciones Exteriores

858
RECIBIDO
30 MAR 2016
CONGRESO DE LA REPUBLICA
DEPARTAMENTO DE RELACIONES EXTERIORES
9124

103

162187-4P

PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA	
Asesoría <input type="checkbox"/>	Secretaría <input type="checkbox"/>
Trámite: Regular <input checked="" type="checkbox"/>	Urgente <input type="checkbox"/>
Pase a: Oficialía Mayor <input checked="" type="checkbox"/> Comisiones <input type="checkbox"/> DGA <input type="checkbox"/>	Despacho Parlamentario <input type="checkbox"/> Protocolo <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>
Acciones: Conocimiento y Fines <input checked="" type="checkbox"/> Elaborar oficio <input type="checkbox"/> Proyectar respuesta <input type="checkbox"/>	Aprobado <input type="checkbox"/> Archivo <input type="checkbox"/> Informa <input type="checkbox"/>
Observaciones: <i>[Handwritten signature]</i>	

DEPARTAMENTO DE RELATORIA, AGENDA Y ACTAS	URGENTE <input type="checkbox"/>	IMPORTANTE <input type="checkbox"/>
Área de Despacho Parlamentario <input type="checkbox"/>	Atender <input type="checkbox"/>	Agregar a sus Antecedentes <input checked="" type="checkbox"/>
Área de Redacción de Actas <input type="checkbox"/>	Tramitar <input type="checkbox"/>	Junta de Portavoces <input type="checkbox"/>
Área de Relatoría y Agenda <input type="checkbox"/>	Conocimiento y Fines <input type="checkbox"/>	Consejo Directivo <input type="checkbox"/>
Área de Trámite Documentario <input checked="" type="checkbox"/>	Elaborar Informe <input type="checkbox"/>	Comisión Permanente <input type="checkbox"/>
	Conformidad V/B* <input type="checkbox"/>	Licencia <input type="checkbox"/>
	Otros	

PROVEIDO: 04206 FECHA: 29.3.2016
 PASE: Dirección General Parlamentaria
 PARA: Conocimiento y Fines pertinentes

JAVIER ANGELES ILLMANN
 DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO (e)
 Encargado de la Oficialía Mayor
 CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CÉSAR DELGADO GUEMBES
 jefe (e) del Departamento de Relatoría, Agenda y Actas
 CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
 ÁREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO
 04 ABR 2016
 RECIBIDO
 Firma: Hora: 08:00

162187

DIRECCIÓN GENERAL PARLAMENTARIA		URGENTE <input type="checkbox"/>	IMPORTANTE <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Biblioteca	<input type="checkbox"/> Grabaciones	<input checked="" type="checkbox"/> Agregar a su expediente	
<input type="checkbox"/> Comisiones	<input type="checkbox"/> Gestión de Información	<input type="checkbox"/> Atender	
<input type="checkbox"/> CCEP	<input type="checkbox"/> Oficialía Mayor	<input type="checkbox"/> Ayuda memoria	
<input type="checkbox"/> Comunicaciones	<input type="checkbox"/> Otro	<input type="checkbox"/> Conformidad / V/B*	
<input type="checkbox"/> Despacho Parlam.	<input checked="" type="checkbox"/> Relatoría, Agenda	<input type="checkbox"/> Consejo Directivo	
<input type="checkbox"/> Diario de los Debates	<input type="checkbox"/> Reproducción de documentos	<input type="checkbox"/> Conocimiento y Fines	
<input type="checkbox"/> DIDP	<input type="checkbox"/> Prev. y Seguridad	<input type="checkbox"/> Coordinar su atención	
<input type="checkbox"/> DGA	<input type="checkbox"/> Serv. Auxiliares	<input type="checkbox"/> Elaborar Informe	
<input type="checkbox"/> Enlace Gob. Reg.	<input type="checkbox"/> Trámite Documentario	<input type="checkbox"/> Junta de Portavoces	
	<input type="checkbox"/> Transcripciones	<input type="checkbox"/> Publicar en el Portal	
		<input type="checkbox"/> Trámite Correspondiente	

ACUERDO 588-2002-2003/CONSEJO-CR

JAVIER ANGELES ILLMANN
 Director General Parlamentario (e)
 CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DGP
 REVISADO POR: VVE
 FECHA: 29/3/16
 HORA: 3:16 p.m.

104

TRATADOS EN EL PLENO DEL CONGRESO

	CONTRAPARTE / ORGANISMO	TRATADO	FECHA DE FIRMA / ADOPCIÓN	CÓDIGO ANT	INFORME DE PERFECC.	FECHA	RESOLUCIÓN SUPREMA	FECHA	OFICIO DE REMISIÓN AL CONGRESO	FECHA	REGISTRO EN EL CONGRESO	PRIORIDAD
1	India	ACUERDO DE COOPERACIÓN EN EL ÁMBITO DE DEFENSA ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE LA INDIA	28/10/2013	B-3822	Inf. 002-2015	07/01/2015	RS N° 010-2015-RE	23/01/2015	Oficio RE (TRA) N° 3-0/39 c/a	18/02/2015	04195/2014-PE	1
2	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)	ACUERDO PARA PROMOVER EL CUMPLIMIENTO DE LA MEDIDAS INTERNACIONALES DE CONSERVACIÓN Y ORDENACIÓN POR LOS BUQUES PESQUEROS QUE PESCAN EN ALTA MAR	01/11/1993	M-0835-A-2	Inf. 034-2008	17/07/2008	RS N° 010-2009-RE	08/01/2009	Oficio RE (TRA) N° 3-0/4 c/a	20/01/2009	0381/2011-PE	2
3	Argentina	ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA.	15/06/2007	B-3356	Inf. 039-2010	21/10/2010	RS N° 182-2010-RE	07/05/2010	Oficio RE (TRA) N° 3-0/31 c/a	21/10/2010	00382/2011-PE	3
4	Alemania	ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ SOBRE COOPERACIÓN FINANCIERA 2013 (PRESTAMOS)	13/10/2015	B-3902	Inf. 059-2015	14/10/2015	RS N° 266-2015-RE	26/11/2015	Oficio RE (DGT) N°-3-0/234 c/a	04/12/2015	05072/2015-PE	4
5	Alemania	ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ SOBRE COOPERACIÓN FINANCIERA 2014	13/10/2015	B-3901	Inf. 061-2015	03/11/2015	RS N° 275-2015-RE	26/11/2015	Oficio RE (DGT) N° 3-0/235 c/a	04/12/2015	05073/2015-PE	5
6	Bolivia	PROTOCOLO COMPLEMENTARIO Y AMPLIATORIO A LOS CONVENIOS DE ILO SUSCRITOS ENTRE EL PERÚ Y BOLIVIA	19/10/2010	B-3812	Inf. 176-2010	18/11/2010	RS N° 484/2010-RE	19/11/2010	Oficio RE (DGT) N° 3-0/33 c/a	19/11/2010	00383/2011-PE	6
7	Bolivia	ACUERDO POR INTERCAMBIO DE NOTAS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA QUE PRECISA DETERMINADAS DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO COMPLEMENTARIO Y AMPLIATORIO A LOS CONVENIOS DE ILO SUSCRITOS ENTRE BOLIVIA Y PERÚ	01/10/2012	B-3755-B	Inf. 053-2012	12/12/2012	RS N° 265-2012-RE	12/12/2012	Oficio RE (DGT) N° 3-0/77 c/a de	14/12/2012	01834/2012-PE	7
8	Colombia	ACUERDO DE COOPERACION PARA LA PREVENCIÓN, CONTROL Y REPRESIÓN DEL LAVADO DE ACTIVOS DERIVADOS DE CUALQUIER ACTIVIDAD ILÍCITA ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA.	20/02/2004	B-3054	Inf. 002-2012.	09/01/2012	RS N° 113-2012-RE	28/04/2012	Oficio RE (DGT) N° 3-0/40 c/a	10/08/2012	01398/2012/PE	8

105

9	ONU	ACUERDO BÁSICO ENTRE EL GOBIERNO DEL PERÚ Y EL PROGRAMA MUNDIAL DE ALIMENTOS DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE ASISTENCIA DEL PROGRAMA MUNDIAL DE ALIMENTOS	18/05/2008	B-3246	Inf. 004-2012.	23/01/2012	RS N° 114-2012-RE	26/04/2012	Oficio RE (DGT) N° 3-0/36 c/a	20/07/2012	01352/2011-PE	9
10	ONU	DECLARACIÓN DE ACEPTACIÓN DE LA COMPETENCIA DEL COMITÉ CONTRA LAS DESAPARICIONES FORZADAS.	-	-	Inf. 040-2014	19/12/2014	RS N° 034-2015-RE	13/02/2015	Oficio RE (DGT) N°No 3-0/49 c/a	06/03/2015	04260/2014-PE	10
11	Israel	MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL ESTADO DE ISRAEL CONCERNIENTE A COOPERACIÓN INDUSTRIAL EN MATERIA DE DEFENSA E INTERIOR	21/07/2008	B-3440-1	Inf. 014-2009	04/03/2009	RS N° 244-2009-RE	24/07/2009	Oficio RE (TRA) N° 3-0/26 c/a	30/07/2009	02937/2013-PE	11
12	Red Internacional del Bambú y el Ratón	ACUERDO SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE LA RED INTERNACIONAL DEL BAMBÚ Y EL RATÓN (INBAR).	06/11/1997	M-0890-1	Inf. 038-2012	07/08/2012	RS N° 204-2012-RE	28/09/2012	Oficio RE (DGT) N° 3-0/61 c/a	30/11/2012	01780/2012-PE	NO
13	ONU	CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES, 1999	12/03/1999	M-0903-A	Inf. 099-2011	29/09/2011	RS N° 016-2012-RE	21/02/2012	Oficio RE (DGT) N° 3-0/14 c/a	26/03/2012	00949/2011-PE	NO
14	Brasil - Colombia	MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA DE PERÚ Y EL MINISTERIO DE DEFENSA DE BRASIL Y EL MINISTERIO DE DEFENSA DE COLOMBIA PARA COMBATIR LAS ACTIVIDADES ILÍCITAS EN LOS RÍOS FRONTERIZOS Y/O COMUNES.	11/02/2004	M-0978	Inf. 012-2010	17/02/2010	RS N° 115-2010-RE	23/03/2010	Oficio RE (TRA) N° 3-0/18 c/a	31/05/2010	02939/2013-PE	NO

TRATADOS EN LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES

	CONTRAPARTE / ORGANISMO	TRATADO	FECHA DE FIRMA / ADOPCIÓN	CÓDIGO ANT	INFORME DE PERFECC.	FECHA	RESOLUCIÓN SUPREMA	FECHA	OFICIO DE REMISIÓN AL CONGRESO	FECHA	REGISTRO EN EL CONGRESO	PRIORIDAD
1	Comisión Interamericana del Atún Tropical	CONVENCIÓN PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DEL ATÚN TROPICAL ESTABLECIDA POR LA CONVENCIÓN DE 1949 ENTRE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y LA REPÚBLICA DE COSTA RICA	14/11/2003	M-0974-C	Inf. 054-2015	23/10/2015	RS N° 265-2015-RE	25/11/2015	Oficio RE (DGT) N° 3-0/241 c/a	16/12/2015	05111/2015-PE	1

106

2	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)	CONVENCIÓN PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA RED DE ACUICULTURA DE LAS AMÉRICAS	18/04/2012	M-1067	Inf. 052-2015	12/10/2015	RS N° 249-2015-RE	24/10/2015	Oficio RE (DGT) N° 3-0/222 c/a	04/11/2015	04948/2015-PE	2
3	Organización Mundial de la Propiedad Intelectual - OMPI	TRATADO DE BEIJING SOBRE INTERPRETACIONES Y EJECUCIONES AUDIOVISUALES	24/06/2012	M-1054-A	Inf. 049-2015	16/09/2015	RS N° 220-2015-RE	24/09/2015	Oficio RE (DGT) N° 3-0/204 c/a	02/10/2015	5152/2015-PE	3
4	ONU - UNICEF	CONVENCIÓN IBEROAMERICANA DE DERECHOS DE LOS JOVENES	11/10/2005	M-0990-A	Inf. 002-2006	17/01/2006	RS N° 026-2006-RE	24/01/2006	Oficio RE (DGT) N° 3-0/55 c/a	18/02/2008	00980/2011-PE	4
5	ONU	CONVENCIÓN DE ESTAMBUL RELATIVA A LA ADMISIÓN TEMPORAL (anexos A, B.1 al B.9, C, D y E).	26/06/1990	M-0798-A-1-0	Inf. 072-2015	31/12/2015	RS N° 010-2016-RE	02/02/2016	Oficio RE (DGT) N° 3-0/27 c/a	02/03/2016	5163/2015-PE	NO
6	Belarús	CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE BELARÚS SOBRE COOPERACIÓN TÉCNICO - MILITAR	20/10/2011	B-3688-F	Inf. 067-2015	04/12/2015	RS N° 300-2015-RE	16/12/2015	Oficio RE (DGT) N° 3-0/4 c/a	15/01/2016	05123/2015-PE	NO
7	Organización Internacional para las Migraciones	ENMIENDAS A LA CONSTITUCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA LAS MIGRACIONES	24/11/1998	M-0901-2	Inf. 041-2012	17/08/2012	RS N° 234-2012-RE	07/11/2012	Oficio RE (DGT) N° 3-0/76 c/a	13/12/2012	01837/2012-PE	NO
8	Alemania	ACUERDO SOBRE EL PROYECTO "PROGRAMA DE REFORMAS EN EL SECTOR SANEAMIENTO" ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA	01/02/2010	B-3553	Inf. 020-2012	01/04/2012	RS N° 132-2012-RE	06/06/2012	Oficio RE (DGT) N° 3-0/32 c/a	12/07/2012	01340/2011-PE	NO

107