

MARINA DE GUERRA DEL PERU
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL



**Trabajo de Investigación para obtener el grado académico de Magister
en Estrategia Marítima**

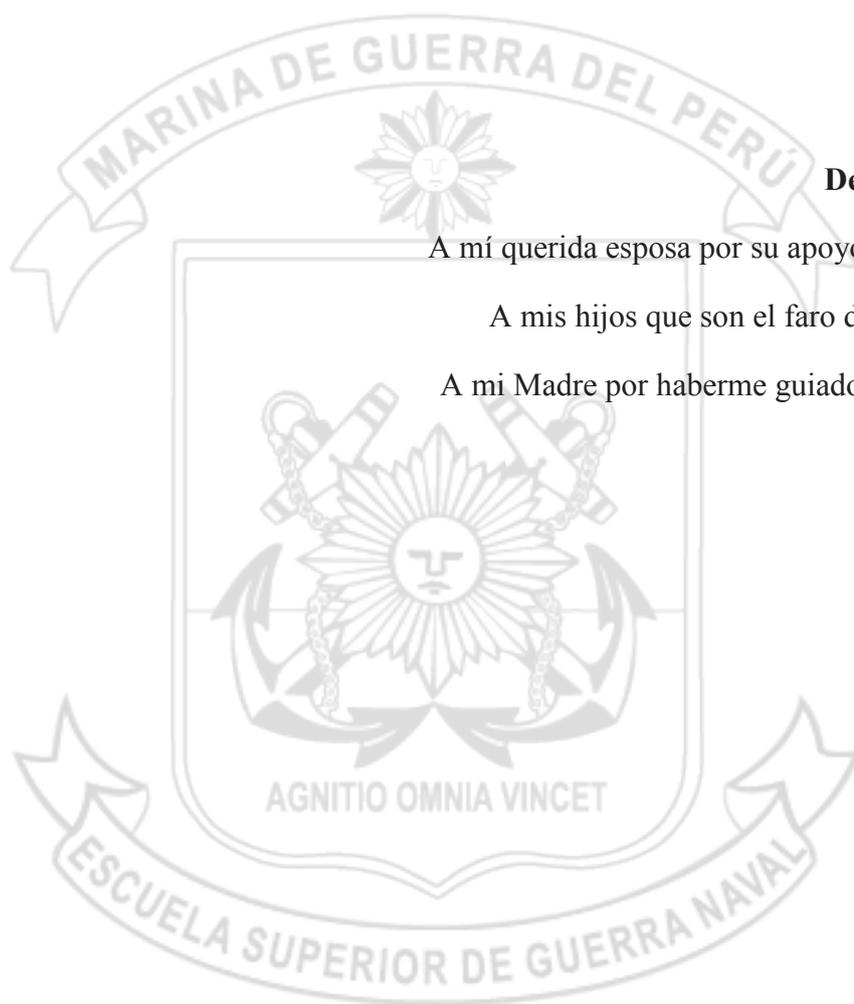
**“Evolución de las funciones que desempeñan la Marina de Guerra del
Perú y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para el
desarrollo y protección de los intereses marítimos”**

**Presentado por:
Capitán de Navío Jorge PADILLA Ramón**

**Dr. Carlos Portocarrero
Asesor Metodológico**

**Calm. Jean Jesu Doig
Asesor Técnico-Especialista**

La Punta 2015



Dedicatoria

A mí querida esposa por su apoyo constante,

A mis hijos que son el faro de mi vida y

A mi Madre por haberme guiado en la vida.



Agradecimiento

Al Doctor Carlos Portocarrero, al Contralmirante (r) Jean Jesu Doig, a la Señorita Kelly Figueroa por la permanente orientación en la elaboración del presente trabajo de investigación.

Asimismo, al Vicealmirante Javier Gaviola, al Capitán de Navío SGC. Ludwig Zanabria, al Capitán de Fragata SGC. Ruben Alejo y al Capitán de Fragata SGC. Pedro Alarcón con los cuales tuve diversas charlas para enmarcar el tema de investigación de la mejor manera.

Finalmente, a la Escuela Superior de Guerra Naval por forjar el conocimiento entre los Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.



INDICE

	Página
Capítulo I: Preliminares	
1.1	Caratula 1
1.2	Dedicatoria 2
1.3	Agradecimiento 3
1.4	Índice 4
1.5	Resumen 6
1.6	Abstract 7
Capítulo II: Introducción	
2.1	Problema de investigación 8
2.2	Antecedentes 9
2.3	Bases teóricas 30
2.4	Objetivos 43
Capítulo III: Desarrollo de la investigación	
3.1	Funciones que desempeña la Marina de Guerra del Perú para el desarrollo y protección de los intereses marítimos 52
3.2	Funciones que desempeña la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para el desarrollo y protección de los intereses marítimos 55
3.3	Acciones a realizar para el desarrollo y protección de los intereses marítimos 60



Capítulo IV: Complementarios

4.1	Conclusiones	66
4.2	Recomendaciones	68
4.3	Referencias	72





RESUMEN

A lo largo de la historia, el uso, control y protección del mar ha contribuido a alcanzar los niveles de adelanto y desarrollo que hoy goza la humanidad, al mismo tiempo ha sido y es un elemento trascendente para garantizar la seguridad de la Nación. Con el objeto de disponer a plenitud del mar y proyectar las acciones apropiadas es importante para nuestra nación, establecer cuáles son las posibilidades que le ofrece el uso del mar y sobre todo, cuales son las capacidades que posee o puede desarrollar para tal fin. A partir de ello, se hace necesario determinar cómo hacer el mejor uso, control y protección del mar, maximizando su contribución al desarrollo nacional, para lo cual debemos conocer nuestra realidad marítima, determinar los factores que la afectan y establecer los intereses marítimos. Los intereses marítimos son definidos como la expresión del deseo colectivo de la nación de usar y proteger el medio marítimo y aprovechar sus recursos, mediante el desarrollo de actividades en el campo político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente. La misión de la Marina de Guerra del Perú es la de velar para que estos intereses marítimos se desarrollen bajo un entorno de seguridad y protección marítima, en la búsqueda permanente de crear la cultura o conciencia marítima como sustento y a través del establecimiento de una política marítima que regule todas las actividades a nivel del Estado.

Palabras clave: Realidad marítima, intereses marítimos, política marítima, seguridad marítima.



ABSTRACT

Throughout history, the use, control and protection of the sea has contributed to reach the levels of advancement and development mankind benefits from today, at the same time it has been and it is a transcendental element to ensure the security of the Nation. In order to fully dispose of the sea and draw up appropriate actions, it is important for our nation; to establish which possibilities are offered by the use of the sea and above all, which capabilities are held or can be developed for this purpose. On that basis, it is necessary to determine how to make the best use, control and protection of the sea, maximizing its contribution to national development; in order to do so we must know our Maritime Reality, identifying factors that affect it and establish Maritime Interests. Maritime Interests are defined as the expression of the collective desire of the Nation to use and protect maritime environment and exploit its resources, through the development of activities in political, social, economic, legal, scientific, cultural and other fields, for the purpose of contributing to the welfare and national security on a permanent basis. The Mission of the Navy of Peru is to ensure these maritime interests develop under a security and protection environment, in the permanent search for creating maritime culture or awareness as support and through the establishment of a Maritime Policy governing all activities at the State level.

Key Words: maritime reality, maritime interests, maritime policy, marine security



CAPITULO II

INTRODUCCIÓN

2.1 Problema de investigación

Los intereses marítimos abarcan la totalidad de recursos y actividades que se dan en el ámbito marítimo. Entre sus principales actividades se pueden mencionar: el transporte marítimo, fluvial y lacustre, la marina mercante nacional, las infraestructuras y servicios portuarios, la industria naval, la seguridad para la navegación, la investigación científica, la acción cívica en las poblaciones ribereñas, las expediciones y la presencia en la Antártida, la protección ecológica del medio marítimo, fluvial y lacustre, la pesca, la protección de la riqueza ictiológica, la explotación de minerales e hidrocarburos en el zócalo continental y fondo marino, así como la seguridad de la vida en el mar y la represión de actividades ilícitas como el contrabando de combustible y productos en general, pesca ilegal, trata de personas, tala y minería ilegal, la piratería y el tráfico ilícito de drogas.

Alcanzar los objetivos de desarrollo en el ámbito marítimo, definiendo previamente los intereses marítimos, constituye la acción permanente del Estado a través de una gestión promotora y un seguimiento de resultados por parte de la Marina de Guerra del Perú y de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, como Autoridad Marítima.

Por lo que nos planteamos la siguiente pregunta: ¿De qué manera han evolucionado las funciones que desempeñan la Marina de Guerra del Perú y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para el desarrollo y protección de los intereses marítimos?



2.2 Antecedentes

El tema central de nuestra investigación se basa en lo que son los intereses marítimos y lo que significan dentro del desarrollo de las naciones; a lo largo de la historia su estudio ha tenido una serie de visiones que en común comparten posiciones similares en su estructura y composición. Por tanto es necesario revisar estos conceptos a la luz de pensadores, instituciones y organizaciones que de acuerdo al medio en que se encuentran o época de la historia han contribuido con sentar las bases del pensamiento sobre este tema. En relación a los intereses marítimos, como se verá más adelante, su adecuada articulación dada la diversidad de actores que se relacionan en el ámbito acuático (marítimo, fluvial y lacustre) requiere contar con una política que garantice la continuidad y el logro de los objetivos.

Como antecedente más antiguo se tiene a Mahan (1890), quien en su obra la influencia del poder naval en la historia, consideraba a los intereses marítimos como el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Resaltando además que abarca las labores que realizan tanto el Estado como los entes privados en alta mar, aguas jurisdiccionales, fondos marinos y litoral, todos ellos con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar esos recursos. Consideraba como componentes de los intereses marítimos a:

- a. Marina mercante nacional, transporte marítimo y fluvial.
- b. Terminales marítimos.
- c. Comercio exterior.
- d. Flota pesquera e instalaciones de apoyo.
- e. Buques e infraestructura de investigación científica oceánica.



f. Industria naval.

Como se puede apreciar, la visión de Mahan (1890) sobre la amplitud de los intereses marítimos consideraba a todas aquellas actividades relacionadas al ámbito marítimo, teniendo en consideración principal que el mar ha sido desde siempre el medio que ha propiciado el desarrollo de las naciones, de acuerdo a una adecuada visión y planificación en su desarrollo.

Por su parte, Storni (1916) en *Intereses Argentinos en el mar*, definió una única solución al problema de la protección de los intereses marítimos argentinos bajo el siguiente planteamiento: el poder naval se funda en la jerarquización de los intereses marítimos, lo cual demanda necesariamente un abordaje multidimensional de la problemática. El poder marítimo, constituye el punto de articulación de los intereses marítimos y el poder naval, e incluye la capacidad para utilizar el mar así como aquella necesaria para influir en el comportamiento de otros actores a través de lo que se hace en o desde el mar. Esto incluye los aspectos no militares del uso del mar: la marina mercante, la industria naval, los puertos, los astilleros que contribuyen al poder naval, la fuerza laboral, la capacitación, etc.

Faura (1977), en *el mar peruano y sus límites*, considera a los océanos como elemento indispensable para la vida del planeta, no solo por aspectos geográficos, sino por lo que representan económicamente sus recursos minerales, actividades diversas y tráfico marítimo mundial. El mar representa los intereses de las naciones por cuanto en el ven cifradas esperanzas de desarrollo y progreso, así como aspectos estratégicos y de seguridad. Asimismo, destaca el concepto de dominio marítimo del Perú, en donde el estado debe ejercer protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales como



sustento de los intereses nacionales sobre las 200 millas de zócalo continental y del mar adyacente.

Estos conceptos han sido el sustento de la importancia que conllevan los intereses nacionales y que decalan en los intereses marítimos en el misionamiento para su protección por parte de la Marina de Guerra del Perú.

En los intereses marítimos en el Perú, Arrospide (1977) al hablar de intereses marítimos consideraba a todo aquello que derivado de la influencia del mar representa un medio de progreso, comercio y supervivencia y que contribuye a la renta nacional. Define también que los intereses marítimos más el poder naval son el poder marítimo de la nación y que se debe de inculcar en la población una cultura marítima. Sobre la base de lo anterior los intereses marítimos deben ser vistos desde los siguientes puntos:

- a. Aspectos Geográficos
- b. Aspectos económicos marítimos
- c. Aspectos industriales
- d. Aspectos de protección de los intereses marítimos

Aquí el Contralmirante Arrospide (1977) enmarca los intereses marítimos y los agrupa por aspectos segmentados pero que en su conjunto guardan estrecha relación. Sin embargo, agrega a los componentes de Mahan (1890) ya segmentados, el concepto de protección de los intereses marítimos en donde considera tres aspectos importantes: el primero relativo a la seguridad en el mar (safety + security), como un sistema de seguridad, auxilio y salvataje, principalmente para la industria pesquera, en resguardo de los intereses humanos y materiales, en donde se deben de considerar



adecuados servicios de faros, balizaje, cartas de navegación y medios de rescate y salvataje.

Asimismo, como segundo aspecto destaca la importancia del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas que en ese entonces era un servicio auxiliar de la Marina, teniendo la misión de ejercer el control, vigilancia, seguridad (safety) y protección (security) sobre las actividades marítimas, fluviales y lacustres, así como sobre los recursos y riquezas naturales que se desarrollan en el ámbito acuático.

Queda definido que las funciones de este Cuerpo son una de las más importantes en relación a la protección de los intereses marítimos. Y como tercer aspecto destaca la función que cumplía la comisión controladora de trabajo marítimo, el cual era un organismo del entonces Ministerio de Marina que tenía como función principal la de regular los costos de operación de los puertos, control salarial, regulaciones de trabajo, establecimiento de tarifas, entre otras.

Por su parte Brousset (1998) en los intereses marítimos del Perú: una visión resumida, destaca que el medio marítimo propició uno de los sucesos culturales más importantes de nuestra historia, la integración de las culturas nativas y europea para dar origen al mestizaje, las cuales identifican al Perú como nación. Sin embargo, y no obstante la importancia por los intereses marítimos en nuestra historia, es paradójico que aun no exista en el país una vocación generalizada por el mar, y que el sentimiento de nuestro pueblo esté inspirado, más bien, por una ancestral vocación andina.

En tal sentido, no todos los esfuerzos realizados se han podido plasmar en logros con resultados concretos y coherentes; ello se ha debido, principalmente a la ausencia de políticas coordinadas de nivel nacional al que concurren de manera aislada, diversos sectores de la actividad pública y privada nacionales; entre estos sectores se



puede mencionar principalmente a los que conforman el comercio marítimo, el transporte marítimo, la pesquería, la minería marítima, la industria naval, el turismo, el medio ambiente, la investigación científica y tecnológica con fines marítimos y otros. Resalta además que ejercen influencia en el desarrollo de los intereses marítimos dos tipos de factores, que pueden ser calificados como condicionantes y determinantes.

El primero de ellos denominado condicionantes, son los factores de orden natural que tienen influencia directa en los intereses marítimos. Se incluyen principalmente a los aspectos físicos (geografía) y los recursos naturales. Otro aspecto es el hombre y su comportamiento socio-cultural (búsqueda de la conciencia marítima). Y como último factor, la situación geopolítica, que contempla la ubicación geográfica de nuestras cuencas (costa, ríos y lago), vías marítimas de transporte y la influencia de otros estados con intereses en los nuestros.

El segundo factor que tiene influencia en el desarrollo de los intereses marítimos lo denomina determinantes, el cual agrupa a todos aquellos que son creados por el hombre y que definen el accionar de la nación con relación al uso y aprovechamiento del medio marítimo. Los factores determinantes consideran y son influenciados por: aspectos políticos, económicos, jurídicos, científicos y tecnológicos. Asimismo, define que la protección de los intereses marítimos se sustenta en el poder naval de la nación, tanto en tiempo de paz como de guerra, visión similar a la del argentino Storni (1916).

Tal como se puede apreciar, la visión de los intereses marítimos de Brousset (1988), guardan relación con la postura de Arróspide (1977), en donde se pueden establecer a manera de comparación las siguientes coincidencias: primero, se establece que los aspectos geográficos de Arróspide (1977) incluyen a los factores



condicionantes del segundo; Asimismo los aspectos de protección de los intereses marítimos contemplan a los aspectos determinantes en el campo político y jurídico de Brousset (1988); del mismo modo existe relación entre los aspectos económicos e industriales de Arrospide (1977) con los aspectos políticos y económicos de Brousett (1988). Asimismo, lo que Arrospide (1977) llama cultura marítima, Brousett (1988) la define como conciencia marítima. Por tanto, los grandes campos que guardan relación en el desarrollo y protección de los intereses marítimos sea cual sea su clasificación se basaran siempre en los principales aspectos relacionados al ámbito marítimo.

En la visión de la Armada de Chile sobre los Intereses Marítimos y su contribución al desarrollo nacional, Codina (2003) considera que los intereses marítimos son el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Las mencionadas actividades las realiza tanto el Estado como los particulares en la alta mar, en las aguas jurisdiccionales, en el fondo marino y en el litoral con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos. Requieren para consolidar su éxito, de una sólida conciencia marítima nacional. Esta última, entendida como el conocimiento exacto y reflexivo de los factores que se relacionan con el mar y que aporta la fuerza intelectual que da vida, incluso a conceptos como el del Mar Presencial.

Las innumerables actividades que se desarrollan en esta área van desde la pesca artesanal, pesca industrial, la acuicultura, transporte marítimo, actividades deportivas y de investigación científica y demandan de la participación activa de medios navales para fiscalizar el cumplimiento de las normas y legislación vigente, controlar las naves y la gente que trabaja en ellas para prevenir accidentes que afecten la vida humana



y resguardar los recursos vivos y no vivos del medio ambiente acuático, además de capacitar y calificar al personal que cumple labores dentro del ámbito marítimo.

La convicción y conciencia marítima se convierte en el pilar que garantizará la interiorización de la población cuando se refiera a los intereses marítimos, más aun teniendo en cuenta los diversos campos en los cuales se desarrolla, y que tienen que ver directamente con la participación de entidades estatales como privadas y todas aunadas al desarrollo del país. Esta conciencia o cultura marítima es la misma que considera Brousett (1988) y Arrospide (1977).

Doig (2010) en intereses marítimos: economía y desarrollo, sostiene que al estudiar los intereses marítimos nacionales exige necesariamente revisar procesos y relaciones conceptuales de sus componentes esenciales vinculados con la economía, y por tanto con el desarrollo del país. Normalmente el estudio de los intereses marítimos se orientan hacia cinco elementos: comercio, recursos, industria, innovación y cultura marítima. Sobre lo anterior, el comercio y el mercado deben constituir el primer factor de análisis en el estudio de los intereses marítimos nacionales, pues mantienen una relación funcional de complementariedad. Los mercados marítimos se delimitan y configuran en territorios aduaneros a cargo de las administraciones estatales, y por la concurrencia de los agentes económicos en oferta y demanda; de proveedores y consumidores de productos y factores estrechamente relacionados con el uso sostenible del mar. El comercio marítimo comprende el intercambio de productos y factores, esto es, de bienes y servicios así como de capitales y trabajo relativos al uso sostenible del mar y sus recursos. El transporte marítimo, los terminales marítimos y la logística interna deben ser estudiados prioritariamente en el comercio de servicios marítimos del país. La planificación estratégica del Estado se ofrece como el instrumento más



apropiado para orientar el desarrollo sustentable del país, a fin de satisfacer los intereses marítimos nacionales en una economía de mercado global que se proyecta hacia un espacio marítimo sin fronteras.

Flores (2011) en Diseño y propuesta de mejoramiento de los procesos del Departamento de Conciencia Marítima de la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador, considera que las características geográficas y ambientales de una nación proporcionan alternativas y determinan el destino de los pueblos ya que sin duda alguna, no habrá país que, disponiendo de costas y mares, no haya identificado sus intereses marítimos como resultado de las aspiraciones, vocación, necesidades, posibilidades y cultura del pueblo. El amplio universo de los intereses marítimos está representado en todas las actividades que desarrolla una nación para el aprovechamiento del mar, sus costas, fondos marinos y todos los recursos contenidos en ellos, con el fin de generar beneficios sociales, económicos y políticos.

Es importante destacar que las políticas de los estados que tienen acceso al mar se encuentran orientadas hacia los intereses marítimos sin los cuales no se podrían tener aspiraciones de desarrollo, y difícilmente no es aceptable que un estado en dicha posición no enmarque su política en el ámbito marítimo y concientice además a su población.

Para el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), en fundamentos de doctrina marítima, los intereses marítimos son la expresión del deseo colectivo de la nación de crear el medio marítimo y aprovechar sus recursos mediante el desarrollo de actividades en los campos político, económico, social, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir a un permanente bienestar y seguridad nacional y fortalecer la capacidad del Estado. Se incluye a las aguas interiores de interés y las



zonas costeras de influencia. Es la componente de desarrollo del poder marítimo, expresada por el conjunto de medios y capacidades de la nación que le permiten el uso nacional del ámbito marítimo.

Queda demostrado que los intereses marítimos se sustentan en el uso adecuado del mar, ríos y lagos y que basado en políticas nacionales en su empleo y control garantizaran un adecuado desarrollo.

En los intereses marítimos del Perú, Gaviola (2013) los enumera como los espacios, recursos, actividades y factores de diversa índole vinculados al ámbito marítimo, que forman un conjunto integrado e interrelacionado que es preciso conocer cualitativa y cuantitativamente, para establecer y evaluar apropiadamente sus efectos e influencia en la vida nacional con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente. Es necesario tener un adecuado empleo y control de los intereses marítimos, para que garanticen en el mediano y largo plazo, el incremento del desarrollo nacional. Asimismo, en relación al desarrollo nacional, la protección de los intereses marítimos es de responsabilidad de la Marina de Guerra del Perú.

Díaz (2014) en como contribuir con los intereses marítimos del Perú como nación marítima, sostiene que los intereses marítimos se encuentran sustentados en tres factores: en lo que representa el legado del Almirante Miguel Grau, en la educación y la formación de la juventud que liderará la realidad marítima y en el proceso de la política nacional para construir los objetivos nacionales.

Al respecto, Grau marca una pauta histórica y orienta el futuro de la Marina para que siempre los intereses marítimos se encuentren protegidos por el poder naval y que el ámbito de su acción se encuentre seguro por la acción de la Dirección de Capitanías y Guardacostas. Asimismo, es importante la educación y capacitación en los



diferentes niveles educativos para sembrar esa cultura o conciencia marítima mencionada por Arros pide (1977) y Brousett (1988) con la cual se sentarían las bases de un adecuado manejo integral de los intereses marítimos, concientizando a la población a aceptar que sus raíces provienen de la costa, en adición al imaginario que orienta los antecedentes a los andes. Y finalmente es necesaria la instauración de una política marítima a nivel estado, la cual garantice y sustente en el tiempo el arraigamiento de los intereses marítimos, la cual será concordante con la política nacional.

La Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú (DIRINTEMAR), de acuerdo a la Ley de la Marina de Guerra del Perú, Decreto Legislativo Nro. 1138, publicado en el diario el Peruano el 10 diciembre 2012, señala dentro de sus funciones principales la de encargarse de promover las actividades vinculadas con el ámbito marítimo, fluvial y lacustre para el estudio y seguimiento permanente de la realidad marítima con la finalidad de formular y ejecutar los objetivos y políticas a nivel Institucional e intersectorial, así como la propuesta de política marítima, el repotenciamiento de actividades culturales y académicas, la puesta en valor del patrimonio cultural naval, el cuidado y protección del acervo histórico de la Marina. Por tanto, sus funciones se deben de enmarcar dentro de los espacios, recursos, actividades y factores de diversa índole vinculados al ámbito marítimo, que forman un conjunto integrado e interrelacionado que es preciso conocer cualitativa y cuantitativamente, para establecer y evaluar apropiadamente sus efectos e influencia en la vida nacional.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), Autoridad Marítima Nacional, sobre la base del Decreto Legislativo Nro. 1147, publicado en el diario El Peruano el 11 diciembre 2012, es la responsable de velar por la protección y



seguridad de la vida humana (safety + security), la prevención de la contaminación del medio ambiente acuático y la protección de sus recursos naturales, así como de la represión de las actividades ilícitas en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre. Asimismo, DICAPI vela por los intereses marítimos de la nación ante organismos internacionales e interactúa con la comunidad marítima internacional, para la mejor implementación de la normativa internacional aplicable a las naves y a la gente de mar, bajo un enfoque de mejora continua.

Por su parte, Alfaro (2010) en Perú: país marítimo, destaca que el mar de Grau es fuente de recursos (10% del total de la pesca mundial, gas, petróleo y nódulos polimetálicos) y principal medio de comunicación para el comercio exterior, y su superficie equivale a dos tercios del territorio nacional. La mayoría de los peruanos viven en la costa; conceptualmente, el Perú es un país marítimo; sin embargo, la población no ha sido educada o motivada lo suficiente para que, en la práctica, lo seamos.

Esto concurre con lo opinado por Brousset (1988) respecto a la ancestral posición de que el Perú es básicamente un país de orígenes andino. Alfaro (2010) plantea iniciar un proceso de consulta para generar una mayor participación de los peruanos en aspectos marítimos, que contribuyan con el diseño de una política marítima integral, la cual aglutine a los diferentes sectores nacionales, dado que actualmente no contamos con una.

La ausencia, de una política marítima integral origina, por ejemplo, que el Perú, en dos décadas, haya perdido la construcción naval de alto bordo y la marina mercante; y que solo el 2% de la pesca de anchoveta se dirija al consumo humano directo, lo que ocasiona que esta no pueda ser aprovechada por un porcentaje importante



de niños en el Perú, que sufren desnutrición crónica, deficiencia que origina retardo intelectual, con graves repercusiones sociales, entre otros aspectos adicionales.

Al respecto, existe un proyecto de política marítima elaborado por la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos en el año 1990, de acuerdo a intereses marítimos y políticas de estado del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (2008:7), según el cual cubre el ámbito de los intereses marítimos y da una imagen de lo que el Perú requiere que se haga en pro de su desarrollo en el ámbito acuático. Este trabajo tuvo como motivación la evidente ausencia de un tratamiento integrado y coherente de las actividades marítimas, fluviales y lacustres a nivel nacional y el deseo de contribuir a subsanar este defecto presentando un proyecto viable con el fin de que su contenido fuera incorporado en la forma más conveniente a los planes y programas de los diferentes sectores comprometidos. Del mismo modo, el Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI) en el año 1990, llevo a cabo una mesa de trabajo denominada hacia una política marítima nacional en coordinación con el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Asimismo, en el año 2003 la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso de la República presentó la propuesta de política marítima. Lamentablemente, todos estos esfuerzos sobre implementar una política marítima quedarían archivados en los entornos políticos de los diferentes gobiernos de turno desde hace 25 años.

Sin embargo, en el último XI foro del futuro: El futuro del mar peruano, llevado a cabo por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) en la web (2014), tuvo como tema central las tendencias de futuro sobre la política marítima en el mundo, así como plantear la necesidad de un enfoque multisectorial en la política marítima, actividades de futuro en el ámbito marítimo, fomento de una conciencia



marítima y la potencialidad del Perú como país marítimo. Se plantearon interrogantes con el objetivo de desarrollar una conciencia marítima, descrita por Arrospide (1977) y Brousett (1988) y plantear una gobernanza cooperativa entre los sectores, a través de una política integral marítima, la cual sirva para aprovechar la biodiversidad marina, hacer más atractivo el turismo de playas, aprovechar las energías oceánicas en el mar peruano, reforzar la certificación de pesca sostenible e identificar la cooperación entre sectores para el ordenamiento del mar.

Al respecto, se determinaron las posibles actividades para el desarrollo del mar peruano:

Transporte marítimo

Un informe de la Comisión Andina de Fomento (CAF) de acuerdo a la página web actualidad empresarial: <http://aempresarial.com/web/index.php#&panel1-4> (2014), señaló que el transporte terrestre mantiene un costo del 25% más alto que el del cabotaje. En tal sentido no se estaría aprovechando el litoral peruano como una autopista azul.

Pesca industrial

Las certificaciones de pesca sostenible son importantes para el consumo responsable de productos marinos, en el caso del Perú: anchoveta, perico y atún. La finalidad es que estas se manejen bajo un enfoque ecosistémico y que cuenten con la certificación otorgada por el Marine Stewardship Council (MSC), que garantice una industria autorregulada y buenas prácticas de extracción, procesamiento y comercialización.



Extracción de hidrocarburos del fondo marino

La producción mundial de petróleo en áreas frente a las costas ha aumentado hasta alcanzar el 17% del total de la producción de petróleo crudo. Es importante buscar nuevas fuentes de energía renovable en el futuro. La energía oceánica es una alternativa, teniendo el Perú un área de 200 millas de dominio marítimo en donde se pueden implementar sistemas de generación de energía en donde puedan aprovechar el movimiento de las olas y la fuerza de los vientos.

Ecoturismo

El ecoturismo en playas puede ofrecer una alternativa viable para el desarrollo sostenible en las diferentes playas del litoral.

Sobre lo anterior se puede destacar que actualmente existe la visión al nivel más alto del planeamiento nacional, que se debe de contar con una política marítima (retrasada varios decenios), en donde se integre la visión unificada respecto al empleo del medio marítimo y se busque de una manera sostenible su desarrollo, definiendo objetivos, metas e indicadores.

Política Comparada con países de la región y con la Unión Europea

El tema de los intereses marítimos, tiene relevancia en los países vecinos, es por ello que se ha tomado en consideración el enfoque comparativo para el desarrollo de la investigación, en especial interés en regímenes similares de países marítimos en la región, sus políticas, normas y planes, a fin de obtener propuestas viables y compatibles con nuestra realidad marítima. Para nuestro caso, de acuerdo a la Ley de la Marina de Guerra del Perú, Decreto Legislativo Nro. 1138, publicado en el diario el Peruano el 10 diciembre 2012, la Marina de Guerra del Perú ejerce la Autoridad Marítima a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (aplicación normas Organización



Marítima Internacional-OMI) y cuenta con la Dirección de Intereses Marítimos como entidad que promueve la cultura o conciencia marítima entre otras funciones adicionales.

Ecuador

Para la Armada del Ecuador, de acuerdo a la página web

<http://www.armada.mil.ec/>, los intereses marítimos son el conjunto de beneficios de carácter económico, social, militar que obtienen las naciones en el uso del mar a través de entidades del estado o particulares. Dentro de los intereses marítimos, la Dirección de Intereses Marítimos de la Armada de acuerdo a la página web <http://www.conciencia-maritima.blogspot.pe/> (2015) tiene tres pilares fundamentales y que son: el fomento de la conciencia marítima, a través del instituto de historia marítima y de la Dirección Técnica de Conciencia Marítima; asimismo, el dragado, que permite mantener expeditas las vías de comunicación y la administración de la empresa naviera Transnave, que es el soporte logístico a islas Galápagos con proyección internacional a los países vecinos.

La Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos de acuerdo a la página web <http://www.dirnea.org/> (2015), tiene como misión gestionar la seguridad integral de los espacios acuáticos, mediante la planificación de operaciones de control de las actividades marítimas y fluviales, seguridad en la navegación, seguridad de la vida humana en el mar y colaborar en el control del medio ambiente marino costero; a fin de contribuir a la defensa de la soberanía y la integridad territorial; y, con su contingente apoyar al desarrollo nacional y la seguridad pública y del estado, en concordancia de los convenios suscritos por la Republica de Ecuador a nivel de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La Republica de Ecuador en el año 2008 de acuerdo a la página web <http://www.apg.gob.ec/files/politicaspalaraactividadmaritimayportuaria.pdf> (2008),



aprobó las Políticas para la Actividad Marítima y Portuaria con lo cual se buscó el fortalecimiento del sector marítimo nacional, el fortalecimiento del sector portuario nacional y la prevención y reducción de factores negativos en la actividad. Todo esto, bajo la visión de mantener los sectores marítimo y portuario, modernos y seguros, para contribuir en forma eficiente con el desarrollo integral y la seguridad nacional, reafirmando la naturaleza marítima del país y la trascendencia e importancia del mar para el desarrollo socio económico de su población. Estos objetivos se sustentan en la promoción y defensa de las industrias marítimas nacionales, incluyendo los astilleros, las escuelas náuticas, trabajo a bordo, las agencias navieras y la flota nacional. Asimismo, manteniendo canales de información que ayuden a prevenir y reducir los accidentes marítimos y portuarios, la contaminación del medio marino costero y las infracciones en los espacios acuáticos y portuarios.

En la comparación con la República del Ecuador, existen coincidencias respecto a las responsabilidades en el ámbito del entorno de la Organización Marítima Internacional (OMI) en tanto la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejercen funciones. Del mismo modo, el aspecto de los intereses marítimos es llevado por la Dirección de Intereses Marítimos de la Armada, tal como ocurre con el de la Dirección de Intereses Marítimos en el caso de la Marina de Guerra del Perú. Sin embargo, respecto a la política marítima, el Perú carece de ella respecto a la realidad ecuatoriana.

Chile

En Chile la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) de acuerdo a la página web <http://www.directemar.cl/> (2015), es el organismo de alto nivel de la Armada que tiene por misión, cautelar el



cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes, para dar seguridad a la navegación, proteger la vida humana en el mar, preservar el medio ambiente acuático, los recursos naturales marinos y fiscalizar las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo de su jurisdicción, con el propósito de contribuir al desarrollo marítimo de la Nación, al amparo de las reglamentaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La Dirección de Intereses Marítimos y Medio Acuático (DIRINMAR) de la Armada de Chile de acuerdo a la página web <http://www.armada.cl/armada/direccion-de-intereses-maritimos-y-medio-ambiente-acuatico> (2015), tiene como función fundamental el cuidado del medio ambiente y la seguridad en el mar con el objetivo de fomentar y proteger los intereses marítimos nacionales; trabaja permanentemente para mantener la seguridad.

Respecto a las políticas marítimas, de acuerdo a la página web <http://www.armada.cl/armada/doctrina-maritima-nacional/2014-05-02/121457.html> (2015), la Republica de Chile tiene a la doctrina marítima como poder o influencia política, económica y militar, ejercida a través del uso del mar. Poder que incluye a todas las instituciones de la defensa, a otros organismos del Estado y a todas las fuerzas e intereses civiles que se relacionan con el mar, por lo que se le debe reconocer un carácter intrínsecamente conjunto. La Armada de Chile, se encuentra comprometida con el destino marítimo de la nación, es la que históricamente ha asumido la responsabilidad de fortalecer la conciencia marítima de la población, fomentar los intereses marítimos e incentivar el empleo integral del mar en beneficio nacional. Es por ello que es la Institución encargada de liderar a los componentes del poder marítimo y conceptualizar su empleo en beneficio de los objetivos nacionales.



En la comparación con la República de Chile, existen coincidencias respecto a las responsabilidades en el ámbito del entorno de la Organización Marítima Internacional (OMI) en tanto la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejercen funciones. Del mismo modo, el aspecto de los intereses marítimos es llevado por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Acuático, tal como ocurre con el de la Dirección de Intereses Marítimos en el caso de la Marina de Guerra del Perú. Sin embargo, respecto a la política marítima, el Perú también, como fuera en la comparación con la ecuatoriana carece de ella respecto a la realidad chilena.

Colombia

En la República de Colombia, la Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima de acuerdo a la página web <https://www.dimar.mil.co/> (2015) encargada de ejecutar la política del gobierno en esta materia, contando con una sola estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la nación.

Ejerce sus funciones a lo largo y ancho de la jurisdicción marítima colombiana de 928660 km². equivalentes al 44.85% de todo el territorio nacional, y en los 2900 km de línea de costa (Litoral Pacífico y Caribe), además de los principales ríos ubicados en las zonas de frontera, y en el río Magdalena en los 27 kilómetros finales antes de su desembocadura al mar. Complementariamente su jurisdicción va más allá de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) respecto a sus actuaciones dentro del concepto de Estado de Abanderamiento.



A través de la Comisión Colombiana del Océano de acuerdo a la página web <http://www.cco.gov.co/>, se logró concretar el documento de política nacional del océano y de los espacios costeros (PNOEC), que ha sido pensado vinculándolo al desarrollo sostenible, respetando los parámetros del derecho internacional marítimo, teniendo presentes los recientes avances tecnológicos, investigativos y educativos, conservando el medio marino para las generaciones futuras y ordenando el territorio marítimo y costero. La PNOEC responde a la necesidad de asumir el océano desde una visión integral que reconozca su carácter de totalidad organizada, de unidad en la diversidad y de integración en la fragmentación.

El océano representa una unidad porque es soporte de redes de personas, de bienes y servicios, de culturas, tradiciones y de una estructura social característica. Asimismo, su administración y manejo responden a una estructura estatal especial, habida cuenta de su carácter de bien de uso público destinado al uso, goce y disfrute de todos los colombianos y a la vez, sustrato y objeto de vigilancia y control por parte de las entidades que actúan como garantes de la soberanía nacional.

La PNOEC se encuentra orientada a los intereses marítimos nacionales, que se detallan a continuación: salvaguardar la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional; establecer un ordenamiento marino-costero; preservar el ambiente marino-costero y aprovechar de manera sostenible sus recursos naturales, promoviendo el desarrollo socioeconómico nacional; fomentar el reconocimiento de la cultura marítima nacional, promoviendo la educación en temas del mar; y desarrollar investigación científica, tecnológica y de innovación en la región marina y costera del país.



En la comparación con la República de Colombia, la Dirección General Marítima asume sus funciones de acuerdo al entorno de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de los intereses marítimos. Por tanto en una sola organización coinciden sus funciones con las nuestras a cargo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y de la Dirección de Intereses Marítimos. Del mismo modo que con Chile y Ecuador, en el caso de la comparación con Colombia, respecto a la política marítima, el Perú también carece de ella.

Unión Europea

En Europa se aplica la Política Marítima Integrada de acuerdo a la página web http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_es.htm (2015), la cual considera un planteamiento más coherente de los asuntos marítimos con una mayor coordinación entre los distintos ámbitos. Abarca las siguientes políticas transversales:

- a. Crecimiento azul (Blue Growth): El crecimiento azul es una estrategia a largo plazo de apoyo al crecimiento sostenible de los sectores marino y marítimo. Reconoce la importancia de los mares y océanos como motores de la economía europea por su gran potencial para la innovación y el crecimiento. Es la contribución de la Política Marítima Integrada en la consecución de los objetivos de la Estrategia 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador. La economía azul representa 5,4 millones de puestos de trabajo y un valor añadido bruto de casi 500.000 millones de euros al año.
- b. Conocimientos y datos del mar: reúne información marítima procedente de distintas fuentes con objeto de ayudar al sector, las autoridades públicas y los investigadores a encontrar información y utilizarla de forma más eficaz para desarrollar nuevos productos y servicios y mejorar el conocimiento del comportamiento del mar.



- c. Ordenación del espacio marítimo: Se trata de planificar los momentos y lugares en que se efectúan las actividades humanas en el mar de manera que sean tan eficaces y sostenibles como sea posible. Los países participan de manera transparente en la planificación de las actividades marítimas. En julio de 2014, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron una Directiva para crear un marco común de ordenación del espacio marítimo en Europa. Cada país de la UE puede planificar libremente sus propias actividades marítimas, pero la ordenación local, regional y nacional en mares comunes debe ajustarse a unos requisitos comunes mínimos.
- d. Vigilancia marítima integrada: El objeto de la vigilancia marítima integrada es proporcionar métodos de intercambio de datos e información a las autoridades interesadas o implicadas en la vigilancia marítima. La vigilancia será más barata y más eficaz si se comparte la información. Actualmente, las autoridades nacionales y de la UE responsables de los diferentes aspectos de la vigilancia y control en las fronteras, seguridad, control de la pesca, aduanas, medio ambiente, defensa, etc. recopilan información por separado y no suelen compartirla. Por lo tanto, es posible que los mismos datos se recojan más de una vez.
- e. Estrategias de cuenca marítima: El Báltico, el Mar Negro, el Mediterráneo, el Mar del Norte, el Atlántico y el Ártico: cada región marítima es única y requiere una estrategia propia. La política marítima fomenta estrategias de crecimiento y desarrollo que aprovechen las ventajas y afronten las dificultades de cada región marítima de la UE en sentido amplio: desde el cambio climático en el Ártico hasta el potencial de energías renovables del Atlántico, los problemas de la contaminación o la seguridad marítima. Su objetivo es coordinar, no sustituir, las políticas en sectores marítimos específicos.



Importancia

- a. Para tener en cuenta la interconectividad de las industrias y las actividades humanas relacionadas con el mar, ya se trate de cuestiones de navegación y puertos, energía eólica, investigación marina, pesca o turismo, una decisión en cualquier ámbito puede afectar a todos los demás. Por ejemplo, una instalación eólica en alta mar puede perjudicar a la navegación y esta, a su vez, afectar a los puertos.
- b. Para ahorrar tiempo y dinero, animando a las autoridades a compartir datos y cooperar, en vez de trabajar individualmente, en los distintos aspectos de un mismo problema.
- c. Para crear una cooperación estrecha entre los responsables en los distintos sectores y niveles de la administración: autoridades marítimas nacionales, autoridades regionales y locales y autoridades internacionales dentro y fuera de Europa. Muchos países ven esta necesidad y avanzan hacia una colaboración más estructurada y sistemática.

2.3 Bases teóricas

El sustento del presente trabajo de investigación se encuentra enmarcado en una serie de conceptos que proporcionan el marco teórico de los antecedentes, alcance y proyección de los intereses marítimos, debido a que dicho concepto proviene de las raíces más elevadas en la planificación y pensamiento de una nación; por tanto es necesario remontarse a dichos conceptos para poder entender a cabalidad la importancia de los intereses marítimos dentro de la vida misma de la nación.

Realidad Nacional: De acuerdo a fundamentos de doctrina marítima del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), es la totalidad de situaciones o condiciones multirrelacionadas, dinámicas y cambiantes, cualitativas, cuantitativas,



actuales y potenciales, que presenta la Nación en un determinado momento, como producto de su desenvolvimiento histórico. Así, la realidad nacional engloba todo lo que existe en el estado, son todos los medios o bienes que se encuentran en situación actual considerados como poder nacional y latente como potencial nacional. Asimismo, es el espacio físico y territorio, los recursos naturales, sus recursos humanos y sus capacidades actuales y latentes. Es muy importante al estudiar la realidad nacional entre otros aspectos, fijar objetivos y delinear políticas. En nuestro caso, la realidad nacional nos lleva a identificar una serie de actores desarticulados entre sí pero relacionados en un mismo medio: el medio marítimo.

Aspiración Nacional: De acuerdo a fundamentos de doctrina marítima del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), es la proyección colectiva en la conciencia del pueblo de una necesidad de carácter nacional. Cuando un interés nacional se proyecta en la conciencia colectiva de la nación se convierte en una aspiración nacional. Mejor dicho es el conjunto de imágenes que la sociedad aspira a construir para sí en el largo plazo, son esencialmente figurativas y no se impone que el trayecto a su obtención sea de rasgos valubles o mensurables.

Objetivos Nacionales: De acuerdo a fundamentos de doctrina marítima del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), son los fines o resultados por alcanzar, perfectamente identificados y definidos en correspondencia con los intereses y aspiraciones de la nación. Marcan el inicio del proceso de política nacional, orientando la acción de sucesivos gobiernos, disponiéndose metas, intereses y aspiraciones nacionales. Por otro lado, los objetivos nacionales están referidos a los intereses y aspiraciones de la nación por lo que se define como La expresión de los intereses y aspiraciones vitales que la nación busca satisfacer en determinado periodo de



su existencia. Los objetivos nacionales deben ser establecidos y difundidos entre la población con el fin de lograr un impacto positivo.

Política Nacional: De acuerdo a fundamentos de doctrina marítima del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), es el quehacer dirigido al establecimiento de los objetivos nacionales, de los objetivos del proyecto nacional y de los objetivos del proyecto de gobierno, así como de las normas que orienten su consecución. Asimismo, es el conjunto de las actividades gubernamentales que realizan los órganos del estado, desplegadas en el tiempo en cuanto que ese conjunto obedece a un determinado cuadro o sistema de ideas, directivas, es decir a un programa o proyecto político.

La política nacional es la acción política que se desarrolla en el marco de una colectividad nacional organizada en estados, respondiendo a su privativa realidad, a sus peculiaridades, a sus intereses y aspiraciones que se sustentan en sus bases históricas culturales y orienta sus capacidades disponibles y latentes a la consecución de sus fines y logros de objetivos. Los pasos para la formulación de la Política Nacional son los siguientes:

- 1.- Primer Paso: establecimiento y formulación de los objetivos nacionales.
- 2.- Segundo Paso: formulación del proyecto nacional, que está conformado por objetivos propios y lineamientos de política.
- 3.- Tercer Paso: formulación de proyectos de gobierno.
- 4.- Cuarto Paso: emisión de la directiva de gobierno, la que debe normar el planeamiento de desarrollo y defensa nacional u otro campo en donde sea dirigida.

Realidad Marítima: De acuerdo a fundamentos de doctrina marítima del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), es la parte de la realidad



nacional que comprende al mar, aguas continentales navegables y todos aquellos medios existentes en este ámbito, cuyo empleo contribuye significativamente al logro de los objetivos nacionales. Está conformada por el poder marítimo y el potencial marítimo.

La realidad marítima abarca todos los campos de la actividad nacional relacionados directamente con el mar, ríos y lagos, así como los medios empleados y los aspectos espaciales, temporales, culturales y de cualquier naturaleza que tengan que ver con el ámbito acuático. Esta realidad marítima rebaza los intereses marítimos, pues incluye también en su campo de acción a los intereses relacionados con la defensa nacional que tiene su expresión en el ámbito acuático (marítimo-fluvial-lacustre) mediante la aplicación del poder naval para proteger las líneas de comunicaciones en este ámbito, conquistar, disputar o negar el control de las áreas acuáticas de interés, proyectar el poder militar hacia tierra y apoyar a las fuerzas terrestres en la guerra. En la paz, desempeñar las misiones de presencia naval en las aguas del dominio marítimo y fuera de ellas para apoyar los intereses comerciales, económicos, políticos y de seguridad. Esto hace necesario establecer también objetivos y políticas de defensa en el ámbito acuático, además de los de desarrollo. Concordantes también con los objetivos nacionales y la política general del estado.

Poder Marítimo: De acuerdo a fundamentos de doctrina marítima del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), es parte del poder nacional que comprende la capacidad del estado para contribuir significativamente al logro del bienestar y la seguridad de la nación, mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo. El poder marítimo también podría definirse como la expresión de la capacidad integral de los medios de todo orden de que dispone la nación en una etapa determinada en su acción de proyección política, militar, económica y social. De acuerdo al Instituto



de Estudios Histórico Marítimos del Perú el poder marítimo es igual al poder naval (defensa marítima) más los intereses marítimos (desarrollo marítimo). Tal como lo consideraba Storni (1916) el poder marítimo, constituye el punto de articulación de los intereses marítimos y el poder naval. Asimismo, Arrospide (1977) consideraba que la suma del poder naval y de los intereses marítimos daba como resultado el poder marítimo de una nación.

Poder Naval: De acuerdo a fundamentos de doctrina marítima del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), es la expresión militar de la capacidad del poder marítimo para en tiempo de paz, proteger los derechos de la nación y la propiedad, disuadir y/o repeler la agresión y apoyar la política nacional. En tiempo de guerra, ganar y mantener el control del mar para asegurar su uso continuo, negando al adversario el uso del mar e imponiéndole su voluntad. Contribuye al logro de los objetivos marítimos de desarrollo. El poder naval es parte integrante del poder marítimo y por lo tanto del poder nacional. Asimismo, el poder naval como parte del poder marítimo contribuye al logro de los objetivos propuestos en relación con los intereses marítimos, tales como policía marítima, apoyo en desastres naturales, operaciones multinacionales, operaciones conjuntas y combinadas e investigaciones científicas.

Potencial Marítimo: De acuerdo a fundamentos de doctrina marítima del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), es parte del potencial nacional que comprende la totalidad de los medios en situación de latencia relacionados con el ámbito marítimo y susceptibles de ser incorporados al poder marítimo en un momento dado.

Conciencia Marítima: De acuerdo a fundamentos de doctrina marítima del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), es el conocimiento



profundo que posee la población de un país marítimo, sobre las posibilidades que se tienen para el uso, explotación y protección de los recursos disponibles en el mar, ríos y lagos, con el fin de alcanzar el desarrollo y la seguridad. La conciencia marítima se logra a través de un proceso en los distintos niveles de la sociedad, donde están involucrados los organismos de la marina, las autoridades nacionales y las diversas instituciones que integran la comunidad, para lograr el desarrollo armónico de las actividades relacionadas a los intereses marítimos, dentro de los objetivos y políticas definidos por el estado, coordinándose aspectos culturales, educativos, de información, históricos, deportivos, acción cívica y otros de interés, con el fin de cultivar la identidad y cultura marítima.

La conciencia marítima se logra fundamentalmente a través de la educación bajo la tutela del estado, el cual tiene la responsabilidad de promover y liderar esta actividad educativa, convocando a participar a todos los actores de la comunidad, en razón de sus actividades. Este concepto es concurrente con la opinión del Contralmirante Díaz Nieri (2014) respecto a que los intereses marítimos se basan entre otros aspectos en la educación y la formación de la juventud que lideraría la realidad marítima. Para promover la Conciencia Marítima no sólo es necesario conocer científicamente nuestro ámbito marítimo, nuestra realidad marítima y como cada una de las actividades marítimas interactúan entre sí, también debe forjarse una política marítima nacional que permita gestionar de una manera más eficaz, coordinada y colectivamente los intereses marítimos del Perú. Arrospide (1977), Brousett (1988) y Codina (2010) coinciden en que los intereses marítimos requieren para consolidar su éxito, de una sólida conciencia marítima nacional.



Intereses Nacionales: De acuerdo a fundamentos de doctrina marítima del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), son la expresión de un deseo colectivo, producto de una necesidad, material o espiritual, de carácter nacional. Los intereses nacionales orientan los esfuerzos del estado, les brindan cohesión y hacen coherente su accionar.

Intereses Marítimos: De acuerdo a fundamentos de doctrina marítima del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012), es todo aquello relacionado con el mar, que en forma directa, indirecta o de efecto potencial afecte al bienestar general y/o a la seguridad integral del país. Es la parte del poder marítimo que comprende al conjunto de medios que se emplean para el logro de los objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo y para contribuir a lograr los objetivos de seguridad y bienestar nacional. Los intereses marítimos se constituyen en fines por alcanzar, tanto en aspectos de desarrollo como de defensa nacional, a fin de materializar deseos o aspiraciones que satisfagan las necesidades nacionales.

Asimismo, los intereses marítimos son a su vez medios para atender los intereses nacionales, por tanto los intereses marítimos es igual a intereses de defensa marítima (función de la MGP) más intereses de desarrollo marítimo. Abarcan la totalidad de recursos y actividades que se dan en y por el ámbito marítimo. Entre sus principales actividades se pueden mencionar: el transporte marítimo, fluvial y lacustre, la Marina Mercante Nacional, las infraestructuras y servicios portuarios, la industria naval, la seguridad para la navegación, la investigación científica, la acción cívica en las poblaciones ribereñas, las expediciones y la presencia en la Antártida, la protección ecológica del medio marítimo, fluvial y lacustre, la pesca, la protección de la riqueza ictiológica, la explotación de minerales e hidrocarburos en el zócalo continental y fondo



marino, así como la seguridad de la vida en el mar y la represión de actividades ilícitas como el contrabando de combustible y productos en general, pesca ilegal, trata de personas, tala y minería ilegal, la piratería y el tráfico ilícito de drogas en todo el ámbito marítimo.

Actividad acuática.- De acuerdo al Decreto Legislativo Nro. 1147, publicado en el diario El Peruano el 11 diciembre 2012, es toda actividad de navegación, operación, construcción, conservación, mantenimiento, desarrollo, uso, aprovechamiento y extracción en el medio acuático que se encuentre sujeta a las normas de protección y seguridad de la vida humana y protección del medio ambiente acuático, en el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima Nacional. Se entiende como actividad acuática en alcance al mar, ríos y lago.

Autoridad Marítima Nacional.- De acuerdo a la Ley de la Marina de Guerra del Perú, Decreto Legislativo Nro. 1138, publicado en el diario el Peruano el 10 diciembre 2012, dentro de sus funciones establece que la Marina de Guerra del Perú es la autoridad marítima. La cual de acuerdo al Decreto Legislativo Nro. 1147, publicado en el diario El Peruano el 11 diciembre 2012, es ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en su condición de encargada de ejercer dicha autoridad en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre; siendo responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales así como reprimir todo acto ilícito; ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional.

Autoridad Portuaria Nacional (APN).- De acuerdo a la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, publicado en el diario El Peruano el 1 de marzo del



2003, la autoridad portuaria nacional tienen como finalidad promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, facilitar el transporte multimodal, modernizar los puertos y desarrollar las cadenas logísticas que existen en los terminales portuarios. La ley del sistema portuario nacional contempla la creación de la autoridad portuaria nacional (APN) como un organismo público descentralizado (ahora Organismo Técnico Especializado - OTE) encargado del sistema portuario nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La APN está encargada del desarrollo del sistema portuario nacional, el fomento de la inversión privada en los puertos y la coordinación de los distintos actores públicos o privados que participan en las actividades y servicios portuarios, su objetivo es establecer y consolidar una sólida comunidad marítimo-portuaria que enlace a todos los agentes del desarrollo marítimo-portuario, estatales y privados con un objetivo común: el fortalecimiento de la competitividad de los puertos nacionales para hacer frente al fenómeno de la globalización y a los retos planteados por la necesidad de desarrollar a plenitud su sector exportador.

Protección y seguridad de la vida humana en el medio acuático: De acuerdo al Decreto Legislativo Nro. 1147, publicado en el diario El Peruano el 11 diciembre 2012, son las políticas y acciones ejecutadas por la autoridad marítima nacional u órganos subordinados para alcanzar el estado deseado de protección y seguridad de la vida humana en las actividades que se realizan en su ámbito de competencia, conforme a la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano, concordantes con las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI).

**Protección del medio ambiente acuático:** De acuerdo al Decreto

Legislativo Nro. 1147, publicado en el diario El Peruano el 11 diciembre 2012, son las políticas y acciones ejecutadas por la autoridad marítima nacional o sus órganos subordinados, para alcanzar el estado deseado de protección del medio ambiente acuático y sus recursos, incluyendo las acciones de prevención de la contaminación, acciones de respuesta frente a incidentes ambientales o de remediación respecto de estos, en su ámbito de competencia, conforme a la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano.

Seguridad marítima: De acuerdo a impacto de los riesgos emergentes a

la seguridad marítima, pagina web

http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_140_Seguridad_Maritima.pdf

(2009), la seguridad marítima es la vigencia en la mar de un orden establecido, basado en unas reglas conocidas y de obligado cumplimiento, la predisposición a cumplirlas desde el convencimiento de que representan un beneficio común, y el reconocimiento de unas autoridades con potestad y capacidad para, llegado el caso, imponer su cumplimiento de forma que la actividad en la mar se pueda desarrollar con plena normalidad. Pero este concepto engloba dos diferentes, *maritime safety* y *maritime security*, por tanto la seguridad marítima se puede asociar a esos dos conceptos que guardan relación.

Safety: De acuerdo a impacto de los riesgos emergentes a la seguridad

marítima, en la pagina web

http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_140_Seguridad_Maritima.pdf

(2009), es la capacidad de reducir el riesgo de pérdidas, lesiones o muertes, ocurridos



como consecuencia de percances humanos o causas naturales. La maritime safety está integrado por el Conjunto de reglas y procedimientos enfocados a garantizar la seguridad contra acciones voluntarias que violan el derecho marítimo, perturban o impiden la libertad de navegación o aprovecha la naturaleza anárquica de los espacios marítimos para realizar actividades ilícitas.

Security: De acuerdo a impacto de los riesgos emergentes a la seguridad marítima, en la pagina web

http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_140_Seguridad_Maritima.pdf

(2009), es la capacidad de reducir el riesgo de perdidas, lesiones o muertes, causadas como consecuencia de actos premeditados o deliberados. La maritime security es el conjunto de medidas enfocadas a garantizar la seguridad marítima, contra acciones que violan el derecho marítimo, y que pueden perturbar o impedir la libertad de actividad legal en la mar o pueda aprovechar la mar, como espacio libre y sin fronteras, o el propio buque, vulnerable por su aislamiento, para llevar a cabo actividades ilícitas.

Organización Marítima Internacional (OMI): De acuerdo a la página web <http://www.imo.org/es/Paginas/Default.aspx>, es el organismo especializado de la organización de las naciones unidas que promueve la cooperación entre estados y la industria del transporte, para la adopción de estándares globales en materia de protección y seguridad de la vida humana, la prevención de la contaminación por los buques, y la represión de las actividades ilícitas en el mar.

En resumen los objetivos marco de la Organización Marítima Internacional se encuentran sustentados en los siguientes aspectos:

- a. Seguridad de la navegación
- b. Protección marítima



- c. Facilitación del tráfico marítimo
- d. Protección ambiental.

Convenio MARPOL: De acuerdo a la página web

[http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx), es el convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, aprobado en el año 1973, adoptado en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Convenio SOLAS 74: De acuerdo a la página web

[http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx), es el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, aprobado en el año 1974, adoptado en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Código PBIP: De acuerdo a la página web <http://www.imo.org>, es el código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias, adoptado en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI).

SIMTRAC (Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático): De acuerdo al Decreto Legislativo Nro. 1147, publicado en el diario El Peruano el 11 diciembre 2012, es el sistema electrónico que permite monitorear el tráfico acuático mediante los reportes de posicionamiento automático de naves y hace posible determinar la posición y operación de estas dentro del medio acuático.

Bien Público: De acuerdo a

https://es.wikipedia.org/wiki/Bien_p%C3%BAblico, es desde el punto de vista jurídico, aquél que pertenece o es provisto por el Estado a cualquier nivel: gobierno central,



municipal o local a través de empresas estatales, municipales y, en general, a través de todos aquellos organismos que forman parte del sector público.

Desde el punto de vista económico, es "un bien que está disponible a todos y del cual el uso por una persona no substraerá del uso por otros".

Seguridad y Defensa Nacional: De acuerdo a

https://www.mindef.gob.pe/menu/libroblanco/pdf/Capitulo_IX.pdf, se define como un bien público intangible, necesario fundamentalmente para garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial del Estado, fijados en la Constitución Política del Estado. Este bien público está sujeto a una ponderación costo-beneficio que toma en cuenta el anhelo de la sociedad de alcanzar el desarrollo, en condiciones de seguridad. La medida del costo-beneficio corresponde a una inversión intangible, en este caso, destinado a la obtención de condiciones de seguridad. Se trata de una función de carácter social (como son la salud pública, la educación y la seguridad ciudadana) que el Estado conduce y financia a fin de garantizar a la sociedad un clima de seguridad como condición necesaria para el desarrollo, consistente principalmente en la atracción de inversiones y el incremento de las tasas de crecimiento económico. El tema de la asignación de recursos fiscales, es materia de debate permanente, debido a que los recursos del Estado son insuficientes para atender adecuadamente las necesidades de los sectores. En este escenario el Estado soporta una fuerte presión social basada en la necesidad de incrementar el gasto público para priorizar las demandas sociales insatisfechas. Otra forma de comprender el gasto en Defensa es considerarlo como una "póliza de seguro", que protege al país de los riesgos y amenazas a su seguridad. En forma similar a la explicación anterior, esta póliza permite generar la seguridad o clima de paz, necesario para cumplir con las metas y objetivos del crecimiento y desarrollo. En



términos de Defensa Nacional, no existe país, aún el más desarrollado, que se encuentre en condiciones de adquirir una póliza “contra todo riesgo”, que garantice una paz perfecta, debido principalmente a que las amenazas se desencadenan de manera imprevista y de otro lado, la sociedad humana se desarrolla en medio de conflictos de diferente nivel y calidad, a los que se suman, los riesgos y amenazas provenientes de la naturaleza. Este bien público intangible, beneficia a toda la población del país, sin restricción ni distinción alguna, por tanto, su característica principal es que la satisfacción de la necesidad de seguridad, se encuentra orientada en igual medida a todos los integrantes de la Nación.

2.4 Objetivos

2.4.1 Objetivo General

Describir la evolución de las funciones que desempeñan la Marina de Guerra del Perú y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para el desarrollo y protección de los intereses marítimos.

2.4.2 Objetivos Específicos

1. Describir las funciones que desempeña la Marina de Guerra del Perú para el desarrollo y protección de los intereses marítimos.
2. Describir las funciones que desempeña la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para el desarrollo y protección de los intereses marítimos.
3. Describir las acciones a realizar para el desarrollo y protección de los intereses marítimos.



CAPITULO III: DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

En relación al objetivo general de la investigación que es describir la evolución de las funciones que desempeñan la Marina de Guerra del Perú y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para el desarrollo y protección de los intereses marítimos, es necesario tener en cuenta que en el contexto actual, las naciones se ven en la necesidad de contar con mayores recursos para atender los requerimientos de la población. El medio marino, las aguas interiores y/o continentales y sus respectivas zonas de influencia, constituyen para la humanidad, el último espacio donde encontrar los recursos que aseguren su subsistencia. De ser así, las actividades destinadas a aprovechar estos espacios habrán de incrementarse y sólo las naciones que tengan claramente definidos sus intereses marítimos abalados por adecuadas políticas marítimas tendrán la capacidad de anticiparse a estos cambios.

El Mar de Grau con sus 200 millas de extensión de dominio marítimo tal como lo definió Faura (1977), no sólo constituye una fuente de recursos alimenticios, de recreación o de energía, en la actualidad es el principal medio de transporte para el comercio. Nuestro país es uno de los más ricos en especies hidrobiológicas; cuenta además con valiosos recursos minerales e hidrocarburos, además de potenciales recursos valiosos para nuestra economía, los cuales deben manejarse en forma sostenible. Constituye justamente este manejo adecuado alineado a una visión de desarrollo sostenible, la que requiere de una política que articule como bisagra a todos los sectores relacionados al mar, a fin de garantizar a la población un ámbito marítimo seguro, con una continuidad de recursos dentro de unos parámetros de respeto al medio ambiente y



que todo esto contribuya a los intereses marítimos. Más aun cuando todo es parte del bien público seguridad y defensa nacional, en donde la participación institucional es fundamental.

Al respecto, la Constitución Política del Estado establece en el artículo 38 que todos los peruanos tienen el deber de proteger los intereses nacionales, así como de respetar, cumplir y defender la Constitución y el ordenamiento jurídico de la Nación. En términos vinculantes, garantiza en el artículo 171 que las Fuerzas Armadas y Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país y en la defensa civil de acuerdo a ley; por tanto de forma individual o colectiva, tanto los ciudadanos como las instituciones, comparten sus deberes y misionamiento con los intereses nacionales y por consiguiente en el ámbito de aplicación nuestro, con los intereses marítimos en su conjunto.

Como parte de este ordenamiento en el ámbito político, a través del Acuerdo Nacional suscrito en el año 2002, considero en la política nro. 9: Seguridad Nacional, que el Consejo de Defensa Nacional, mediante Decreto Supremo N° 001-B-2004-DE/SG, estableció una Política del Estado para la Defensa y Seguridad Nacional que se enmarca en una visión geopolítica y geoestratégica que define al Perú como un país marítimo, andino, amazónico, de proyección bioceánica y con presencia en la Antártida. Dichos aspectos que sirven de marco global para la determinación de intereses y objetivos en los diferentes ámbitos. Es así, que en el acuerdo Nacional dentro de la política Nro. 9: seguridad, de manera específica se consideró el reforzamiento de la Marina de Guerra con la adquisición, de dos fragatas misileras para la custodia de nuestro mar, la lucha contra el narcotráfico, el contrabando y el tráfico ilícito de armas,



actividades relacionadas con los intereses marítimos, con la protección y seguridad en el mar.

Por otro lado, los siguientes objetivos y políticas de Estado para la Seguridad y Defensa Nacional fueron considerados en el Decreto Supremo N° 001-B-2004-DE/SG:

- a. Mantenimiento de la independencia, soberanía, integridad territorial y defensa de los intereses nacionales.
- b. Fortalecimiento del sistema político democrático.
- c. Condiciones económico-estratégicas que aseguren la paz, la integración y la prosperidad
- d. Fortalecimiento de la conciencia e identidad nacional
- e. Protección y promoción de los intereses nacionales en el ámbito internacional.

Por su parte, concurrente con las políticas de estado, el Ministerio de Relaciones Exteriores de acuerdo a la página web http://www.rree.gob.pe/politicaexterna/Paginas/Soberania_Limites_y_Asuntos_Antarticos.aspx, a través de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos es el área responsable de las acciones de política exterior vinculadas al ejercicio de los derechos de soberanía territorial, marítima, aérea y del espacio del Perú sustentados en sus disposiciones legales y en sus compromisos internacionales, así como a resguardar los intereses nacionales vinculados a los asuntos marítimos y oceánicos y a las aguas internacionales transfronterizas. Asimismo, es responsable de formular y conducir la política nacional antártica.

Asimismo, el Ministerio de Defensa, de acuerdo a la página web <http://www.mindef.gob.pe/> es la entidad competente en los siguientes ámbitos:



- a. Seguridad y defensa nacional en el campo militar
- b. Fuerzas Armadas
- c. Reservas y movilización nacional
- d. Soberanía e integridad territorial
- e. Participación en el desarrollo económico y social del país

En esa línea de responsabilidades y tareas, la misión de la Marina de Guerra del Perú es la de ejercer el control, la vigilancia, protección y defensa de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, y apoyar la política exterior del Estado. Asimismo, participar en la ejecución de las políticas de Estado en materia de desarrollo económico y social del país, defensa civil, ciencia y tecnología, objetos arqueológicos e históricos, asuntos antárticos, asuntos amazónicos, y de protección del medio ambiente, de acuerdo a la normativa legal vigente.

Sobre las responsabilidades institucionales, segmentando los intereses del país, puntualmente en su relación al ámbito marítimo, se consideran los siguientes intereses:

Comercio marítimo con el resto del mundo: El transporte marítimo representa un medio para unir a los diferentes países del mundo, El 80% del comercio mundial se efectúa por el mar. En el Perú más del 90% se efectúa por vía marítima. Frente a las costas peruanas se encuentran las principales rutas del comercio y tráfico marítimo. Los corredores terrestres interoceánicos (IIRSA: Iniciativa para la Integración Regional de Sudamérica) facilitan la integración y conexión entre océanos y hacia diferentes puertos, evitando la dependencia del canal de Panamá. Es uno de los elementos básicos creadores de fuentes de trabajo, desarrollo y riqueza. El comercio marítimo involucra otras actividades como



la regulación del tráfico, manipulación, estiba y transporte de mercancías peligrosas, entre otros, para lo cual se requiere de las naves apropiadas y de personal capacitado.

Aprovechamiento racional de los recursos: El mar peruano es uno de los más ricos del mundo. La variedad del producto de sus aguas ofrece grandes posibilidades de productos para alimentación popular.

Insertarse en la Cuenca del Pacífico: Como se ha venido haciendo a través de la participación en los foros APEC, Alianza del Pacífico, Tratados de Libre Comercio con otros países.

Prevalecer sus fronteras marítimas: Las fronteras marítimas se encuentran delimitadas.

Integrarse con otros Estados de la región: A través de convenios, tratados y demás acuerdos de índole comercial, social, económicos y de seguridad.

Mantener la neutralidad del Canal de Panamá: Como parte de los acuerdos regionales en el ámbito de seguridad UNASUR, tratados de integración a nivel OEA.

Libre acceso y uso del Estrecho de Magallanes

Mantener el tránsito por el Paso de Drake

Mantener a la Antártida libre de soberanía y conservación de su ecología: Considerando nuestra presencia a través de la base peruana Machu Pichu y de los medios para poder mantener presencia en dicha zona, a través de las unidades de investigación científica (buque hidrográfico con capacidad polar y BIC HUMBOLDT).

Capacidad de uso con libertad para la defensa nacional: Mantener un adecuado poder naval que garantice el desarrollo nacional.

Los intereses marítimos nacionales descritos anteriormente, en su conjunto involucran la responsabilidad de diversos sectores del Estado:



Transporte marítimo y puertos: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de la Dirección General de Transporte Acuático tiene a su cargo el control, la supervisión y facilitación de los sistemas de transporte acuáticos del país. Es la autoridad competente para determinar las infracciones administrativas a la normativa correspondiente al servicio de transporte marítimo, fluvial y lacustre en el ámbito nacional y de agenciamiento general e imponer las sanciones que resulten aplicables. Del mismo modo la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce su jurisdicción en el ámbito de su responsabilidad.

Recursos vivos: Ministerio de la Producción (PRODUCE): El ámbito de acción se encuentra orientado a todos los recursos de origen hidrobiológico contenidos en las aguas marinas jurisdiccionales, ríos, lagos y otras fuentes hídricas del territorio nacional. Comprende la investigación científica y tecnológica del sector pesquería; así como las condiciones ecológicas de su hábitat; los medios para su conservación y explotación, la calidad, higiene y sanidad de los productos de procedencia acuática; la infraestructura pesquera, así como los servicios adicionales y complementarios para la realización de las actividades extractivas, acuícolas y del proceso pesquero en general. Del mismo modo la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce su jurisdicción en el ámbito de su responsabilidad.

Recursos no renovables: Ministerio de Energía y Minas (MINEM): El ámbito de acción se encuentra orientado a contribuir al desarrollo sostenible del país, preservando y conservando el medio ambiente marítimo para la exploración y explotación en el lecho marino de los recursos minerales e hidrocarburos, del cual existe una tendencia creciente en el norte del país. Del mismo modo la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce su jurisdicción en el ámbito de su responsabilidad.



Autoridad Marítima y medios del Poder Naval: Ministerio de Defensa (MINDEF): A cargo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y de la Marina de Guerra del Perú.

Deportes Náuticos: Ministerio de Educación (MINEDU): La Dirección de Promoción Escolar, Cultura y Deporte es responsable de la promoción escolar, la cultura y el deporte en todos los niveles y modalidades del sistema educativo con la participación de la sociedad civil. Del mismo modo la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce su jurisdicción en el ámbito de su responsabilidad.

Áreas marinas protegidas con finalidad ambiental (INRENA): El Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA) es un órgano público descentralizado del Ministerio de Agricultura, encargado de realizar y promover las acciones necesarias para el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales renovables, la conservación de la biodiversidad silvestre y la gestión sostenible del medio ambiente natural. Del mismo modo la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce su jurisdicción en el ámbito de su responsabilidad.

Sobre la política comparada con otros países

De todo lo revisado anteriormente en los antecedentes, tenemos en consideración algunos puntos de vista:

Primero, los países marítimos de la región vecinos al Perú dentro de sus Armadas, cuentan con organizaciones dedicadas al fomento de los intereses marítimos y a la preservación de la vida humana en el mar y sus consiguientes reglamentaciones que provienen de la Organización Marítima Internacional.



Segundo, los países vecinos cuentan con una política orientada al tema marítimo, la cual es regulada a través de la misma Armada en alguno de los casos y en otros a través de comisiones a nivel gobierno.

Tercero, La Unión Europea cuenta con una política marítima integrada, la misma que sirve de referente para todos sus miembros en el desarrollo actual y futuro en el uso del mar y de sus medios. En el caso del Perú, nuestra situación indica que nos encontramos muy lejos de aplicar en un horizonte cercano el crecimiento azul, proveniente de un adecuado uso de los medios marinos, mientras no contemos con una adecuada regulación basada en la política marítima nacional.

En nuestro caso, existen coincidencias respecto al fomento de los intereses marítimos y a la preservación de la vida humana en el mar; sin embargo carecemos de una política marítima. Tal como lo consideraba Doig (2012), la planificación estratégica del Estado se ofrece como el instrumento más apropiado para orientar el desarrollo sustentable del país, a fin de satisfacer los intereses marítimos nacionales en una economía de mercado global que se proyecta hacia un espacio marítimo sin fronteras y sobre la cual se debe de trabajar la política marítima.

Sobre la Seguridad marítima

Este concepto tuvo un antes y un después de los atentados del 11 de setiembre 2001. La seguridad marítima antes del 11 setiembre 2001, estaba configurada por un conjunto de medidas para garantizar la seguridad del buque, los tripulantes y pasajeros a bordo, así como para salvaguardar el medio ambiente marino. La seguridad del buque está estrechamente vinculada con la seguridad del entorno marino. El marco normativo antes del 11 setiembre se caracterizaba por estar basado en el concepto safety, por tal motivo, no existía un documento vinculante, a través del cual, los gobiernos



podrían exigir a las empresas navieras, a los tripulantes de los buques o a los operadores de instalaciones portuarias, la adopción e implantación de estándares de protección para garantizar la seguridad del buque en contra de actos ilícitos. En el caso de las normas de protección del transporte marítimo, el marco jurídico estaba encaminado a prevenir los fraudes, evitar el contrabando y proteger a los participantes en el transporte marítimo. Posterior a los atentados del 11 setiembre 2001, la comunidad internacional creó un nuevo orden en materia de seguridad y protección marítima basado en el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), adoptado en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), con el fin de garantizar la máxima protección del transporte marítimo contra actividades terroristas. Este marco normativo dejó de lado a la inmigración ilegal, el tráfico ilícito de drogas y la piratería. La nueva regulación cambió el binomio de seguridad (safety) y facilitación del comercio al trinomio seguridad (safety), protección (security) y facilitación del comercio. Los pioneros de estos cambios fueron los Estados Unidos y la Unión Europea. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, aplica este trinomio en las funciones que realiza a toda cuenta que es la razón de ser de su misionamiento.

3.1 Funciones que desempeña la Marina de Guerra del Perú para el desarrollo y protección de los intereses marítimos.

En relación a describir las funciones que desempeña la Marina de Guerra del Perú para el desarrollo y protección de los intereses marítimos, es importante destacar que la Institución es la única que tiene alcance en el dominio marítimo y abarca a todas aquellas actividades que se relacionan en el mismo, a través del poder naval y de la seguridad y protección de la vida humana en los diferentes ámbitos. En ese sentido, a



través de la Dirección de Intereses Marítimos tiene como función principal la de promover, coordinar y participar de las actividades vinculadas con el uso del ámbito marítimo, fluvial y lacustre, para el estudio y seguimiento permanente de la realidad marítima con la finalidad de formular y ejecutar los objetivos y políticas a nivel institucional e intersectorial, conducentes al fortalecimiento de los intereses marítimos y a la promoción de la conciencia marítima.

Para la formulación y ejecución de los objetivos y políticas en el campo de los intereses marítimos y promoción de la conciencia marítima, se entiende como término marítimo, el espacio comprendido en el dominio marítimo del estado, los ríos de interés en el territorio de la república, el lago Titicaca y las áreas litorales que se establezcan.

En el Plan de Largo Plazo Institucional (2012), en el aspecto institucional: contribución al desarrollo, el objetivo general es de contribuir al fomento de la identidad nacional y al desarrollo económico y social de acuerdo a ley. Se establece como política institucional la de difundir en la población el potencial existente en las actividades marítimas, fluviales y lacustres para el desarrollo nacional, resaltando el rol de la Marina de Guerra del Perú. Asimismo, fomentar la difusión de los intereses marítimos y el incremento de la conciencia marítima y patriótica de la población. Otras políticas están referidas a mantener alta capacidad para el desarrollo científico, promover el incremento de la capacidad de transporte acuático de bandera nacional y promover el desarrollo de la industria naval.

Al respecto, la Marina de Guerra del Perú ha ido recuperando terreno e innovando en ciertas áreas de los intereses marítimos. Por ejemplo el repotenciar los Servicios Industriales de la Marina SIMA PERU, como el único astillero en el país de



construcciones de alto bordo, retornando las construcciones de buques, como es el caso de los proyectos Institucionales emblemáticos: Buque Escuela a Vela, Buque Multipropósito, Remolcador Auxiliar de Salvamento y las Plataformas Itinerantes de Acción Sostenida (PIAS). Así, en un mediano plazo el buque Escuela a Vela participara en viajes de instrucción al extranjero considerando puertos de países de la cuenca del Pacífico, con lo cual la extensión de nuestros intereses marítimos traspasara nuestras fronteras naturales, lo cual contribuirá adicionalmente en incrementar la cultura o conciencia marítima nacional.

En relación a disponer de medios navales operativos y con capacidad de apoyar a las tareas sociales del estado la presencia del BAP TACNA, el futuro buque multipropósito, las cañoneras de la amazonia, las Plataformas Itinerantes de Acción Sostenida PIAS y el repotenciamiento del BAP PUNO conllevaran a mantener un adecuado sistema de control del tráfico marítimo, fluvial y lacustre, medios que permitirán actuar con rapidez y oportunidad ante cualquier emergencia. Por otro lado, nuestra presencia para la investigación en la Antártida y la alta mar se sustentaran en el empleo del buque oceanográfico polar.

Asimismo, las campañas de acercamiento a la población como Somos Grau con la empresa telefónica han rendido sus frutos en la búsqueda de resaltar los valores de los ciudadanos y de enriquecer la cultura o conciencia marítima.

Asimismo, a través de Dirección de Información de la Marina se está llevando a cabo la difusión de la participación de la MGP en actividades de apoyo social, operaciones multinacionales, seguridad hemisférica, resguardo del dominio marítimo, fluvial y lacustre, inculcando la importancia, trascendencia y contribución del mar en la historia, evolución y desarrollo del país y generando la conciencia o cultura



marítima de Arros pide (19779 y Brousett (1988) que oriente el sentido de pertenencia de la población para la conservación y protección del mar y sus intereses. Podemos indicar que en el caso de las funciones para la protección y seguridad de los intereses marítimos por parte de la Marina de Guerra, estas se vienen ejecutando en forma diversa a través de las unidades y dependencias que tienen dentro de sus funciones y áreas de acción llevar a cabo actividades que contribuyan a incrementar la conciencia marítima.

Por tal motivo, así como ha sido definido en el Libro Blanco de la Defensa (2005) de acuerdo a <https://www.mindef.gob.pe/vercontenido.php?archivo=menu/libroblanco/index.htm>, es imprescindible que la orientación del accionar institucional se sustente en que la defensa y seguridad nacional son un bien público y por consiguiente todo lo que ello implique debe sustentarse en dicho término, por ejemplo para sustentar presupuestos anuales y otros requerimientos alineados a nuestro misionamiento de acuerdo a ley. Es por ello que a través de una conciencia o cultura marítima, la sociedad vea en la Marina de Guerra del Perú a una institución que es la única e imprescindible para el accionar en el ámbito marítimo.

3.2 Funciones que desempeña la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para la protección y desarrollo de los Intereses Marítimos

En relación a las funciones que desempeña la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) para la protección y desarrollo de los intereses marítimos, esta ejerce como autoridad marítima, fluvial y lacustre a nivel nacional, de acuerdo a ley debe de velar por la seguridad de la vida humana, prevenir y combatir la contaminación y la protección del medio ambiente acuático, reprimir las actividades ilícitas, planear, normar, coordinar, dirigir y controlar las actividades que se desarrollan



en el medio acuático. De esta manera, la DICAPI contribuye al afianzamiento del Perú como país marítimo, amazónico y lacustre. El término seguridad y protección de la vida humana en el medio acuático, está referido al control y verificación que el estado debe ejercer sobre las naves y sus tripulaciones, para garantizar el cumplimiento de las medidas de seguridad de la vida y protección del medio ambiente por parte de éstos (safety + security), con la finalidad de evitar siniestros y proteger la vida de sus tripulantes; conforme a los estándares dispuestos por la Organización Marítima Internacional (OMI) del cual el Perú es parte desde 1968.

La DICAPI ejerce la policía marítima, mediante la cual efectúa la represión de las actividades ilícitas en el ámbito marítimo, además participa en la recepción o despacho de naves, en cuyo lapso verifica los estándares de seguridad y medio ambiente antes mencionados, en donde a través de esfuerzos a nivel multisectorial se interrelacionan las siguientes entidades: Autoridad Portuaria Nacional, Migraciones, Aduanas y Sanidad Internacional. La DICAPI en su organización tiene a la Dirección de Control de Intereses Acuáticos, la cual es el área técnica especializada en materia de gestión de la seguridad marítima, fluvial y lacustre. El esfuerzo que despliega dicha Dirección Técnica, se sustenta en que el Perú es un país marítimo por excelencia, con un litoral de 3,080 kilómetros cuadrados y un dominio marítimo de hasta las 200 millas marinas, espacio donde se desarrollan diversas actividades, como la pesca, el deporte náutico, el transporte acuático, en especial de la seguridad de la vida humana en la mar y la prevención de la contaminación marina. Es así que la Dirección de Control de Intereses Acuáticos, actúa como ente ejecutor de las especificaciones tanto de la legislación nacional, como de los convenios normativos que emanan de la OMI, algunos de ellos y los más importantes entre otros se indican a continuación:



- a. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1974, (SOLAS 74/78)
- b. Convenio MARPOL: Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, aprobado en el año 1973.

Para cumplir con la misión asignada de manera eficiente, la Dirección de Control de Intereses Acuáticos está organizada en tres áreas principales, el Departamento de Material Acuático, que tiene como función el normar y exigir el cumplimiento de toda disposición referida al control y registro de todo el material a flote, dedicado a las actividades marítimas, fluviales y lacustres (pre matricula, matricula, post matricula, permisos e inspecciones como Estado Rector de Puerto); en segundo lugar el Departamento de Personal Acuático que tiene que ver con la administración y control de todas las actividades que realizan las personas naturales y jurídicas en el ámbito acuático (formación y capacitación y carnetización) y el Departamento de Seguridad y Protección, que tiene a su cargo los reconocimientos e inspecciones a naves mercantes de toda nacionalidad, principalmente de aquellos que son parte de la comunidad marítima internacional reconocida como tal, su ejecución se da con arreglo a las normas de seguridad internacionales, establecidas tanto por la OMI como por los acuerdos regionales a través de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), el cual es un organismo de carácter regional, a través del cual las autoridades marítimas, actúan integradamente en distintos planos de cooperación.

Las funciones y responsabilidades de la DICAPI como Autoridad Marítima Nacional son las siguientes:



1. Como Estado del Pabellón:

- a. Registro y certificación de naves y artefactos navales desde su construcción hasta su desguace
- b. Otorgar licencias de operación a naves de bandera extranjera que operan en aguas jurisdiccionales.
- c. Certificación de la gente de mar, controlando la formación y el otorgamiento de títulos del personal de la marina mercante, pesca, náutica deportiva, prácticos, peritos y buzos.
- d. Registro de empresas afines a la actividad acuática

2. Como Estado Ribereño:

- a. Sistema Mundial de Alertas de Emergencia: NAVAREA XVI
- b. Sistema de búsqueda y rescate: Área SAR / Área COSPAS-SARSAT
- c. Sistema de protección marítima: Área LRIT
- d. Control y vigilancia del tráfico acuático: SIMTRAC
- e. Represión de actividades ilícitas
- f. Protección del medio ambiente

3. Como Estado Rector de Puerto:

- a. Verificación de las medidas de seguridad de las naves de cualquier bandera que recalca en puerto peruano.

La Protección de los Intereses Marítimos por la DICAPI, está basada en los siguientes aspectos:

1. Seguridad del Tráfico Marítimo (safety):

- a. Fortalecimiento de medidas de vigilancia y control por el Estado Rector de Puerto para el cumplimiento de las normas de gestión de seguridad.



- b. Sistemas eficientes y eficaces de obtención, procesamiento y distribución de la información de naves en el mar, ríos y lagos navegables.
 - c. Actitud anticipadora a fin de minimizar los riesgos e índices de siniestralidad.
 - d. Mejoramiento de normas técnicas y operacionales y de gestión de seguridad
2. Protección Marítima (security):
- a. Fomentar la implantación de medidas de protección, garantizando un equilibrio entre la facilitación del comercio y la fluidez y la eficacia que caracterizan al comercio por vía marítima
 - b. Incremento de personal competente para la operación de equipos y sistemas (COSPAS-SARSAT, AIS, LRIT, SSAS, entre otros).
3. Auxilio y Socorro Marítimo – Búsqueda y Rescate:
- a. Mejorar y mantener los sistemas de búsqueda y salvamento para asistir eficazmente a las vidas humanas que se encuentren en emergencia.
 - b. Mejorar y mantener los sistemas de notificación de posición de naves en toda la zona marítima de responsabilidad SAR.
4. Protección del medio ambiente marítimo:
- a. Fomentar la conciencia medioambiental, sensibilización, la responsabilidad social mediante la mejora de una política ambiental sostenible que reduzca al mínimo los efectos negativos del transporte marítimo.
 - b. implantación eficaz y uniforme de las normas nacionales e internacionales en materia de prevención de la contaminación ocasionada por los buques y otras formas de contaminación de las aguas.



5. Compromisos Internacionales:

- a. Promover a través de la COMI la evaluación y estudio de los convenios y protocolos de la OMI para recomendar su adhesión por del Estado peruano.
- b. Implantar a través de la normativa nacional las resoluciones, directrices y recomendaciones emitidas por la OMI.
- c. Revisión y verificación continua de la normativa nacional con respecto a la eficacia de cumplimiento de sus obligaciones internacionales.

Podemos indicar que en el caso de las funciones para la protección y seguridad de los intereses marítimos por parte de la DICAPI, estas se vienen ejecutando en forma diversa a través de las unidades y Dependencias que tienen dentro de sus funciones y áreas de acción llevar a cabo actividades que contribuyan a salvaguardar la vida en el mar y proteger todas las actividades relacionadas al medio marítimo.

Asimismo, la incorporación de unidades tipo patrulleras marítimas incrementaran la presencia en el dominio marítimo.

3.3 Acciones a realizar para el desarrollo y protección de los Intereses Marítimos.

Tanto la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección de Intereses Marítimos como la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima contribuyen en la protección y seguridad de los intereses marítimos.

Por ejemplo, la construcción del Buque Escuela a Vela materializa la aspiración nacional de contar con una plataforma itinerante que sea por un lado la embajada del Perú por los mares y por otro el anhelo de generaciones de marinos que buscaban contar con una unidad de instrucción que contribuya con la formación y capacitación de los jóvenes marinos en el arte de la navegación y de la maniobra con velas. La construcción de las unidades navales que conforman los proyectos



emblemáticos institucionales en los astilleros del SIMA constituye el retorno de las construcciones de alto bordo; capacidad que se había perdido desde los años 80, cuando se construyeron las fragatas Misileras MONTERO y MARIATEGUI. La modernización de la Dirección de Hidrografía y Navegación con equipos de última generación la convierte en una entidad de primer nivel que contribuye con los intereses marítimos. Asimismo, la construcción del buque oceanográfico con capacidad polar, otorgará a la Marina de Guerra del Perú la posibilidad de llevar a cabo investigaciones y mantener la presencia del estado en la Antártida; independizándose de IMARPE quien con el BIC HUMBOLDT apoyaba dicha tarea. Es también importante, continuar liderando a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación las alertas y alarmas de tsunami, contribuyendo a la defensa civil. Por otro lado, la amazonia es una región en donde la Marina de Guerra del Perú siempre ha contribuido al desarrollo, desde la fundación de la ciudad de Iquitos. Actualmente, con la construcción y operación de las Plataformas Itinerantes de Acción Sostenida PIAS, el Estado representado por la RENIEC, MINSA, BANCO DE LA NACION y MGP llevan el desarrollo por los diferentes ríos y afluentes de la amazonia. Las citadas embarcaciones son fabricadas en el SIMA IQUITOS. El Servicio Naviero, en la costa contribuye con la cuota para el desarrollo de actividades de cabotaje en el litoral, a través de su empleo con PETROPERU. El Servicio Naviero de la Amazonia, contribuye a través de sus embarcaciones con el desarrollo comercial y productivo de la zona.

En relación a todo lo anterior, la Marina de Guerra del Perú debe de mantener su presencia a través de las diferentes unidades y dependencias a lo largo del territorio nacional con la finalidad de difundir la conciencia o cultura marítima en la



población, a través de diferentes medios con los que cuenta, aprovechando en adición las redes sociales institucionales (facebook, twitter, etc).

Por otro lado, en ese orden de ideas la Marina de Guerra del Perú como Autoridad Marítima ejercer con los medios disponibles la jurisdicción en el dominio marítimo y el sistema de vigilancia y protección y seguridad de la vida humana en el mar. Las nuevas patrulleras marítimas reforzaran a la DICAPI en sus tareas y funciones.

A nivel Estado, la diversidad de entidades que guardan relación con los temas marítimos requiere de contar con un solo ente rector que los albergue y administre de manera eficiente con la finalidad de generar sinergia entre las partes y cumplir con objetivos que provengan de una política marítima integrada.

En comparación con las Repúblicas vecinas de Ecuador, Colombia y Chile, el Perú carece de una política o doctrina marítima integral que englobe a todos los actores públicos y privados que tienen relación y responsabilidad en esta materia y que contribuyan con los intereses marítimos. Dicha política debe ser un sistema de directrices a nivel estado a través de leyes, decretos, acuerdos, convenios, etc. que orienta el desenvolvimiento de las actividades marítimas de los diferentes actores en los diversos sectores, de forma integrada, articulada y coordinada, con el fin de utilizar efectiva y racionalmente el mar, los ríos y lagos navegables y sus recursos, de acuerdo con los intereses nacionales. Es necesario entonces establecer una política marítima, dirigida a normar los objetivos marítimos nacionales. En tal sentido es necesario el establecimiento de objetivos de desarrollo marítimos integrales, que fijen el destino que se desea alcanzar bajo lineamientos de política debidamente articulados a nivel Estado.

En relación a lo anteriormente indicado es necesario que la Marina de Guerra del Perú lidere esta política ya que es la única Institución que tiene como misión



defender la soberanía y los intereses marítimos, como parte del bien público seguridad y defensa, a través de una gestión promotora y un seguimiento de resultados. Por tal motivo, las acciones que contribuirán a desarrollar y proteger adecuadamente los intereses marítimos a nivel nacional deberán de partir de lo siguiente:

1. Establecer una política marítima integral
2. La política marítima deberá de enmarcarse en los siguientes aspectos:
 - a. Evaluación de los recursos naturales vivos y no vivos
 - b. Investigación científica, tecnológica e innovación marítima.
 - c. Protección y conservación del medio ambiente marítimo
 - d. Conciencia marítima y Desarrollo humano
 - e. Manejo Integral de Zonas Costeras
 - f. Vigilancia y Control Marítimo
 - g. Comercio Marítimo (Transporte Marítimo, Puertos y Aduanas).
 - h. Industria de la construcción y reparaciones navales.
 - i. Turismo, recreación y deportes náuticos.
 - j. Industria pesquera, hidrocarburos y minería
 - k. Derecho del Mar y Derecho Marítimo Internacional y Derecho Marítimo Nacional.
 - l. Marco jurídico sectoriales e institucionales que regulan el ámbito marítimo

El aporte de la Marina de Guerra al desarrollo de la política marítima, se encuentra sustentada en los siguientes objetivos institucionales que devienen de su ley, la que establece la naturaleza, competencias y funciones:

- a. Disponer de Fuerzas Navales que permitan resguardar la soberanía e integridad territorial y controlar el orden interno cuando lo decreta el supremo gobierno.



- b. Ejercer el control y vigilancia de las actividades acuáticas en las áreas de responsabilidad e interés.
- c. Contribuir al fomento de la identidad nacional y al desarrollo económico y social de acuerdo a ley.
- d. Contribuir a la protección y promoción de los intereses nacionales en el ámbito internacional.
- e. Establecer una organización flexible y adecuada para el cumplimiento de la misión y desarrollo institucional.

Como hemos visto en la actualidad las entidades del Estado relativas al ámbito marítimo funcionan aisladas, existiendo esfuerzos multisectoriales desarticulados. Dentro de cada sector involucrado en temas marítimos se identifican organismos encargados de plantear y modificar las respectivas políticas de su sector. En países de nuestra Región, se han establecido entidades a nivel estado que engloban al conjunto de organismos con competencias en el ámbito marítimo, por la complejidad del medio y variedad de actores involucrados. En el Perú, no hemos seguido las experiencias de los países vecinos que han fijado objetivos a largo plazo y diseñaron el destino al que aspiraban; estableciendo políticas y estrategias que definieron el camino a seguir, constituyendo las acciones más eficaces para lograrlos. Es preciso señalar tal como lo ha establecido la Unión Europea, que el tema marítimo esta orientándose hacia tendencias de investigación tecnológica, uso de fuentes renovables y otros estudios y planificación de la cual estamos lejos de implementar mientras no se cuente con una única política marítima nacional.

Como parte de la contribución de la Institución en el cumplimiento de las políticas de seguridad y defensa, que coadyuvan a un adecuado desenvolvimiento de las



actividades que se realizan en el ámbito marítimo, la Marina está inmersa en el compromiso de promocionar la conciencia marítima, así como en velar por los intereses marítimos el cual es su ámbito de acción, a través del empleo del poder naval y en su condición de autoridad marítima.

Actualmente, en relación al presente trabajo de investigación se ha tomado conocimiento que la Institución ha remitido al Ministerio de Defensa en el año 2014, el proyecto de Política Marítima Nacional. Asimismo, al interior de la Institución, se ha determinado que la Dirección de Intereses Marítimos integre todos los aspectos que contribuyan con el logro de alcanzar referente a los intereses marítimos a través de una Comisión integrada por representantes de las diferentes Unidades y Dependencias.





CAPITULO IV:

COMPLEMENTARIOS

4.1 Conclusiones

1. La evolución de las funciones que desempeña la Marina de Guerra del Perú para el desarrollo y protección de los intereses marítimos se encuentran enmarcadas de acuerdo a ley, en su ámbito de competencia en donde se establece el control, vigilancia y defensa del dominio marítimo, fluvial y lacustre.
2. La Marina de Guerra del Perú es la única entidad estatal que cumple de acuerdo a ley con la protección y desarrollo del bien público seguridad y defensa en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre.
3. Dentro de su organización, la Marina de Guerra del Perú, gestiona los intereses marítimos a través de dos direcciones: Dirección de Intereses Marítimos y Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
4. La evolución de las funciones que desempeña la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para el desarrollo y protección de los intereses marítimos se encuentra sustentada de acuerdo a la ley de la Marina de Guerra del Perú, de acuerdo a la ley de fortalecimiento de la autoridad marítima nacional y en las reglamentaciones de la Organización Marítima Internacional.
5. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima ejerce la seguridad marítima a través de los conceptos safety y security.
6. Las acciones a realizar para el desarrollo y protección de los intereses marítimos se encuentran orientadas en el aprovechamiento de las fortalezas institucionales en los siguientes ámbitos: hidrografía y navegación, construcciones y reparaciones navales,



autoridad marítima nacional, servicio naviero, poder naval, zonas navales, redes sociales, etc.

7. A nivel Estado las actividades relacionadas a los intereses marítimos, son llevadas a cabo a través de diferentes organismos estatales y no se encuentran articuladas en su totalidad:

- a. Comercio Marítimo: transporte y aduanas (DICAPI, APN, SUNAT, MTC, MINCETUR, SUNAD, SENASA, MININTER)
- b. Industria de construcciones y reparaciones navales (DICAPI, astilleros privados, SIMA)
- c. Conservación y explotación de recursos marinos renovables (DICAPI, PRODUCE, IMARPE)
- d. Explotación de recursos marinos no renovables (DICAPI, MINAM, OSINERMIN)
- e. Investigación Científica, tecnológica e innovación marítima (DICAPI, PRODUCE, IMARPE, DIHIDRONAV)
- f. Protección del medio ambiente marítimo (DICAPI, IMARPE, PRODUCE, INRENA)
- g. Seguridad Marítima (Presencia del Estado) (DICAPI, MGP)
- h. Relaciones Internacionales (Aspectos geopolíticos y espacios de influencia) (DICAPI, MRE)
- i. Bienestar de los habitantes (Conciencia Marítima y Desarrollo Humano) (DIRINTEMAR, DICAPI, ENAMM, DIMINMAR, PRO MARINA)



8. No existe una Política marítima como marco de referencia de los intereses marítimos nacionales que regulen a toda la actividad marítima y que contribuya a incrementar la conciencia o cultura marítima de la nación.
9. El país carece de la proyección del crecimiento azul (blue growth) que incluye las actividades de futuro como: acuicultura intensiva, turismo en las zonas costeras, minería en el fondo marino, energía oceánica y eólica y biotecnología.
10. La industria del cabotaje no se encuentra desarrollada para poder integrar las diferentes regiones de la costa, con su consiguiente desarrollo portuario en infraestructura; lo cual a diferencia de nuestros países vecinos si se encuentra desarrollada y en ejecución.
11. En los últimos años, las gestiones del Alto Mando Naval ante el supremo gobierno ha originado que se reactiven actividades Instituciones que estuvieron paralizadas por décadas, justamente por falta de una adecuada decisión política, tal es el caso de la ejecución de los proyectos emblemáticos Institucionales: BEV, LPD, RAS, BOP etc.

4.2 Recomendaciones

1. Fortalecer las funciones que desempeña la Marina de Guerra del Perú para el desarrollo y protección de los intereses marítimos y del bien público seguridad y defensa a través de la implementación de la política marítima nacional.
2. La Marina de Guerra del Perú debe centralizar dentro de su organización el control, seguimiento y retroalimentación de los objetivos institucionales que contribuyan con los objetivos marítimos de la nación, a través de la Dirección de Intereses Marítimos.
3. Es necesaria una adecuada articulación de los diferentes organismos estatales que guardan relación con el desarrollo y protección del dominio marítimo y por consiguiente con los intereses marítimos nacionales, que permita lograr la ccoordinación



multisectorial permanente e integral, bajo la dirección de la Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

4. Se requiere que el gobierno apruebe la propuesta de política marítima remitida por la Institución en el año 2014 al Ministerio de Defensa.
5. La Marina de Guerra del Perú debe de liderar la política marítima nacional en su condición de ser la única entidad que de acuerdo a ley protege la soberanía y los intereses marítimos de la nación.
6. El Estado debe de explorar las posibilidades de explotación del medio marítimo a través del crecimiento azul (blue growth), aprovechando los recursos hidrobiológicos, especies marinas, pesca sostenible, acuicultura; turismo en las zonas costeras, minería en el fondo marino, energía oceánica y eólica y biotecnología.
7. El estado debe de promover a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el relanzamiento de las actividades de cabotaje, con lo cual se integrara la costa del país y se tendrá un impacto en el desarrollo económico.
8. Fortalecer todos los aspectos en los cuales la Marina de Guerra del Perú contribuye en proteger y desarrollar los intereses marítimos :
 - a. Desarrollo de la Industria Naval: La construcción del buque escuela UNION, del buque multipropósito LPD, las patrulleras marítimas, el remolcador auxiliar de salvamento, la ampliación del astillero y arsenal naval del callao, repotencian la capacidad instalada del SIMA.
 - b. Incorporación de nuevas unidades: Las nuevas patrulleras marítimas como elementos que coadyuvaran al cubrimiento del dominio marítimo en salvaguarda de la vida humana en el mar (safety y security).



- c. Contribución al desarrollo: El buque del tipo LPD y el BAP TACNA, en apoyo a la población en caso desastres naturales a nivel ámbito de acción de las zonas navales costeras. La presencia de las PIAS en la amazonia y en el lago Titicaca, así como el apoyo del BAP PUNO, La campaña somos Grau, seámoslo siempre, la celebración del mes del mar de Grau, el programa radial embarcados, las redes sociales Facebook, twitter, el museo naval, el museo Abtao, el club náutico y la promoción de los deportes náuticos, Pro Marina, el Instituto de Estudios Históricos Marítimos, campañas de conciencia o cultura marítima, intercambios profesionales. El próximo buque oceanográfico polar, y la importancia de la Dirección de Hidrografía y Navegación.
- d. Operaciones multinacionales: Participación en las operaciones multinacionales, los cruceros al litoral. La construcción del buque escuela UNION como embajada itinerante y anhelo nacional. Participación en los diversos foros, reuniones y congresos a nivel nacional e internacional en materia de defensa y seguridad que permitan consolidar al Perú como activo participante a nivel regional y mundial en la seguridad y defensa del ámbito acuático.
- e. Propaganda y difusión: Difundir la posición del Perú como país marítimo, andino, amazónico, con proyección bioceánica y antártica, resaltando las ventajas geopolíticas y estratégicas. Difundir el tratado antártico, ventajas y oportunidades de formar parte del mismo. Aprovechamiento de los recursos, las expediciones antárticas, fomentar la participación de diversos sectores del Estado. Resaltar las oportunidades, ventajas y beneficios que se pueden obtener mediante el uso adecuado de las vías marítimas, fluviales y lacustres, dentro del marco legal establecido y de acuerdo a los estándares internacionales. Realizar campañas de



concientización que promueva la importancia y necesidad del país de contar con una flota mercante nacional, así como las carreras y oportunidades que ofrece la Escuela Nacional de Marina Mercante. Promover la investigación de los fondos marinos, difundir la existencia de los recursos no vivos del ámbito marítimo nacional, su potencial y los beneficios que se obtienen producto de una adecuada explotación, asimismo difundir la importancia de la zona marítima costera como polo de desarrollo nacional sostenible, la necesidad de un manejo adecuado, respetando los ecosistemas para la conservación del medio ambiente acuático, promoviendo la realización de proyectos ecológicos relacionados con el aprovechamiento de energías marinas.

- f. Autoridad marítima: Difusión de las acciones de supervisión, control y represión de actividades ilícitas en el ámbito acuático. Difusión de los convenios internacionales de los que el Estado Peruano forma parte, referente a la protección y seguridad de la vida humana en el ámbito acuático, deberes y responsabilidades.
- g. Actividades deportivas/recreativas: Promover eventos deportivos, ferias, congresos y toda actividad relacionada al ámbito acuático, nacional e internacional, que concientice a la población que utiliza este medio, en la conservación del mismo como fuente de ingresos y generación de recursos económicos.
- h. Promover un plan participativo con los sectores involucrados en el uso y explotación de los diversos recursos del medio acuático, a fin de articular de manera conjunta, rápida y eficaz las acciones de prevención y/o mitigación de la contaminación,
- i. Mantener presencia en la Organización Marítima Internacional.



4.3 Referencias

Alfaro, L. (2010). *Perú: País marítimo*. Recuperado de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8B3C17E2FE336FF905257B4400745BE8/\\$FILE/14_PERU_PA%C3%8DS_MARITIMO.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8B3C17E2FE336FF905257B4400745BE8/$FILE/14_PERU_PA%C3%8DS_MARITIMO.pdf)

Arrospide, R. (1977). *Los intereses marítimos del Perú*. Lima. Escuela Superior de Guerra Naval.

Armada de Chile (2009). *Doctrina marítima nacional*. Recuperado de <http://www.armada.cl/armada/doctrina-maritima-nacional/2014-05-02/121457.html>

Armada del Ecuador (2015). Recuperado de <http://www.armada.mil.ec/>

Autoridad Portuaria de Guayaquil (2008). Políticas para la actividad marítima y portuaria. Recuperado de <http://www.apg.gob.ec/files/politicaspalaraactividadmaritimayportuaria.pdf>

Boletín Empresarial: <http://aempresarial.com/web/informativo.php?id=18577>

Brousset, J.(1998). *Los Intereses Marítimos del Perú: Una visión resumida*. Revista Agenda Internacional. Recuperado de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/agendainternacional/issue/view/72>

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2014). *El Foro del Futuro: El Futuro del Mar Peruano*. Recuperado de <http://www.ceplan.gob.pe/foros-futuro/16/futuro-mar-peruano>.

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2014). *Plan Bicentenario*. Recuperado de <http://www.ceplan.gob.pe/plan-bicentenario>

Codina, R. (2003) *Visión de la Armada de Chile: sobre los intereses marítimos y su contribución al desarrollo nacional*. Recuperado de <http://revistamarina.cl/revistas/2003/5/codina.pdf>.



Comisión Colombiana del Océano (2014). *Política Nacional del Océano y de los espacios costeros*. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/comision-colombiana-del-oceano/politica-nacional-del-oceano-y-de-los-espacios-costeros>

Consejo de la Unión Europea (2014). *Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea*. Recuperado de http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/index_es.htm

Constitución Política del Perú (1993). Recuperado de <http://portal.jne.gob.pe/informacionlegal/constitucin%20y%20leyes1/constitucion%20politica%20del%20peru.pdf>.

Decreto Legislativo N° 1138 (2012). *Ley de La Marina de Guerra del Perú*. Recuperado de https://www.marina.mil.pe/static/files/transparencia/marcolegal/ley_1138.pdf

Decreto Supremo N° 009-2014-DE (2014). *Reglamento de la Ley de la Marina de Guerra del Perú*. Recuperado de https://www.marina.mil.pe/static/files/transparencia/marcolegal/ds_aprobacion_reglamento_ley_1138.pdf

Decreto Supremo N° 001-B-2004-DE/SG (2004). *Política del Estado para la Defensa y Seguridad Nacional*. Recuperado de [http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc01_2011.nsf/d99575da99ebf305256f2e006d1cf0/b05a65590e140bab0525791e0070afaa/\\$FILE/NL20040310.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc01_2011.nsf/d99575da99ebf305256f2e006d1cf0/b05a65590e140bab0525791e0070afaa/$FILE/NL20040310.pdf)

Decreto Legislativo N° 1147(2012). *Fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas*. Recuperado de <http://www.dicapi.mil.pe/pdf/reglamentos/decreto-legislativo-1147-dicapi-2012.pdf>.

Dirección General de Capitanías y Guardacostas (2015). Recuperado de www.dicapi.mil.pe



Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos de la Armada de Ecuador (2015). Recuperado de <http://www.dirnea.org/> (2015),

Dirección de Intereses Marítimos de la Armada de Ecuador (2015), recuperado de <http://www.conciencia-maritima.blogspot.pe/>

Dirección General Marítima de Colombia (2015). Recuperado de <https://www.dimar.mil.co/> (2015).

Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de la Armada de Chile (2015). Recuperado de <http://www.directemar.cl/>

Dirección de Intereses Marítimos y Medio Acuático de la Armada de Chile (2015). Recuperado de <http://www.armada.cl/armada/direccion-de-intereses-maritimos-y-medio-ambiente-acuatico>

Doig, J. (2013) *Apuntes de doctrina marítima: pensamiento estratégico y geopolítico marítimo*. Lima. Escuela Superior de Guerra Naval.

Doig, J. (2010). *Intereses marítimos: economía y desarrollo*. Lima. Escuela Superior de Guerra Naval.

Díaz, J. (2014). *Un ensayo como contribuir con los intereses marítimos del Perú como nación marítima*. Revista de Marina Nro. 2 2014. Lima. Fondo de publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.

Empresa de Asesores y Consultores (1990). *Potencial marítimo a 1990*. Lima. Dirección de Intereses Marítimos.



Entrevista al Calm. Javier Gaviola Tejada Director de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú (2013). Recuperado de <http://blog.pucp.edu.pe/blog/cimp/2013/06/23/los-intereses-mar-timos-del-per/>.

Faura, G. (1977). *El mar peruano y sus límites*. Lima. Derechos reservados.

Flores N.(2011). *Diseño y propuesta de mejoramiento de los procesos del Departamento de Conciencia Marítima de la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador*. Recuperado de <http://bibdigital.epn.edu.ec/handle/15000/3740>

Instituto Español de Estudios Estratégicos (2009). *Impacto de los riesgos emergentes a la seguridad marítima*. Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_140_Seguridad_Maritima.pdf

Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012). *Fundamentos de doctrina marítima*. Lima. IEHMP.

Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2008). *Intereses marítimos y políticas de estado*. Lima. IEHMP.

Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (1980). *El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional*. Lima. IEHMP.

Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2012). *Doctrina marítima: intereses marítimos nacionales (separata)*. Recuperado de <http://www.iehmp.org.pe/pages/qotrasp/SeparataIEHMP2012.pdf>

Instituto Español de Estudios Estratégicos (2008). *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*. Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_140_Seguridad_Maritima.pdf



Marina de Guerra del Perú (2015). Recuperado de www.marina.mil.pe

Marina Mercante de Ecuador (2008). *Políticas para la actividad marítima y portuaria*. Recuperado de <http://www.apg.gob.ec/files/politicaspalaraactividadmaritimayportuaria.pdf>

Ministerio de Defensa (2005). *Libro Blanco de la Defensa*. Recuperado de <https://www.mindef.gob.pe/vercontenido.php?archivo=menu/libroblanco/index.htm>

Organización Marítima Internacional (2015). <http://www.imo.org/es/Paginas/Default.aspx>,

Plan Estratégico de Largo Plazo de la Marina de Guerra del Perú (2012). Recuperado de intranet naval.

Real Instituto Elcano (2014). *La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma*. Recuperado de http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/web/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/dt3-2014-delpozo-seguridad-maritima-hoy-espana

Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147. *Fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas* (2014). Decreto Supremo N° 015-2014-DE. Recuperado de <http://www.dicapi.mil.pe/pdf/reglamentos/reglamento-decreto-legislativo-1147.pdf>.

Reglamento de la ley que faculta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a ejercer la potestad sancionadora en el ámbito de los servicios del transporte marítimo, fluvial y lacustre en tráfico nacional, y de agenciamiento general establecida en la ley N° 28356 (2006). Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_636.pdf

Rodríguez M. (2004). *La Necesaria adhesión del Perú a la convención sobre el derecho del mar y el fortalecimiento de sus intereses marítimos en el sistema del Pacífico Sur*. Recuperado de <http://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/cybertesis/2236>



Ruesta, J. (2008). *Seguridad marítima: tendencias y retos*. Recuperado de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3034331>

Terzago, J. (2008). *Alfred Thayer Mahan (1840-1914) Contraalmirante U.S. Navy, Su contribución como Historiador, Estratega y Geopolítico*. Recuperado de <http://www.cialc.unam.mx/pdf/mahan.pdf>

Unión Europea (2015). *Política Marítima Integrada*. Recuperado de http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_es.htm (2015),

