

**MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL
PROGRAMA DE ALTO MANDO
MAESTRÍA EN POLÍTICA MARÍTIMA**



Tesis presentada para obtener el grado académico de

Maestro en Política Marítima

**“Diseño y formulación de una propuesta, para una política nacional
fluvial amazónica del Perú 2021-2030, respecto al eje de seguridad y
protección”**

Presentado por:

C. de N. (Mg.) Enrique Tapia Meléndez

<https://orcid.org/0000-0001-7085-8721>

Asesor: Metodológico

Dr. Joaquín Reinaldo Lombira Echevarría

<https://orcid.org/0000-0002-9268-1821>

Asesor Técnico:

Valm. (r) Mg. Jorge Ricardo Francisco Moscoso Flores

<https://orcid.org/0000-0001-6449-4650>

La Punta, 2020



Repositorio ESUP



Licencia: CC BY - NC 4.0

Este trabajo está sujeto bajo los siguientes términos:

Atribución - No comercial 4.0 Internacional

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

Derechos: Acceso abierto



Repositorio ESUP

AGRADECIMIENTOS

Un especial agradecimiento a todos los colaboradores que, con su conocimiento y experiencia, aportaron los insumos para el desarrollo de la presente investigación académica, de igual forma, a la Escuela Superior de Guerra Naval, por los valiosos conocimientos impartidos durante el desarrollo del Programa de Alto mando Naval. Y a mi familia, por su comprensión e incondicional apoyo.

ÍNDICE

Listado de Tablas.....	vii
Listado de Figuras.....	ix
Resumen.....	x
Abstract	xi

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
1.1 Situación problemática	2
1.2 Formulación del problema.....	5
1.2.1 Problema principal.....	5
1.2.2 Problemas específicos.....	5
1.3 Objetivos de la investigación.....	5
1.3.1 Objetivo general	5
1.3.2 Objetivos específicos	5
1.4 Justificación de la investigación	6
1.5 Limitaciones de la investigación	7
1.6 Viabilidad del estudio.....	8
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	9
2.1 Antecedentes de la investigación.....	9
2.1.1 Políticas públicas	9
2.1.2 Seguridad y protección	12
2.1.3 Transporte fluvial	15
2.2 Bases teóricas	18
El Estado.....	18
2.3 Base normativa	27

2.3.1 Normativa internacional	27
2.3.2 Dispositivos legales nacionales	29
2.3.3 Autoridades competentes en el Ámbito Fluvial	35
2.4 Definiciones conceptuales	37
CAPITULO III: METODOLOGÍA.....	40
3.1 Diseño metodológico	40
3.1.1 Diseño metodológico de una Política Nacional.....	41
3.2 Población y muestra.....	42
3.3 Variables, dimensiones e indicadores.....	45
3.4 Formulación de hipótesis	46
3.4.1 Hipótesis general	46
3.4.2 Hipótesis específicas.....	47
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	47
3.7 Aspectos éticos	49
CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	50
4.1 Entrevistas realizadas	50
4.1.1 Elaboración y validación de cuestionarios	50
4.1.2 Procedimientos organizativos para la realización de las entrevistas	52
4.1.3 Resultados y análisis de las entrevistas	53
4.2 Diseño y formulación de Política Nacional	87
4.2.1 Etapa de diseño	87
4.2.1.1 Paso 1: Delimitación del problema público.....	87
4.2.1.2 Paso 2: Enunciación y estructuración del problema público	117
4.2.1.3 Paso 3: Determinación de la situación futura deseada.....	120
4.2.1.4 Paso 4: Selección de alternativas de solución	125
4.2.2 Etapa de Formulación.....	131
4.2.2.1 Paso 5: Elaboración de los objetivos prioritarios e indicadores	131

4.2.2.2 Paso 6: Elaboración de lineamientos	132
4.2.2.3 Paso 7: Identificación de los servicios y estándares de cumplimiento	133
4.2.2.3 Paso 8: Identificación de las políticas relacionadas.....	136
4.3 Contrastación y validación de Hipótesis	143
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	150
5.1 Conclusiones.....	150
5.2 Recomendaciones	151
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	153
ANEXO 1. FORMATO DE EVALUACIÓN DE ENTREVISTAS	160
ANEXO 2. RESUMEN DE LAS HOJAS DE VIDA DE LOS COLABORADORES ENTREVISTADOS.....	163
ANEXO 3. FORMATO DE DOCUMENTO DE SOLICITUD DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA COLABORADORES ENTREVISTADOS.....	165
ANEXO 4. FORMATO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS	166
ANEXO 5. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LOS CUESTIONARIOS ADMINISTRADOS A LOS COLABORADORES DE LA INVESTIGACIÓN.....	172
ANEXO 6. FORMATO DE VALIDACIÓN DE HIPÓTESIS	194
ANEXO 7. ENTREVISTAS COMPLEMENTARIAS.....	199

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 <i>Resumen de Parámetros Hidrológicos de los Ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas</i>	16
Tabla 2 <i>Causas y Efectos de la Informalidad en el Sector Portuario Fluvial</i>	17
Tabla 3 <i>Muestra de Informantes Claves</i>	44
Tabla 4 <i>Categorías de Análisis y Dimensiones</i>	46
Tabla 5 <i>Estructura de los Cuestionarios Aplicados</i>	51
Tabla 6 <i>Profesionales que Participaron en la Validación de las Entrevistas</i>	52
Tabla 7 <i>Profesionales Seleccionados para su Participación en las Entrevistas</i>	52
Tabla 8 <i>Matriz de Evaluación de Factores Externos MEFE, del Eje de Seguridad y Protección del Ámbito Fluvial Amazónico Peruano</i>	98
Tabla 9 <i>Proyectos de Integración del Eje Amazonas Perú</i>	103
Tabla 10 <i>Misiones de los Organismos de Estado Intervinientes en el Ámbito Fluvial</i> ...	114
Tabla 11 <i>Normativa Relacionada a la Gestión del Seguridad Fluvial</i>	115
Tabla 12 <i>Matriz de Evaluación de Factores Internos MEFI, del Eje de Seguridad y Protección del Ámbito Fluvial Amazónico Peruano</i>	117
Tabla 13 <i>Componentes y Escenario Apuesta Prospectivo para la Seguridad y Defensa Nacional al 2030</i>	124
Tabla 14 <i>Criterios Utilizados para la Selección de las Alternativas de Selección</i>	126
Tabla 15 <i>Matriz de Alternativas de Solución</i>	128
Tabla 16 <i>Matriz de Evaluación de Alternativas de Solución</i>	129
Tabla 17 <i>Matriz de Objetivos Prioritarios</i>	131
Tabla 18 <i>Matriz de Lineamientos y Objetivos Prioritarios</i>	133
Tabla 19 <i>Matriz de Servicios y Estándares de Cumplimiento</i>	134
Tabla 20 <i>Matriz de Alineación de Servicios y Estándares de Cumplimiento</i>	135
Tabla 21 <i>Matriz de Alineamiento Vertical con la Política Nacional Marítima</i>	136
Tabla 22 <i>Matriz de Alineamiento Vertical con la Política Nacional de Seguridad y Defensa</i>	137
Tabla 23 <i>Matriz de Alineamiento vertical con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional</i>	138

Tabla 24 <i>Matriz de Alineamiento vertical con el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (PEDN)</i>	139
Tabla 25 <i>Políticas Nacionales, Planes y Estrategias Vinculadas a la Política Nacional Fluvial Amazónica del Eje de Seguridad y Protección.</i>	140
Tabla 26 <i>Matriz de Consistencia de Política Nacional Fluvial Amazónica para el Eje de Seguridad de Protección</i>	141
Tabla 27 <i>Matriz de Contrastación de los Objetivos Prioritarios con Resultados de Investigaciones Relacionadas</i>	146

LISTA DE FIGURAS

<i>Figura 1.</i> Principales vías navegables interiores de la UE.	22
<i>Figura 2.</i> Índice regional de gestión pública por regiones	90
<i>Figura 3.</i> Comparativa regional del PBI real.	91
<i>Figura 4.</i> Comparativa regional de empleo informal.	91
<i>Figura 5.</i> Comparativa regional de desnutrición crónica	92
<i>Figura 6.</i> Comparativa de rendimiento escolar en secundaria	93
<i>Figura 7.</i> Comparativa regional de acceso a internet.	94
<i>Figura 8.</i> Comparativa de conflictividad social regional	95
<i>Figura 9.</i> Mapa de los lotes 192 y 8	96
<i>Figura 10.</i> Vías nacionales y departamentales pavimentadas, 2018.	99
<i>Figura 11.</i> Mapa del proyecto estructurado del eje vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, puertos e hidroviás	101
<i>Figura 12.</i> Mapa del proyecto estructurado del eje vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, puertos e hidroviás	102
<i>Figura 13.</i> Mapa del proyecto de hidroviá amazónica	104
<i>Figura 14.</i> Proyecto de conectividad vía internet para la región Amazónica.....	105
<i>Figura 15.</i> Población censada 2017.....	107
<i>Figura 16.</i> Densidad poblacional 2017	107
<i>Figura 17.</i> Distribución porcentual de población por área de residencia.....	108
<i>Figura 18.</i> Nivel porcentual de educación de la población masculina de 6 y más Años de Edad, por nivel más alto alcanzado.....	109
<i>Figura 19.</i> Movimiento de naves en el ámbito fluvial	113
<i>Figura 20.</i> Movimiento de naves recibidas por tipo de nave	113
<i>Figura 21.</i> Árbol de causas y efectos para el eje de seguridad y protección del ámbito fluvial amazónico	119
<i>Figura 22.</i> Árbol de medios y fines para el eje de seguridad y protección del ambito fluvial amazónico	127
<i>Figura 23.</i> Esquema de la seguridad y protección fluvial.	144

RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo general, presentar una propuesta de diseño y formulación de una Política Nacional Fluvial Amazónica para el Perú, respecto al eje de seguridad y protección fluvial; que responda, a las necesidades de la población ante las vulnerabilidades a las que está expuesta, durante el desarrollo de sus actividades en el ámbito fluvial.

El desarrollo de la investigación, tuvo un enfoque cualitativo, aplicándose la entrevista y el análisis documental como técnicas de recopilación de información. Durante el diagnóstico realizado, se identificaron diversas amenazas como el tráfico ilícito de drogas y el crimen organizado; así como, riesgos en términos de peligros a la navegación, la afectación al medio ambiente, los desastres naturales y los conflictos sociales.

La propuesta elaborada define como problema público, la vulnerabilidad de la población en las actividades que se realizan en el medio acuático fluvial amazónico; y presentan cuatro objetivos prioritarios y doce lineamientos, los mismos que pretenden brindar una orientación a los organismos competentes involucrados en aspectos referentes a la seguridad fluvial, para facilitar la integración de esfuerzos en el eficiente cumplimiento de sus funciones. Del mismo modo, se constató cualitativamente la hipótesis referida a que el diseño y formulación de la propuesta de Política Nacional; de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes, incidirá en la mejora de las garantías y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial, para beneficio de la población.

Palabras claves: diseño de política nacional, formulación de política nacional, seguridad y protección, transporte fluvial.

ABSTRACT

The general objective of this research was to present a proposal for the design and formulation of a National Amazon River Policy for Peru, regarding the axis of river security and protection, which responds to the needs of the population, given the vulnerabilities to which it is exposed, during the development of the activities carried out in the river area.

The development of the research had a qualitative approach, applying the interview and the documentary analysis as information gathering techniques. During the diagnosis carried out, various threats such as illicit drug trafficking and organized crime were identified, as well as risks, in terms of dangers to navigation, damage to the environment, disasters and social conflicts.

The elaborated proposal defines as a public problem, the vulnerability of the population in activities in the Amazonian fluvial aquatic environment, and presents four priority objectives and twelve guidelines, the same ones that aim to provide guidance to the competent bodies involved in river safety, with regard to integrating efforts and giving efficiency to the fulfillment of their functions. It was qualitatively verified through expert judgment that the design and formulation of the proposal for a National Amazon River Policy of Peru 2021-2030, regarding the security and protection axis, to be applied and articulated through the competent entities, will influence the improvement of guarantees, and security and protection conditions in the river area.

Keywords: national policy design, national policy formulation, security and protection, river transport.

INTRODUCCIÓN

La región amazónica peruana reviste singular importancia por el valor estratégico de sus recursos y por las potencialidades de interconexión que brindan los 6,000 km. de vías navegables con las que cuenta, de igual forma se viene desarrollando una cartera de 28 proyectos de inversión por un monto superior a los cuatro mil millones de dólares, en el marco de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), que exige ordenamientos nacionales, en materia de seguridad fluvial, para el equilibrio del ambiente y en la gestión integral de las cuencas fluviales. Es por ello, que la presente investigación busca brindar las orientaciones necesarias para la mejora de las condiciones de seguridad en el ámbito fluvial, mediante el diseño y formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica, respecto al Eje de Seguridad y Protección Fluvial.

La presente investigación está estructurada en cinco capítulos. En el primero se expone la situación problemática, el planteamiento del problema y los objetivos de la investigación. En el segundo capítulo, se presenta la teoría y los antecedentes que fundamentan la investigación. En el tercer capítulo, se expone el diseño metodológico que se estructura en base a un enfoque cualitativo y a un diseño fenomenológico y de investigación acción. El cuarto capítulo presenta los resultados de la investigación, basados en el análisis de las entrevistas realizadas y en el análisis documental, los cuales han servido de insumos para el desarrollo de las etapas de diseño y formulación de una política nacional. En este capítulo también se presenta el proceso de análisis para el diseño y formulación de una política nacional, así como la contrastación y validación de hipótesis mediante el juicio de expertos y especialistas. En el capítulo cinco, se presentan las conclusiones y recomendaciones de la investigación. Finalmente, se señalan las referencias bibliográficas y anexos respectivos del trabajo de investigación.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Situación Problemática

La Amazonía es un territorio compartido por ocho países sudamericanos, Brasil, Colombia, Venezuela, Ecuador, Bolivia, Surinam, Guyana y Guyana Francesa; que de acuerdo Fondo Mundial para la Naturaleza WWF, juntos tienen una extensión aproximada de 7,4 millones de km², de los cuales Perú comparte el 11.27%.

Según el Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana - IIAP (1998), la Amazonia en el Perú, bajo un criterio de delimitación hidrográfica comprende los territorios que se ubican al oriente de la Cordillera de los Andes que poseen selva tropical y los ríos que son tributarios de la cuenca del río Amazonas.

La Amazonía Peruana también es fuente de una gran riqueza natural y estratégica, conformada por ecosistemas, recursos naturales y la mayor biodiversidad genética del planeta; producto de la interacción de la atmosfera, con los bosques tropicales y los ríos. La Amazonía Peruana también presenta un gran potencial en recursos hídricos, de los cuales se pueden considerar las precipitaciones pluviales, las aguas subterráneas, las lagunas, lagos y ríos.

La Amazonía Peruana es la región más extensa del país, comprende el 60% del territorio nacional y acoge al 10% de la población nacional; distribuida en los departamentos de Loreto, Ucayali, Madre de Dios, San Martín y Amazonas; sin embargo cuenta con la densidad poblacional más baja del país, en el orden de los ocho habitantes por km²; que de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI, se debería a la inaccesibilidad y a la falta de condiciones para la residencia habitual de la población. Situación que expone limitadas vías de penetración y medios de transporte; así como la falta de infraestructura y servicios urbanos.

La Región Amazónica Peruana limita con Brasil, Colombia, Ecuador y Bolivia; así mismo de acuerdo a Morales y Soplin (2014), la Amazonia Peruana, comprende aproximadamente 14,000 km de longitud de ríos, considerándose navegables más de 6,000 km., brindando a esta región posibilidades estratégicas de interconexión comercial internacional para el transporte multimodal.

En el ámbito fluvial amazónico los principales ríos navegables son el Amazonas, el Ucayali, el Marañón y el Huallaga; estos son los que revisten particular importancia, porque determinan el desarrollo económico de sus zonas de influencia, al ser la principal vía de comunicación, fuente de vida y de servicios esenciales para la población local. Estas razones requieren de políticas adecuadas para el aprovechamiento de sus potencialidades, de la mano con una adecuada gobernanza y el monitoreo permanente del Estado.

El poblador de la región amazónica ha tenido al río como su principal medio de transporte, vías de comunicación comparables con las carreteras de la costa, necesarias para desarrollar actividades cotidianas de la población para generar su propio sustento, en ese sentido la presencia del Estado es fundamental para facilitar y asegurar el adecuado uso del medio fluvial. El Centro de Investigación de Tecnología del Agua - CITA (2019), explica la importancia que poseen los ríos en el ámbito amazónico, considerando que se requiere de una atención especial en cualquier actividad humana que se realiza en dicho ámbito, por lo que es necesario, tener una mirada holística y comprender cada proceso como parte de un sistema integrado.

Martinetti (2018) afirma, en relación al espacio amazónico, que la presencia efectiva del Estado se ve limitada por las dificultades de acceso, las barreras geográficas, culturales y sociales de su población, y que la pobre institucionalidad estatal, que es llamada a brindar garantías y seguridad, tanto a la población indígena como a la mestiza, provocan expresiones de rechazo y animadversión; esta situación, expresa la falta de gobernabilidad y la limitada capacidad de respuesta del Estado para brindar la atención de los requerimientos de la población, para un adecuado desarrollo integral de este espacio y para la adecuada interacción social con los organismos competentes.

En tal sentido, surge la necesidad de Políticas de Estado, con la finalidad de integrar la acción del Estado y fortalecer las normas sectoriales en el ámbito fluvial amazónico. La formulación de una Política de Nacional Fluvial Amazónica, estaría concordante con el artículo 69 de la Constitución Política del Perú, que expresa que, “El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía con una legislación adecuada”, dicha legislación tendría como uno de sus ejes centrales, la seguridad y protección en el ámbito fluvial, necesarios para garantizar la seguridad de la vida humana, el cuidado del medio ambiente y el aprovechamiento responsable de los recursos naturales en dicho ámbito.

De acuerdo a Avendaño (2011), la ausencia del Estado y de políticas públicas en la Amazonía, se evidencia en el transporte fluvial por la deficiente infraestructura para el embarque y desembarque de personas, por las condiciones de las embarcaciones las cuales ponen en riesgo la seguridad y la vida de los pasajeros; así como también, por la falta de interconexión de las comunidades dispersas en toda la Amazonía con los centros de comercio e intercambio, creándose un ambiente de informalidad que facilita la comisión de los delitos de contaminación ambiental, contrabando, narcotráfico, entre otros; así como, la proliferación de los riesgos a la seguridad de la vida humana.

Del estudio sobre la informalidad en el sector portuario y de transporte fluvial en las ciudades de Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas, del Consorcio Indesmar (2009), se aprecia del diagnóstico una alta tasa de informalidad en el sector, encontrándose más de 300 naves informales es decir, el 30% del parque naviero, así como un alto número de atracaderos informales, situación que obedece a una complejidad de factores de donde resaltan, el alto nivel de pobreza, la falta de educación, la débil intervención de las autoridades y la falta de adecuada infraestructura, este un cúmulo de indicadores evidencia la falta de aplicabilidad de la normativa vigente en materia de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

El Decreto Legislativo N° 1147 del año 2012, encarga a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú en su condición de Autoridad Marítima y Fluvial Nacional, velar por la seguridad y protección de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, proteger el medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, así como, garantizar las condiciones de seguridad y protección adecuadas para el desarrollo de las actividades que se realizan en el medio acuático, conforme a las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.

Las actividades y competencias que derivan de este mandato son aplicables en el ámbito fluvial, franja ribereña, instalaciones acuáticas (embarcaderos), embarcaciones y tráfico fluvial; y derivan en tareas relacionadas a la seguridad y protección del medio ambiente acuático, de la zona ribereña; así como al control y vigilancia de la seguridad de la vida humana y de las embarcaciones, al control de sustancias y mercancías peligrosas, a la represión de ilícitos y a la búsqueda y rescate.

En ese sentido, y dadas las características particulares de la Amazonía Peruana, que a diferencia del ámbito marítimo; presenta particularidades únicas y diferentes, teniendo a los ríos como vías de comunicación principales para sus pobladores; donde se configura la necesidad de establecer un ordenamiento nacional acorde a dicho ámbito; mediante el desarrollo de Políticas Públicas que efectivicen la acción del Estado, a través de sus organismos competentes, en materia de seguridad para el desarrollo sostenible.

1.2 Formulación del Problema

1.2.1 Problema Principal

¿Cuál debería ser el diseño y formulación a elaborar, como parte de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú, en lo concerniente al eje de seguridad y protección acuática para el periodo de tiempo 2021-2030?

1.2.2 Problemas Específicos

(1) Problema específico 1

¿Cuál debería ser el diseño a elaborar, como parte de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú, en lo concerniente al eje de seguridad y protección acuática para el periodo de tiempo 2021-2030?

(2) Problema específico 2

¿Cuál debería ser la formulación a elaborar, como parte de una propuesta de una Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú, en lo concerniente al eje de seguridad y protección acuática para el periodo de tiempo 2021-2030?

1.3 Objetivos de la Investigación

1.3.1 Objetivo general

Diseñar y formular una propuesta para una Política Fluvial Amazónica del Perú 2021-2030, en lo aplicable al eje de seguridad y protección acuática.

1.3.2 Objetivos específicos

(1) Objetivo específico 1

Diseñar una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú, en lo referente al eje de seguridad y protección acuática para el periodo de tiempo 2021-2030.

(2) Objetivo específico 2

Formular una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú, en lo referente al eje de seguridad y protección acuática para el periodo de tiempo 2021-2030.

1.4 Justificación de la Investigación

El ámbito fluvial amazónico y el uso de los ríos de la Amazonia Peruana constituyen un aspecto fundamental para el desarrollo de las principales actividades que inciden en el crecimiento económico y bienestar social del país y de la amazonia, (Morales & Soplin, 2014).

En ese sentido, es necesario el aprovechamiento responsable y seguro del potencial de la navegación y el transporte fluvial que los principales ríos de la Amazonía Peruana proporcionan para el desarrollo de las poblaciones Amazónicas, en relación a las ventajas económicas, ambientales y sociales que ofrecen sobre las alternativas terrestres.

De igual forma, el Estado Peruano se encuentra promoviendo una cartera de aproximadamente proyectos de inversión y de desarrollo, en el marco de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), que exige ordenamientos nacionales, en materia de seguridad fluvial, el equilibrio del ambiente y la gestión integral de las cuencas fluviales; por lo cual, el objetivo central de la presente investigación se encuentra justificada.

Del mismo modo, se encuentra en ejecución el proyecto de Hidrovía Amazónica, cuyo principal objetivo es proporcionar condiciones seguras y eficientes para la navegabilidad en los ríos Amazonas, Ucayali, Marañón y Huallaga, a lo largo de 2,687 km., 365 días al año; para facilitar el tráfico de mercancías y personas, creando nuevas oportunidades de desarrollo para las poblaciones amazónicas y facilitar su integración en la economía nacional e internacional.

Ante el inminente desarrollo del transporte fluvial en la Amazonía, es necesario el acompañamiento del Estado, a través de la formulación de Políticas Públicas que regulen y desarrollen aspectos, relacionados a garantizar la seguridad de la vida humana y la preservación del medio ambiente; así como, la vigilancia y la represión actividades ilícitas que puedan impedir o perturbar la soberanía del Estado por medio de sus instituciones,

logrando presencia real en todos los ámbitos de su territorio, contribuyendo de esta forma, a mejorar las condiciones de navegabilidad y el servicio para los usuarios, en el marco de las normativas vigentes; mediante el desarrollo del control y la supervisión del transporte fluvial que prevenga y evite riesgos a la vida humana y a la afectación al medio ambiente.

1.5 Limitaciones de la Investigación

La intención del presente estudio es orientar en la resolución de un problema público en beneficio de los ciudadanos de la región amazónica, mediante el diseño y formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica, aplicable al Eje de Seguridad y Protección Acuática; la misma que está relacionada con la acción del Estado sobre la salvaguarda de la vida humana y la protección del medio ambiente en el ámbito acuático y fluvial.

Para lo cual y de acuerdo al CEPLAN (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico), las políticas públicas nacionales deben obedecer a la solución del problema público, que evidencia las carencias y necesidades de los ciudadanos en su entorno, una oportunidad de mejora o un riesgo que se desea evitar.

En ese sentido y desde el ámbito académico en cual se realiza la investigación, se tendría como principal limitación, la carencia de recursos financieros, humanos, logísticos y de infraestructura, para contar con la participación ciudadana e interacción de la población involucrada con las instituciones públicas relacionadas y otros actores; mediante mesas de diálogo y actividades de consulta previa; así como, la realización de actividades de asistencia técnica y de orientación metodológica con el CEPLAN, para la elaboración de fichas técnicas e indicadores. Estas interacciones serían requeridas para la obtención de evidencia que justifique las causas directas e indirectas que originan el problema público, así como, para obtener los indicadores para la identificación de los objetivos prioritarios, de los servicios y de las actividades operativas.

De igual forma y en consideración a las interacciones con expertos del CEPLAN, se considera como limitación la incapacidad de contar con un equipo multidisciplinario para llegar a la profundización requerida en la elaboración de los pasos establecidos en la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN, tales como: el Análisis de pertinencia, por el cual el Ministerio competente debe evidenciar la pertinencia de la propuesta de política

nacional, requerida para obtener la opinión favorable del ente rector (CEPLAN), para continuar con la fase de diseño.

Es necesario considerar que la construcción de una Política Nacional, aspira a transformar y a modificar una realidad imperfecta, mediante el desarrollo de un proceso metodológico que incluye su implementación, donde sólo a través de la ejecución de dicha etapa, se podrá evaluar fehacientemente el impacto de las acciones de la Política, sobre las metas propuestas.

Una Política Nacional contempla diversos ejes y no son unicastales; por lo que, debe aclararse que, en el presente estudio académico, se tratará específicamente el eje de seguridad y protección en el ámbito acuático, como parte importante y de interés para conformar la estructuración de una futura Política Nacional Amazónica.

1.6 Viabilidad del Estudio

El presente estudio es viable en su realización, ya que se cuenta con el tiempo requerido para llevar a cabo el estudio del tema de investigación y su proceso delimitado de análisis; así como también, se cuenta con los recursos académicos necesarios para arribar a los objetivos propuestos dentro del alcance de la investigación.

De igual forma, se cuenta con el apoyo de la Escuela Superior de Guerra Naval, de Oficiales Superiores de la Institución y de diversos colaboradores, con variadas opiniones, criterios y experiencias, que brindarán las facilidades, para la obtención de la información requerida, para la configuración del diagnóstico del contexto; que, a su vez permitirá iniciar el desarrollo metodológico estructurado por el CEPLAN, para el diseño y formulación de una política nacional.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

2.1.1 Políticas públicas

Política

Sánchez (2016), indica que la palabra política proviene del término griego *politeía*, cuyo significado hacía referencia a la organización gubernamental de las *polis*, en tanto que para el siglo XVI el término política se generalizó para hacer referencia a los asuntos del Estado y al estudio de las cosas políticas.

Jiménez (2012), define la política como, “una aspiración humana de trascendencia que se concreta en una serie de actividades tendientes a asignar y decidir fines y objetivos colectivos, mediante una confrontación o disputa de propuestas”. Considerando, además, que el contenido de la política, se circunscribe al interés público, a aquello que una comunidad percibe como fundamental para su supervivencia y desarrollo, en un momento determinado.

Políticas de Estado

De acuerdo al Reglamento que Regula las Políticas Nacionales (2018), las Políticas de Estado definen lineamientos generales que orientan el accionar del Estado en el largo plazo a fin de lograr el bienestar de los ciudadanos y el desarrollo sostenible del país. Son el resultado de un consenso alcanzado en el Foro del Acuerdo Nacional.

Política General de Gobierno

El Reglamento que Regula las Políticas Nacionales (2018), indica que la Política General de Gobierno es el conjunto de políticas priorizadas que se desarrollan a través de Políticas Nacionales durante un periodo de Gobierno y está bajo la dirección del Presidente de la República y debe ser presentada por el Presidente del Consejo de Ministros al Congreso de la República, conforme lo dispuesto en la Constitución Política del Perú.

Políticas Nacionales

El Reglamento que Regula las Políticas Nacionales (2018), indica que las Políticas Nacionales, constituyen decisiones de política a través de las cuales se prioriza un conjunto

de objetivos y acciones para resolver un determinado problema público de alcance nacional y sectorial o multisectorial en un periodo de tiempo.

Así mismo, una Política Nacional Sectorial es la potestad exclusiva de un Ministerio para priorizar la atención de problemas o necesidades públicas y disponer medidas sectoriales nacionales, que permitan alinear la actuación de los tres niveles de gobierno (gobierno nacional, gobierno regional y gobierno local) y de los ciudadanos, según corresponda, a efectos de alcanzar los objetivos de la política nacional sectorial adoptada, en beneficio de la ciudadanía.

La Política Nacional Multisectorial, propone su diseño y formulación de manera conjunta con los Ministerios intervinientes, así como, la coordinación, articulación intersectorial, seguimiento y evaluación de su cumplimiento, bajo la conducción de un Ministerio interviniente cuyas competencias y funciones sectoriales presentan mayor consistencia con los objetivos de la política.

De acuerdo al Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN, (2018), las Políticas Nacionales son “diseños que sustentan la acción pública”, en ese concepto las políticas públicas nacionales, responden a programas de gobierno y se enmarcan en políticas de Estado; cuentan con objetivos claros que manifiestan las prioridades del país, identifican problemas de la agenda pública que deben priorizarse tomando en cuenta las necesidades o demandas ciudadanas; se reflejan en los objetivos establecidos en los Planes Sectoriales, en los Planes de Desarrollo Concertado y en los Planes Estratégicos y Operativos de todas y cada una las entidades del sector público en los tres niveles de gobierno.

CEPLAN (2018), sobre Políticas Nacionales indica que, “Constituyen decisiones de política a través de las cuales se prioriza un conjunto de objetivos y acciones para resolver un determinado problema público de alcance nacional y sectorial o multisectorial en un periodo de tiempo”.

Para ser considerado un problema público, la situación debe considerar: una carencia o necesidad de las personas o de su entorno; una oportunidad de mejora o un riesgo que se desea evitar; los actores políticos, junto a la sociedad civil, califican la

situación como problema público; y su solución requiere de la intervención del sector público.

En relación a lo descrito en el CEPLAN (2018), las Políticas Nacionales Públicas se desarrollan a través de doce pasos organizados en cuatro etapas: (1) diseño, (2) formulación, (3) implementación, (4) seguimiento y evaluación.

La Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2021 (PNMGP), es un instrumento guía para la modernización de la gestión pública en el Perú, ofrece principios y lineamientos para una gestión articulada, coherente y eficaz del sector público.

En ese contexto el PNMGP, define que, “las Políticas Públicas Nacionales, son diseños que sustentan la acción pública. Establecen prioridades de gobierno claras y pertinentes, que luego, las entidades públicas expresarán en objetivos, metas y los respectivos procesos que los convertirán en productos institucionales: regulaciones, procedimientos administrativos, bienes y servicios públicos, todos los cuales tendrán un impacto positivo en el ciudadano, dados los recursos disponibles”.

Políticas Públicas

Lahera (1999), define Políticas públicas como, “cursos de acción o flujos de información, relativos a un objetivo público”, y que son desarrollados, por el sector público con la participación de la comunidad y el sector privado. De igual forma enuncia algunos requisitos para su adecuada formulación.

Deben ser representativas, es decir deben satisfacer la demanda social prioritariamente; deben corresponder a tareas propias del gobierno y no restar espacio a la comunidad o al sector privado, correspondiendo al Estado, proveer bienes públicos en un enfoque subsidiario y solidario.

Deben ser integradas, siendo consistentes con los programas de gobierno y otras políticas públicas; su diseño también debe ser integrado, es decir debe considerar diferentes orientaciones, aspectos institucionales, recursos humanos y materiales. Y debe permitir su evaluación.

Vargas (2007), define políticas públicas, como un proceso que comienza cuando un gobierno identifica la existencia de un problema que merece su atención e intervención,

y termina con la evaluación de los resultados, que han tenido las acciones emprendidas para eliminar, mitigar ese problema.

En cuanto a la formulación de una política pública indica que, esta debe incluir el establecimiento de los objetivos a alcanzar, la detección y generación de los posibles caminos o alternativas de solución para llegar a los objetivos, la valoración y comparación de los impactos de esas alternativas y finalmente la selección de una opción o combinación de ellas.

2.1.2 Seguridad y protección

Seguridad Marítima

Feldt, Roell y Thiele (2013), definen Seguridad Marítima como la combinación de medidas preventivas y de respuesta, para proteger el ámbito marítimo contra amenazas y actos ilícitos intencionales; con el objetivo de aplicar la ley como requerimiento civil y realizar operaciones de defensa como requerimiento militar.

La Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea, define a la seguridad marítima, como la condición del sector marítimo mundial en la cual, se aplica el Derecho Internacional y las leyes nacionales; donde la libertad de navegación está garantizada y los ciudadanos, las infraestructuras, el transporte, el medio ambiente y los recursos marinos estén protegidos.

De acuerdo a Elizalde (2012), para abordar el concepto de Seguridad Marítima, se hace necesario analizar los términos anglosajones *Maritime Security* y *Maritime Safety*; ya que ambos términos confluyen en el término en idioma español, Seguridad Marítima. La traducción del inglés determina su diferenciación; *Security* es entendida como la protección contra amenazas deliberadas y *Safety* como la seguridad contra amenazas no intencionadas.

En ese sentido, la Protección Marítima, es complementaria a la Seguridad Marítima, mediante la ejecución de medidas destinadas a combatir actividades criminales relacionadas con el terrorismo, tráfico ilegal de drogas y personas, entre otros, así como, combatir actos ilícitos deliberados en contra del buque, su tripulación o instalaciones portuarias; e impedir que el transporte marítimo sea utilizado para actividades ilegales.

Seguridad (*Safety*)

Bueger (2014), aborda el concepto de Seguridad (*Safety*), como la seguridad de los buques y las instalaciones marítimas con el objetivo principal de proteger la vida en el mar, a los profesionales marítimos y el medio marino. También, implica la regulación de la construcción de embarcaciones e instalaciones marítimas, el control regular de los procedimientos de seguridad, así como la educación de profesionales marítimos para cumplir con las regulaciones. La seguridad marítima está estrechamente vinculada al trabajo de la Organización Marítima Internacional y su Comité de Seguridad Marítima.

Para Elizalde (2012), el concepto de Seguridad Marítima (*safety*), se refiere a “las medidas que tienen como objetivo garantizar las condiciones para una navegabilidad correcta, salvaguardar las vidas y la carga a bordo del buque, y evitar que la actividad humana en el mar cause daño en el medio ambiente marítimo y sus recursos”

Protección (*Security*)

Posteriormente a los atentados del 11 de setiembre se aprueba la versión en inglés del Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias PBIP (*International Ships and Ports Security*), donde los representantes de países de habla hispana, discutieron sobre su traducción; al respecto, Suarez-Llanos (2008) indica que, tras la aprobación por la OMI del Código PBIP, la comunidad marítima internacional, acordó internacionalmente que la expresión inglesa *Maritime Security* debía traducirse al español como Protección Marítima.

De acuerdo a Santamaría (2016), la Protección, referida al ámbito marítimo y acuático, es parte de la seguridad marítima, cuyo objeto es proteger las instalaciones portuarias y a los buques ante cualquier tipo de amenaza destinada a producir daños o pérdidas de cualquier clase.

Elizalde (2012) considera que la Protección Marítima hay que entenderla como, un conjunto de medidas y acciones dirigidas a garantizar la seguridad contra acciones voluntarias de alguien que, violando las normas establecidas, pueda impedir o perturbar la actividad legal en el ámbito acuático o pueda aprovechar dicho ámbito como un espacio

libre sin fronteras o el propio buque vulnerable por su aislamiento, para llevar a cabo actividades ilícitas.

Seguridad y protección

De acuerdo a la Doctrina de Operaciones de la Autoridad Marítima Nacional (DOAMAN-21007), del 2019, la seguridad y protección en el ámbito acuático se refiere a la salvaguarda de la vida humana, la protección del medio acuático y la represión de toda actividad ilícita que se desenvuelva en él; a través de regulaciones tanto nacionales como internacionales, la gestión gubernamental, las políticas asociadas y la tecnología; buscando brindar un servicio público requerido por los ciudadanos.

Seguridad y protección de la vida humana en el medio acuático

La DOAMAN-21007 (2019) la define como; 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.

Seguridad integral marítima

De acuerdo a la Armada Nacional de Colombia (2020), sus funciones comprenden la protección de la vida humana en el mar y del medio ambiente marítimo, brinda seguridad a las actividades marítimas, hacer cumplir las leyes, reglas y normas nacionales e internacionales que rigen el quehacer en el mar, con el fin de proteger los intereses marítimos nacionales.

Por tal razón, el concepto de seguridad integral marítima se fundamenta en dos conceptos. El primero la posibilita y el segundo la materializa. Estos cimientos son el conocimiento del dominio marítimo (Maritime Domain Awareness) y las operaciones navales de seguridad integral marítima que comprenden las operaciones de seguridad marítima (Maritime Security Operations), y las operaciones tendientes a la protección del medio acuático, la biodiversidad y el medio ambiente.

Seguridad integral fluvial

De acuerdo a la Armada Nacional de Colombia (2020), en el marco de la seguridad integral fluvial, la Armada despliega su accionar en contra de una amplia gama de delitos, amenazas y riesgos que se presentan en los ríos navegables (principales o fronterizos), que afectan directa o indirecta, total o parcialmente, las condiciones de seguridad de las personas, el medio ambiente y los bienes, que afectan el desarrollo del país y el cumplimiento de las normas de carácter internacional adoptadas. Así mismo, indica que la seguridad integral fluvial debe estar enmarcada en la protección de los Intereses Fluviales.

De igual forma, la seguridad integral fluvial “se erige sobre dos cimientos. El primero la posibilita y el segundo la materializa. Estos cimientos son el conocimiento del dominio fluvial y las operaciones de seguridad integral fluvial”.

2.1.3 Transporte fluvial

Jaimurzina, y Wilmsmeier (2017), formularon un estudio donde describen y evalúan los avances en políticas públicas de ocho países de la región sudamericana, en materia de transporte y movilidad fluvial, como una alternativa para el aprovechamiento de su potencial sin explotar y para el desarrollo sostenible de las regiones, donde las vías de navegación fluvial están estrechamente vinculadas con su población. Considerando también que la navegación interior en América del Sur se caracteriza por la informalidad, la falta de seguridad; y la precariedad de sus operaciones.

El estudio concluye presentando cuatro temas concretos que podrían abordarse como objetivos de una política pública de movilidad y transporte fluvial; (1) la mejora de la capacidad y calidad de la infraestructura fluvial; (2) el establecimiento de sistemas de información y de seguimiento estandarizado que mejoren las actividades de la flota de transporte fluvial; (3) el fomento y el establecimiento de nuevos mercados; y (4) el perfeccionamiento de la seguridad por fuerzas especializadas en la represión de ilícitos y en la seguridad operacional en los ríos navegables.

Morales y Soplin (2014), realizaron una investigación de enfoque cualitativo y del tipo descriptiva, donde estudiaron principalmente las condiciones de navegabilidad de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas; así como el transporte fluvial y su problemática, dentro del marco de la concesión de la Hidrovía Amazónica: río

Marañón/Amazonas tramo Saramiriza – Iquitos – Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – Confluencia con el río Marañón. Donde exponen los parámetros hidrológicos más influyentes en la navegabilidad, como se muestra en la Tabla 1; de igual forma los autores incursionan en los conceptos de evaluación medio ambiental y de consulta previa para el desarrollo de proyectos de inversión pública, ya que la intervención en el medio acuático fluvial puede considerar indicadores de impacto para los ecosistemas y poblaciones en el área de influencia.

Tabla 1

Resumen de Parámetros Hidrológicos de los Ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas

Parámetros	Unidad	Huallaga	Marañón	Ucayali	Amazonas
Altura Naciente	m.s.n.m	4717	5800	5800	5597
Nº de Centros poblados	unid.	78	132	263	86
Malos Pasos	und.	18	24	12	8
Ancho de espejo de agua	m.	150 - 800	450 - 2600	430 - 1700	1000-3000
Longitud	m.	1389	1800	1559.38	3763.26
Profundidad media de Talweg	m.	4.50	7.50	5.50	10.00
- Vaciante					
Profundidad máxima de Talweg - Creciente	m.	14.00	23.00	20.00	50.00
Velocidad media vaciante	m/s	1.15	1.00	1.50	1.50
Velocidad media creciente	m/s	2.30	2.00	2.50	2.90
Caudal líquido vaciante	m/s	2593.63	2000.00	3000.00	5000.00
Caudal líquido creciente	m/s	10000.00	30000.00	23000.00	55000.00

Nota: Adaptada de, Morales y Soplin, (2014) *El transporte fluvial y la navegabilidad de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas*, (Tesis de pregrado, Ingeniería Civil). Universidad Científica del Perú, Iquitos.

Consorcio Indesmar (2009), presenta un estudio de la informalidad portuaria en las principales ciudades de la Amazonía Peruana: Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas; utilizando para ello la recopilación de información documental y estadística, que se emplearía para la elaboración del diagnóstico de la situación del sector portuario y de transporte acuático fluvial. Considerándose tres aspectos de estudio: (1) el aspecto socio demográfico, (1) el aspecto normativo; y (3) el aspecto operativo del sector portuario en la Amazonía.

Los resultados del estudio evidencian la informalidad en el sector, ocasionada por el interés de actores del mercado de obtener beneficios económicos a partir del

incumplimiento de leyes, reglamentos, causando la generación de externalidades negativas que generan pérdidas económicas y sociales. También describe los principales terminales portuarios y atracaderos de las ciudades de Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas; y los aspectos socio demográficos y culturales que influyen en la informalidad del sector, los mismos que se presentan en la Tabla 2.

Tabla 2

Causas y Efectos de la Informalidad en el Sector Portuario Fluvial

	Aspecto sociodemográfico	Aspecto legal e institucional	Aspecto operativo
Causas generales	Intereses de los actores del mercado en reducir costos evitando trámites y controles formales. Autoridades políticas e institucionales despreocupadas o con intereses de mantener el statu quo. Pocas actividades económicas formales generadoras de valor agregado e intensivas en mano de obra.	Poca capacidad de control y supervisión de las autoridades. No se cumplen las funciones de imponer y ejecutar sanciones a los infractores del marco normativo.	Asimetría de las condiciones de competencia en perjuicio de inversiones formales en puertos. Naves en malas condiciones de operatividad que no cuentan con permisos ni seguros. Precarias condiciones de trabajo en la prestación del servicio de embarque y descarga Desorden en la demanda de servicios portuarios, y transporte fluvial de carga y pasajeros Excesiva parcelización de las riberas de los ríos que genera desorden en las áreas acuáticas. Insuficiente capacidad de los terminales portuarios formales actuales
Efectos inmediatos	Se mantiene el problema socio-cultural de informalidad Pérdida de competitividad social en el comercio de las ciudades de la Amazonía. Desidia institucional, sin iniciativa ni capacidad de enmienda	Instituciones de control cada vez más débiles, expuestas a corrupción. Cada vez más infractores de reglamentos y normas de actividades portuarias y transporte fluvial.	Paulatina proliferación y desaparición de atracaderos informales en las riberas de los ríos a medida que cambia el cauce. Surgimiento de nuevas actividades informales en el sector Accidentes de los trabajadores en las operaciones de embarque y descarga Crecimiento desordenado de las actividades portuarias y de transporte en un marco informal
Efectos finales	No se genera valor público para la sociedad	No se genera valor político para el funcionamiento adecuado de las instituciones de control.	No se genera valor privado para los agentes que participan del mercado de actividades portuarias y transporte fluvial

Nota: Adaptada de, Consorcio Indesmar (2009)

2.2 Bases teóricas

El Estado

De acuerdo a Ortegón (2008), el Estado, en su acepción política general, significa la institución encargada de realizar el derecho en la sociedad civil; en él se concentra el poder político de una sociedad, es decir, el poder de tomar las decisiones que afectan al conjunto de la población.

Hobbes, identifica al Estado como un instrumento para proteger a los individuos del miedo y del abuso de los demás, caracterizando al Estado como un *Leviatán* o un dios protector. Sin embargo, pensamientos más modernos se alejan de la concepción del Estado como un garante del orden, que se ubica por encima de la sociedad.

Díaz (2018), indica que el Estado es una organización política que está constituida por tres elementos; (1) el poder; (2) el territorio; y (3) la población. Donde el poder, estaría definido como la autoridad que gobierna a una sociedad, con una posibilidad legítima de ejercer la coacción y el monopolio de la fuerza. Este poder, en los Estados modernos se encontraría racionalizado, en vista que su origen provendría de la comunidad.

De igual forma, la población es el elemento humano del Estado, que se ubica dentro de un territorio delimitado. La población está directamente relacionada al término Nación, en referencia a la comunidad humana que posee una serie rasgos comunes, resaltando que esa comunidad posee conciencia de tal y quiere mantenerse como comunidad política, de cara al futuro y constituyendo un Estado.

Seguridad

De acuerdo a Montero (2013), el concepto de seguridad es muy amplio, pero el significado clásico de acuerdo con la teoría liberal es que constituye la esencia y el deber ser del Estado. Esta visión se dividió en dos áreas: la defensa frente a amenazas externas al Estado, representada principalmente por otros Estados, que es el objeto de la seguridad nacional, y la seguridad interior, que es responsabilidad del gobierno y forma parte de la seguridad pública.

Banegas (2017), define seguridad como, la condición que permite al país la preservación de los intereses nacionales y avanzar hacia sus objetivos, con la menor

interferencia de riesgos y amenazas, así como garantizar a los ciudadanos el ejercicio de los derechos y deberes constitucionales.

Otras definiciones operativas relacionadas al concepto de seguridad al cual hace referencia son; amenaza, riesgo y vulnerabilidad, definidas como;

Amenaza, se define como una situación latente en la que un actor puede generar impacto en la disponibilidad, integridad o confidencialidad de los activos críticos. Las amenazas, son fenómenos intencionados y generados por el poder de otro Estado, o por agentes no estatales, cuyas características representan una voluntad hostil y deliberada que pone en peligro de vulneración grave a los intereses permanentes tutelados por la seguridad nacional. La ONU define amenaza como; cualquier suceso o proceso que cause muertes en gran escala o una reducción masiva en las oportunidades de vida y que socave el papel del Estado como unidad básica del sistema internacional.

El concepto de riesgo, se define como, la probabilidad de materialización de una amenaza con un determinado impacto, mediante la explotación de las vulnerabilidades existentes. Son causados por factores de distinta naturaleza: sociales, económicos, políticos, naturales, ambientales, etc.

La vulnerabilidad, puede definirse como la capacidad disminuida de las personas o grupos para anticiparse, hacer frente y resistir a los efectos de una amenaza o peligro natural.

En el Marco Hemisférico, la Conferencia Especial sobre Seguridad (2003), de la OEA, que se desarrolló en un contexto post atentados del 9/11, declaró que las amenazas, preocupaciones y desafíos a la seguridad en el hemisferio son de naturaleza diversa y alcance multidimensional y el concepto y los enfoques tradicionales deben ampliarse para abarcar nuevas amenazas no tradicionales, que incluyen dimensiones políticas, económicas, sociales, de salud y ambientales; generando con ello el nacimiento de nuevos conceptos relacionados a la seguridad como; el de seguridad multidimensional, seguridad integral y seguridad humana, los cuales serían integrados por los países en sus políticas y estrategias de seguridad, de cara a los nuevos escenarios que plateaba el nuevo milenio.

La seguridad multidimensional involucra las amenazas, preocupaciones y desafíos a la seguridad, de naturaleza diversa, que incluyen aspectos y dimensiones políticas, económicas, sociales, de salud y ambientales, que producen una afectación a las expectativas de vida y bienestar de la población.

La seguridad humana, coloca como objeto central de seguridad a la persona humana, poniendo énfasis en enfrentar las amenazas a la subsistencia de las personas en condiciones de dignidad. El paradigma de la seguridad humana muestra que todos los seres humanos están profundamente interconectados en un escenario global en donde las principales amenazas surgen de la falta de desarrollo humano en educación, salud, desigualdades económicas y falta de respeto a los derechos humanos.

La seguridad integral, es aquella donde el Estado integra los diferentes escenarios donde se ve afectada la seguridad de la nación, su existencia, la integridad de su patrimonio y su soberanía; para adoptar un conjunto de previsiones y acciones que tienden a fortalecer el poder nacional para evitar, mitigar o eliminar vulnerabilidades, riesgos y amenazas.

Medio acuático fluvial

De acuerdo a la DOAMAN-21007 (2019), comprende los ríos navegables, habiéndose identificado 617 cursos de agua, hidrográficamente relacionados con el territorio peruano, de los cuales 45 son transfronterizos, determinándose una longitud total de 62, 309 km. lineales, de los cuales 112 desembocan el río Amazonas.

El Reglamento de Transporte Fluvial aprobado con Decreto Supremo N° 014-2006-MTC, del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), indica que el transporte fluvial es el servicio que prestan los administrados, con el objeto de trasladar personas o carga por las vías fluviales navegables, mediante embarcaciones.

Clasificándose en tres categorías; (1) por su ámbito, pudiendo ser regional, nacional o internacional; (2) por su tráfico, pudiendo ser servicio regular o de línea o servicio irregular; y (3) por su modalidad, pudiendo ser de pasajeros, de carga, mixto, de apoyo logístico propio o de apoyo social.

El Plan Maestro Fluvial de Colombia 2015, define transporte fluvial como, el transporte de carga y/o pasajeros por vías fluviales. Y sus servicios comprende los

siguientes componentes: operación de flota y equipos para la navegación, incluyendo ferrys y transbordadores; operación de puertos, muelles, embarcaderos, plataformas logísticas; y operación de las vías fluviales: señalización, seguridad fluvial, control del tráfico

Jaimurzina y Wilmsmeier (2017), consideran que la movilidad fluvial es el movimiento de pasajeros y mercancías, a través del transporte fluvial. Así mismo, indican que, desarrollar la movilidad fluvial requiere abordar diferentes requisitos específicos e indispensables para conseguir el nivel y la calidad necesaria para las operaciones de navegación fluvial.

Esto incluye, planificación y gestión de vías navegables y puertos fluviales; flota fluvial, requisitos para la tripulación, normas y reglamentos de tráfico, prevención de la contaminación, métodos adecuados de información y logística específicos basados en los sistemas de transporte y almacenamiento; lo que supone la capacidad de desarrollar y mantener el conocimiento técnico tanto en el sector público como el privado para lograr políticas y marcos regulatorios basados en evidencias e indicadores pertinentes y fiables.

Aguas interiores

De acuerdo a la Política Nacional Marítima Peruana (COMAEM, 2019), el ámbito Marítimo está configurado por las zonas marino-costeras de influencia y las aguas interiores. Donde el Estado Peruano ejerce su soberanía y jurisdicción de conformidad con la Constitución Política, la ley, los tratados internacionales de los que el Perú es parte, y otras normas y principios de derecho internacional aplicables a este.

Las Aguas Interiores de acuerdo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), son las aguas situadas en el interior de la línea base del mar territorial, incluyendo las desembocaduras de los ríos, las bahías, lagos, ríos, y todo curso de agua que discurra por el interior del territorio físico del Estado.

Reglamento del Decreto Legislativo N°1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las Competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, define Aguas Interiores como, aguas situadas en el interior de las líneas de base, a partir de las cuales se mide la anchura del dominio marítimo

del Estado y en las que el Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción de acuerdo a ley, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia aplicables al Estado peruano.

De acuerdo a el Tribunal de Cuentas Europeo (2015), la Vía Navegable Interior, es el curso de agua definido en aguas continentales sobre el cual pueden navegar con una carga normal los barcos cuya capacidad de carga sea por lo menos de 50 toneladas. El término se aplica a los ríos, lagos y canales navegables.



Figura 1. Principales vías navegables interiores de la UE. Más de 37,000 kilómetros de vías navegables y centenares de puertos interiores enlazan muchas de las zonas económicas más importantes de Europa. Recuperado de: http://publications.europa.eu/resource/ellar/e5c7f1e0-8b02-474f-85cb-a94a4eecd04.0003.02/DOC_4

Europa viene impulsando el desarrollo del sector de transporte fluvial, a través del Programa, Navegación y acción y desarrollo de la navegación interior en Europa - NAIADES, en consideración a que, los ríos europeos no están siendo aprovechados plenamente y que su utilización supone una forma de traslado de mercancías y pasajeros más eficiente.

Para lo cual, su acción se centra en cinco áreas estratégicas; (1) mercados, brindando oportunidades para el desarrollo de áreas específicas del transporte de mercancías por río; (2) flota, mediante inversiones continuas en modernización e

innovación para mejorar el diseño de los buques, reducir el consumo de combustible y mejorar la tecnología de seguridad; (3) empleos y habilidades, brindando mejores condiciones laborales y sociales, junto con instalaciones educativas y de capacitación adecuadas, para alentar a las personas a trabajar en el sector; (4) imagen, mejorando la imagen obsoleta de la navegación interior, para que refleje con precisión el rendimiento tecnológico logrado; (5) infraestructura, mediante un plan de desarrollo europeo para eliminar los numerosos cuellos de botella que existen, acompañado de la modernización de la estructura organizativa general para eliminar los obstáculos administrativos.

El Código Européen des Voies de Navigation Intérieure – CEVNI, rige la navegación en las vías navegables interiores interconectadas de Europa, y se aplica a la mayoría de los ríos, canales y lagos en Europa, en lo relacionado a señales, reglas y procedimientos de navegación.

La Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR), es talvez el organismo internacional de Navegación Fluvial más antiguo, creado en 1815, cuya misión es favorecer el desarrollo de la navegación fluvial a lo largo del río Rin, garantizando su seguridad y el respeto de su entorno.

La relevancia de la CCNR, radica en que por muchos años fue el único organismo internacional encargado de emitir regulaciones y requisitos en relación con la navegación interior. Ahora busca alinear su actividad reguladora con la de otras instituciones como la Unión Europea y otras comisiones fluviales internacionales.

Dentro de sus principales regulaciones para el tráfico del río Rin, se tiene: las normas de policía fluvial, las normas de tráfico fluvial, las regulaciones sobre requisitos técnicos que deben cumplir los buques que navegan en el Rin, las regulaciones que rigen al personal que ejecuta funciones náuticas en embarcaciones en el Rin y la normativa relativa al transporte de mercancías peligrosas en el Rin.

La Resolución del Parlamento Europeo, de 22 de noviembre de 2016, sobre la Liberación del Potencial de los Servicios de Transporte de Pasajeros por Vías Navegables, desarrolla una serie de lineamientos aplicables para ámbitos de gestión; con la finalidad de integrar el transporte de pasajeros por mar y por vías navegables interiores, en un marco

de movilidad multimodal, para atender el transporte público, de turistas y aliviar las cadenas logísticas.

En el ámbito de seguridad y protección, destaca; la prevención de la contaminación y de los accidentes a la hora de garantizar la protección del consumidor; la formación del personal de abordaje y la asistencia eficaz a los viajeros en caso de emergencia; el desarrollo de sistemas de información como los radares convencionales y los servicios de información fluvial; autoridades competentes que propongan un marco claro de reparto de responsabilidades y costes, con vistas a mejorar la seguridad en el marco de las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI); cooperación de autoridades competentes para garantizar el uso de sistemas de emergencia, seguridad y protección, integrados y eficaces a nivel transfronterizo; entre otros.

Jaimurzina y Wilmsmeier, (2016), indican que en la Región Sudamericana la navegación interior tiene un potencial sin aprovechar, en lo que respecta al transporte de mercancías, al transporte recreativo y al local de pasajeros; evidenciando una baja inversión en infraestructura para vías de navegación interior.

Dentro de los diferentes factores que limitan el uso de los sistemas de vías de navegación interior de la región, están; marco normativo y regulatorio, incompleto u obsoleto, o ausencia de ellos; falta de clasificaciones comunes de las vías de navegación interior de América del Sur; escasa normalización de los procedimientos relativos a flotas, embarcaciones y controles; falta de inversión en construcción y mantenimiento, de los puertos interiores e infraestructura de las vías navegables; ausencia de estructuras administrativas y capacidad institucional; y carencia de recursos humanos calificados y de instituciones destinadas a fortalecer esa capacidad.

De acuerdo con Jaimurzina y Wilmsmeier (2017), las dimensiones de la navegación interior incluyen; la oferta física fija, entendida como ríos, canales, hidrovías, puertos y embarcaderos; y la oferta física móvil, entendida como los servicios de flota.

En cuanto a propuestas de seguridad indica que se deben abordar temas concretos como; establecer sistemas de información y de seguimiento de la flota, incrementando el desempeño medio ambiental, la seguridad y la eficiencia energética del transporte fluvial;

y perfeccionar la seguridad de los ríos navegables, contemplando la acción de las fuerzas de seguridad especializadas en el combate a ilícitos.

En aspectos regulatorios algunos países sudamericanos han desarrollado avances normativos para la regulación de las actividades fluviales, como es el caso de Colombia que con Ley 1242 del 2008, se promulga el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales, el cual establece que la autoridad fluvial nacional es ejercida por el Ministerio de Transporte, quien orienta y supervisa la ejecución de las políticas en el ámbito nacional en materia de navegación fluvial y las actividades portuarias fluviales.

El Ministerio de Transporte de Colombia delegada a la Superintendencia de Puertos y Transporte la vigilancia y control a través de las inspecciones fluviales, referidas a las condiciones técnicas y a la seguridad de las embarcaciones y aptitud de la tripulación, contando para ello con el apoyo de la Policía Nacional. De acuerdo al código fluvial colombiano, la Armada a través de la Dirección General Marítima DIMAR, ejerce el control del tránsito fluvial, en los últimos 27 kilómetros del río Magdalena y en la bahía de Cartagena, de igual forma participa en la represión de ilícitos en las cuencas fluviales. Del mismo modo y dada la amplitud de la jurisdicción fluvial colombiana, el mencionado código señala que, todas las autoridades civiles, militares y policiales existentes en el territorio de la jurisdicción de la autoridad fluvial, le prestarán el apoyo requerido a la autoridad fluvial para el cumplimiento de sus funciones.

En el caso de la Hidrovía Paraná – Paraguay, la regulación fluvial se lleva a cabo a través del Acuerdo de transporte fluvial por la hidrovía Paraguay-Paraná, entre los países parte de la Cuenca de la Plata, Brasil, Paraguay, Uruguay, Bolivia y Argentina, el cual cuenta con siete protocolos y catorce reglamentos, que tienen como finalidad, la integración física regional a través del desarrollo permanente en materia de mejoras operativas y de la infraestructura el sistema fluvial de transporte.

El Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná en función a la necesidad de los países de la Cuenca del Plata de avanzar en la integración física regional a través de la mejora normativa del sistema fluvial de transporte.

En junio de 1992 Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay suscriben el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres-Nueva Palmira),

denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra" . Como mecanismo regional de formulación y aprobación de acciones y medidas en materia de transporte fluvial (transporte, vías y puertos).

Este acuerdo designa al Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) como órgano político y crea la Comisión del Acuerdo, cuyas funciones principales son velar por el cumplimiento del mismo y proponer al CIH las medidas necesarias para el funcionamiento del Proyecto Hidroviario de la Cuenca de la Plata.

En ese sentido dicho acuerdo ha emitido siete Protocolos Adicionales y catorce Reglamentos, estableciendo un marco normativo común para el transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná, lo que viene favoreciendo el desarrollo, modernización y eficiencia de las operaciones de navegación y transporte comercial en esa región.

Los 14 reglamentos del marco normativo son:

- (1) Reglamento único para el transporte de mercaderías sobre cubierta de embarcaciones de la hidrovía
- (2) Reglamento único de balizamiento
- (3) Glosario uniforme de los servicios portuarios de la HPP
- (4) Reglamento para prevenir los abordajes
- (5) Reglamento para la determinación del arqueo de las embarcaciones de la HPP
- (6) Plan de comunicaciones para la seguridad de navegación de la HPP
- (7) Régimen único de dimensiones máximas de los convoyes de la hidrovía
- (8) Reglamento de francobordo y estabilidad para embarcaciones de la HPP
- (9) Reglamento sobre la adopción de requisitos exigibles comunes para la matriculación de embarcaciones, inscripción de contratos de utilización e intercambio de información sobre matriculación de embarcaciones altas, bajas y modificaciones
- (10) Reglamento de reconocimientos, inspecciones y certificado de seguridad para embarcaciones de la hidrovía

- (11) Régimen único de infracciones y sanciones de la HPP (puerto de Cáceres - puerto de Nueva Palmira)
- (12) Régimen uniforme para ejercer el pilotaje en la hidrovía
- (13) Planes de formación y capacitación del personal embarcado de la HPP
- (14) Reglamento de seguridad para las embarcaciones de la hidrovía

La experiencia internacional confirma la conveniencia de creación de comités o entidades que desarrollan protocolos o códigos en concordancia a las particularidades de cada escenario de transporte fluvial; de igual forma, identifican retos a futuro del sistema hidroviario fluvial, definiendo estrategias a largo plazo, que permiten al sector cumplir con los objetivos propuestos.

Colombia por su parte firma en 2013 con los Países Bajos el Convenio Interadministrativo de Cooperación N° 212 para estructurar y consolidar un Plan Maestro Fluvial (PMF), orientado a permitir rehabilitar la navegación por vías navegables para la integración de las regiones y el sistema de ciudades, impulsar la movilización de carga y pasajeros y promover su articulación con otros modos de transporte. Este Plan, consta de cinco elementos principales: 1) Infraestructura Fluvial, 2) Ordenamiento Institucional, 3) Operación, 4) Promoción y 5) Financiamiento. Este plan es un ejemplo cooperativo para el intercambio tecnológico y de recursos para implementar una estrategia de desarrollo fluvial.

2.3 Base normativa

2.3.1 Normativa internacional

La Organización Marítima Internacional (OMI), es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por acción de los buques.

Como organismo especializado de las Naciones Unidas, la OMI es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte

marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional. (Página web, Organización Marítima Internacional)

El Perú, es un Estado Miembro de la OMI desde el año 1968 y tiene una participación activa en dicha organización, siendo elegido repetidas veces como integrante del Consejo de la Organización. De igual forma ha ratificado la mayoría de los Convenios y Protocolos emitidos por la OMI, en materia de estándares y regulaciones para la protección y conservación del medio acuático; así como, para la seguridad del transporte marítimo, los cuales ha implementado en su normativa interna.

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)

Es considerado como el más importante convenio internacional relativo a la seguridad de los buques mercantes. El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, en lo relacionado con su seguridad. Dentro de este Convenio se suscribe el, Capítulo XI-2 - Medidas especiales para incrementar la protección marítima o Código PBIP.

Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)

El objetivo principal de este Código es establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y los sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias.

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)

Es el principal convenio internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales.

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar

Este Convenio establece normas mínimas sobre formación, titulación y guardia para la gente de mar, que los países están obligados a cumplir.

2.3.2 Dispositivos legales nacionales

Constitución Política del Perú (1993)

La Constitución Política del Perú de 1993, es la ley fundamental sobre la que se rige el derecho, la justicia y las normas del país. En materia de seguridad y defensa, establece en su artículo 44, que son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional, garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad, y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

En el Artículo 69, Desarrollo de la Amazonía: El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía con una legislación adecuada.

Acuerdo Nacional (2002)

El Acuerdo Nacional del 2002, es talvez el documento de mayor nivel en lo referente a concertación, compromiso y consenso político en el país, indica el rumbo sostenible que debe seguir el país; y establece 35 políticas de Estado.

En lo relacionado al sector Defensa, mencionaremos; la Política N° 9, Política de Seguridad Nacional, donde se establece; el compromiso a mantener una política de seguridad nacional, que garantice la independencia, soberanía, integridad territorial y la salvaguarda de los intereses nacionales. Así como, la Política específica: (d) Fomentar la participación activa en la protección de la Antártica, el medio ambiente, el desarrollo de la amazonía y la integración nacional.

Plan Bicentenario (2011)

Es un plan de largo plazo que contiene las políticas nacionales de desarrollo; en lo concerniente a la Amazonía considera lo siguiente:

Dentro del Objetivo Nacional: Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional;

el cual implica lograr que el Estado se oriente al servicio de los ciudadanos y la promoción del desarrollo, y que el ejercicio de la función pública sea eficiente, democrático, transparente, descentralizado y participativo, en el marco de una ciudadanía ejercida a plenitud por las personas.

Así mismo, establece dentro del lineamiento de Seguridad y Defensa Nacional, Proteger, conservar y contribuir con el desarrollo de la Amazonía.

Política de Seguridad y Defensa Nacional (2017)

La Política de Seguridad y Defensa Nacional (2017), contempla tres (3) objetivos y veintinueve (29) lineamientos; y tiene como finalidad de garantizar la independencia, soberanía, integridad territorial y la salvaguarda de los intereses nacionales.

De igual forma, refiere que, la Amazonía representa un porcentaje significativo dentro del territorio de nuestro país, el Estado ha asumido compromisos tanto a nivel nacional como internacional, para fortalecer el control y la protección de la Amazonía, y promover el desarrollo y ocupación ordenada, respetando los ecosistemas y la entidad social y cultural de las comunidades nativas.

En el Objetivo N° 2 establece; garantizar el orden interno contribuyendo al normal funcionamiento de la institucionalidad política y jurídica del Estado. En el Lineamiento N° 4 establece; fortalecer la lucha contra el terrorismo, el tráfico ilícito de drogas, el crimen organizado, la criminalidad y la delincuencia en todas sus modalidades, empleando los recursos tecnológicos, humanos y logísticos necesarios. De igual forma, en el Lineamiento N° 11 establece; alcanzar el nivel de capacidad de la Autoridad Marítima, que permita mayor eficiencia en el cumplimiento de los mandatos legales para el control y vigilancia de las actividades acuáticas, impulsando su equipamiento con polivalencia de los medios navales, así como su especialización y tecnificación.

Dentro de su Objetivo N° 3; Alcanzar niveles de desarrollo sostenible que contribuyan a garantizar la seguridad nacional, desarrolla el lineamiento; Asegurar la protección y la conservación del ambiente, la explotación sostenible de los recursos naturales, el desarrollo y la ocupación ordenada del territorio nacional, en especial de la Amazonía, con respeto a los usos asignados, los ecosistemas, la diversidad y la identidad cultural de las comunidades.

Política Nacional Marítima (2019)

Con el Decreto Supremo N° 12-2019, se aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030; como plataforma para la gestión y el desarrollo de los Intereses Marítimos, considerando para ello, la coordinación integral y sistémica entre los diferentes organismos públicos y privados, que tienen participación en el ámbito marítimo.

Como Intereses Marítimos, expone los siguientes: (1) el comercio marítimo; (2) la conservación y el aprovechamiento de los recursos marinos renovables; (3) el aprovechamiento de los recursos marinos no renovables; (4) la Investigación, desarrollo tecnológico e innovación en el campo de las ciencias del mar; (5) la Industria de construcciones y reparaciones navales; (6) la identidad del poblador peruano con su mar, su vinculación con el medio para su uso y protección; (7) las relaciones con países de interés; (8) la presencia del Estado en resguardo de la soberanía nacional, en el control, la protección y la seguridad de los intereses marítimos, mediante el poder naval y el ejercicio de la autoridad marítima; (9) la conservación del medio ambiente marino y su biodiversidad; y (10) el desarrollo de actividades turísticas.

Decreto Legislativo N° 1147 (2012)

Regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional y Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Expresando que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú en su condición de Autoridad Marítima Nacional, mantiene competencias sobre las áreas acuáticas, las actividades que se desarrollan en el medio acuático, las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas, y embarcaciones en general. Con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, proteger el medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción.

El Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, aprobado en el año 2014; empodera a la Autoridad Marítima Nacional, para regular las actividades que se realizan en el medio acuático, con el fin de velar por la protección y seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; la protección del medio ambiente acuático y la represión de las actividades ilícitas dentro del ámbito de su jurisdicción y competencia, en cumplimiento de 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.

Dentro de este Reglamento, es importante resaltar el contenido el Artículo 6, inciso 6.3 sobre Unidades Guardacostas, las cuales, son facultadas para realizar funciones de policía marítima, fluvial o lacustre, protección acuática, búsqueda y rescate, salvamento, prevención y mitigación de la contaminación, seguridad de la navegación, control de tráfico acuático y seguridad de la vida humana, preservación de recursos naturales; así como la represión de actividades ilícitas, en el ámbito de su competencia, dentro del medio acuático.

El Reglamento se basa en la legislación nacional vigente de cada sector involucrado en el ámbito acuático y en gran medida en los principales Convenios de la OMI, sus Códigos y Protocolos en vigor, como; SOLAS, Líneas de Carga, STCW, MARPOL, SAR-79 y COLREG.

Ley 30796 (2018) Ley que autoriza la Participación de las Fuerzas Armadas en la Interdicción contra el Tráfico Ilícito de Drogas en Zonas Declaradas en Estado de Emergencia

Dispone que las Fuerzas Armadas del Perú, en cumplimiento de su función constitucional de garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República, realicen acciones de interdicción terrestre, acuática y aérea contra el tráfico ilícito de drogas en zonas declaradas en estado de emergencia.

En cuanto a la participación de la Marina de Guerra del Perú, dispone que en observancia de su misión constitucional de resguardar la defensa y la soberanía nacional, dentro de la jurisdicción del dominio marítimo del Estado, en los puertos del litoral nacional; así como en los cursos de los ríos y lagos navegables dentro del territorio nacional, puertos fluviales y lacustres existentes en las zonas de producción cocaleras o de la adormidera y su área de influencia, que sirvan para la elaboración ilegal de drogas del país, en apoyo a la Policía Nacional del Perú, intercepta embarcaciones nacionales o extranjeras a efecto de establecer su identificación y destino final.

Adicionalmente, indica que la Marina de Guerra del Perú a través de sus unidades especializadas terrestres realiza acciones de interdicción contra el tráfico ilícito de drogas en zonas declaradas en emergencia.

Ley 29338 (2009), Ley de Recursos Hídricos, del MINAM

La Ley de Recursos Hídricos, tiene por finalidad regular el uso y la gestión integrada del agua, la actuación del Estado y los particulares en dicha gestión; así como, en los bienes asociados a ésta, promoviendo la gestión integrada de los recursos hídricos con el propósito de lograr eficiencia y sostenibilidad en la gestión por cuencas hidrográficas y acuíferos. Faculta a la Autoridad Nacional del Agua, como el ente rector y la máxima autoridad técnico-normativa del Sistema Nacional de Gestión de los Recursos Hídricos, siendo el responsable del funcionamiento de dicho sistema en el marco de lo establecido en la Ley.

Ley 28263 (2005), Ley que regula el registro y certificado de matrícula de embarcaciones de transporte comercial marítimo, fluvial y lacustre.

Indica que, el Certificado de Matrícula, es el que acredita la nacionalidad, propiedad, características técnicas y datos de la nave de transporte acuático comercial, sean marítimas, fluviales y lacustres. Refiere que los Gobiernos Regionales otorgan Permisos de Operación a personas naturales o jurídicas que presten servicio de transporte fluvial, excepto de aquellas que prestan transporte fluvial turístico y de aquellas que cuentan con autorización de la Dirección de Transporte Acuático y que para efectos de acciones de control y seguridad, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas es la entidad competente para la ejecución de las acciones de control, seguridad y vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres.

Ley 28583 (2005) Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional

Tiene por objeto establecer los mecanismos que promuevan la reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional marítima, fluvial y lacustre. Asimismo, promover la reactivación y promoción de la Industria de la Construcción Naval y Reparación Naval, dentro de un régimen de libre competencia.

El Decreto Supremo N° 014-2011-MTC, aprueba el Reglamento de la Ley N° 28583, que alcanza a personas naturales y jurídicas, que realizan actividad naviera, a las autoridades competentes, entidades o terceros involucrados en el transporte acuático; construcción naval y servicios conexos.

Incluye la regulación de los servicios de Transporte Fluvial en el país, excluyendo a las empresas navieras nacionales que operen con naves de alto bordo, las cuales se sujetarán a la legislación que rige para el servicio de transporte marítimo.

Este reglamento clasifica el transporte fluvial, establece los requisitos para el otorgamiento de los permisos de operación y su renovación, norma el registro de empresas extranjeras, regula la transferencia y fletamento de embarcaciones, determina las competencias de las Direcciones Regionales de Transportes y Comunicaciones en materia de transporte fluvial, entre otras disposiciones esenciales para el servicio del transporte fluvial.

Ley 28356 (2006) Ley que faculta al ministerio de transportes y comunicaciones a ejercer la potestad sancionadora en el ámbito de los servicios de transporte fluvial, servicios de agenciamiento, labores de estiba y desestiba y de los servicios de transporte marítimo y conexos prestados en tráfico de bahía y áreas portuarias

El Decreto Supremo N° 015-2006-MTC, aprueba el Reglamento de la Ley N° 28356, faculta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a ejercer la potestad sancionadora en el ámbito de los servicios del transporte marítimo, fluvial y lacustre.

Ley 27943 (2006) Ley del Sistema Portuario Nacional

Regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional.

Su ámbito de aplicación, comprende todo lo relacionado con la actividad y servicios desarrollados dentro del Sistema Portuario Nacional, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres, las competencias y atribuciones de las autoridades portuarias, las autorizaciones, derechos y obligaciones de las personas naturales o jurídicas que

desarrollan las actividades y servicios portuarios; y la construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y otras formas de administración de las actividades y los servicios portuarios.

Reglamento del Decreto Legislativo N° 1184 (2015)

Que declara de necesidad e interés público, la prestación del servicio de transporte acuático de pasajeros en naves tipo ferry en la Amazonía Peruana. Cuya finalidad es la promoción y subvención por parte del Estado del servicio de transporte acuático regular de pasajeros en naves tipo ferry, en la ruta Iquitos – Santa Rosa, en el departamento de Loreto. En razón a no existir una adecuada oferta del servicio de transporte fluvial amazónico, buscando contribuir a su desarrollo socioeconómico sostenible, mejorar la calidad de vida de la población, combatir la pobreza e integrar el país.

2.3.3 Autoridades Competentes en el Ámbito Fluvial

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

El MTC Cuenta con las siguientes Direcciones competentes y normativa relacionada con el ámbito fluvial:

1. La Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático (DPNTA), unidad orgánica dependiente de la Dirección General de Políticas y Regulación en transporte Multimodal, encargada de la formulación de políticas y normas en materia de infraestructura y servicios de transporte acuático, puertos y servicios conexos; así como participar en el diseño de normas de infraestructura y servicios de transporte de alcance multimodal o de infraestructura logística.
2. La Dirección de Infraestructura e Hidrovías, tiene a cargo de promover y ejecutar acciones orientadas a impulsar y fortalecer el desarrollo y modernización de las vías navegables en el país.
3. La Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA), a cargo de velar el cumplimiento de las normas de conservación del medio ambiente del Sector de transporte.

Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)

Sus funciones son atribuidas por el Decreto Legislativo N° 1147 que regula el fortalecimiento de las fuerzas armadas en las competencias de la autoridad marítima nacional (Dirección General de Capitanías y Guardacostas).

Facultada para realizar la administración de áreas acuáticas, las actividades que se realizan en el medio acuático, las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas, y embarcaciones en general, las operaciones que éstas realizan y los servicios que prestan o reciben, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, la protección del medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, en cumplimiento de las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.

Siendo su ámbito de competencia; el medio acuático comprendido por el dominio marítimo y las aguas interiores, así como los ríos y los lagos navegables, y las zonas insulares, incluidas las islas ubicadas en el medio acuático del Perú; los terrenos ribereños hasta los cincuenta metros medidos a partir de la línea de más alta marea del mar y las riberas hasta la línea de más alta crecida ordinaria en las márgenes de los ríos y lagos navegables; las personas naturales y jurídicas, cuyas actividades se desarrollen o tengan alcance en el medio acuático; y el tráfico acuático.

De acuerdo a la Doctrina de Operaciones de la Autoridad Marítima Nacional (DOAMAN-21007), del 2019; la Autoridad Marítima Nacional, es encargada de entregar un servicio público de seguridad y protección al ciudadano en el ámbito acuático.

Dirección de Hidrografía y Navegación

Tiene a cargo la administración, operación e investigación de las actividades relacionadas con las ciencias del ambiente en el ámbito acuático, con el fin de contribuir al desarrollo nacional, brindar apoyo y seguridad en la navegación a las Fuerzas Navales y a los Navegantes en general.

Cuenta con el Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía que fue creado por Resolución Ministerial N° 2026-71-MA/CG del 18 de agosto de 1971 y es un órgano técnico desconcentrado de la Dirección de Hidrografía y Navegación.

En el ámbito de su competencia; efectúa la planificación cartográfica de las cartas náuticas fluviales, realiza la instalación y mantenimiento de dispositivos de señalización náutica fluvial diurna y nocturna para contribuir a la seguridad de la navegación en general; y realiza levantamientos hidrográficos e implementación e interpretación de Estaciones Limnimétricas; levantamientos topográficos y geodesia; para la posterior publicación de pronósticos, cartas, publicaciones vinculadas con la navegación fluvial.

Autoridad Portuaria Nacional (APN)

Es un organismo público descentralizado encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera; facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Decreto Supremo N° 019-2004-MTC, decreta que, la Autoridad Portuaria Nacional, es la autoridad competente para la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) en lo que se refiere a las instalaciones portuarias.

2.4 Definiciones conceptuales

1. Política Pública Nacional: son decisiones de política a través de las cuales se prioriza un conjunto de objetivos y acciones para resolver un determinado problema público de alcance nacional y sectorial o multisectorial en un periodo de tiempo. (CEPLAN, 2018).
2. Diseño de una Política Nacional: consiste en diagnosticar, enunciar y estructurar el problema público objeto de la Política Nacional, proponer la situación futura deseada y seleccionar la alternativa de solución más efectiva y viable. Esta etapa consta de cuatro pasos: (1) delimitación del problema público, (2) enunciación y estructuración del problema público, (3) Determinación de la situación futura deseada y (4) Selección de alternativas de solución. (CEPLAN, 2018).
3. Formulación de una Política Nacional: consiste en cuatro pasos: (1) Elaboración de los objetivos prioritarios e indicadores, (2) Elaboración de lineamientos, (3) Identificación de los servicios y estándares de cumplimiento y (4) Identificación de las políticas relacionadas. (CEPLAN, 2018).

4. Seguridad Marítima (*safety*): conjunto de medidas que tienen como objetivo garantizar las condiciones para una navegabilidad correcta, salvaguardar las vidas y la carga a bordo del buque, y evitar que la actividad humana en el mar cause daño en el medio ambiente marítimo y sus recursos. (Elizalde, 2012).
5. Protección Marítima (*security*): conjunto de medidas enfocadas a garantizar la seguridad marítima contra acciones voluntarias de alguien que, violando el derecho marítimo, pueda impedir o perturbar la actividad legal en el mar o pueda aprovechar el mar, como un espacio libre sin fronteras o el propio buque vulnerable por su aislamiento, para llevar a cabo actividades ilícitas. (Elizalde, 2012).
6. Seguridad y Protección en el ámbito acuático: la seguridad y protección en el ámbito acuático se refiere a la salvaguarda de la vida humana, la protección del medio acuático y la represión de toda actividad ilícita que se desenvuelva en él; a través de regulaciones tanto nacionales como internacionales, la gestión gubernamental, las políticas asociadas y la tecnología. (Doctrina de Operaciones de la Autoridad Marítima Nacional DOAMAN-21007, 2019)
7. Transporte Fluvial: actividad o servicio que prestan los administrados con el objeto de trasladar personas y/o carga por las vías fluviales navegables, mediante embarcaciones. (MTC, 2006).
8. Accidente o siniestro acuático: Toda situación, hecho o serie de hechos que involucre el incremento de riesgo o peligro en la actividad acuática, que afecta la seguridad y protección de la vida humana, el medio ambiente acuático y sus recursos, la navegación u operación segura de las naves, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas. (DOAMAN-21007, 2019)
9. Búsqueda y Rescate: Servicio prestado por la Autoridad Marítima Nacional destinado al empleo debidamente planificado y organizado, de medios disponibles para prestar auxilio oportuno y eficaz a las personas que se encuentren en peligro en el medio acuático. (DOAMAN-21007, 2019)
10. Inspecciones de control: inspecciones que efectúa la Autoridad Marítima Nacional de forma periódica y aleatoria sobre naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas y embarcaciones en general, operaciones que estas realizan, incluyendo el transporte y manipulación de mercancías peligrosas, con la finalidad de verificar el cumplimiento de las normas de seguridad y protección, conforme a las normativa nacional,

instrumentos internacionales y otras normas del derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación del Estado Peruano. (DOAMAN-21007, 2019)

11. **Instalación Acuática:** construcción fija, permanente o temporal ubicada en el área acuática, y la infraestructura que sobre ella se ejecute, la cual no puede ser removida sin ser destruida o modificada sustancialmente. Estas construcciones pueden ser muelles, embarcaderos, varaderos, espigones, rompeolas, diques secos, plataformas, tuberías acuáticas y similares. Y que no realicen actividades ni servicios portuarios definidos por la ley del Sistema Portuario Nacional. (DOAMAN-21007, 2019)
12. **Medio Acuático:** comprende el dominio marítimo, las aguas interiores, los ríos, los lagos navegables y las zonas insulares. (DOAMAN-21007, 2019)
13. **Medio Acuático Fluvial:** es el medio acuático que comprende los ríos navegables. (DOAMAN-21007, 2019)
14. **Las Agencias Marítimas, Agencias Fluviales y Agencias Lacustres:** son personas jurídicas constituidas en el país conforme a ley, que, por cuenta o delegación del capitán, propietario, armador, fletador u operador de nave mercante o Agencia General

CAPITULO III: METODOLOGÍA

3.1 Diseño metodológico

La presente investigación es de enfoque cualitativo, Hernández-Sampieri y Mendoza (2018), explican que el enfoque cualitativo es un proceso inductivo, es decir, que arriba a conclusiones generales en base a antecedente particulares, teniendo como contexto un ambiente natural, donde se desarrolla un fenómeno determinado, cuyo objetivo final consiste, en comprender un fenómeno social complejo.

El enfoque cualitativo para el desarrollo de políticas públicas, encuentra sustento en la posibilidad de abordar culturas, realidades y procesos sociales complejos, que se encuentran en permanente cambio; teniendo una visión holística del problema, buscando recopilar información dispersa para la comprensión de un fenómeno particular. Y en el marco de la metodología de elaboración de políticas públicas, éstas tendrán como fin último, la resolución de un problema público, en beneficio de los ciudadanos.

En ese sentido, la presente investigación es de diseño fenomenológico y de investigación acción. Fenomenológico porque se indagó en aspectos relevantes para la comprensión del fenómeno de la seguridad y protección en el ámbito fluvial amazónico; fenómeno de complejidad, en razón a los aspectos políticos, sociales, económicos, tecnológicos y ambientales, que la interconexión segura de la región amazónica, por vía fluvial implica.

El diseño fenomenológico se desarrolló, a partir de la aplicación de las técnicas de recolección de datos propuestas (entrevista no estructurada, análisis documental y juicio de expertos); para posteriormente someterse a la técnica de triangulación de fuentes y datos, que implica la comprobación de la concordancia de los datos recogidos, con cada una de las fuentes, con la finalidad de visualizar el fenómeno de estudio, desde diferentes perspectivas; y de esta manera aumentar la validez de los hallazgos.

De investigación acción, porque a partir del estudio de la realidad y de mejorar su comprensión, se buscó realizar una propuesta de acción y transformación de la situación problemática; mediante una propuesta de Política Nacional.

Sin embargo, es necesario precisar que el diseño de investigación acción será limitado, en razón a que el alcance de la investigación es elaborar una propuesta de política nacional sin llegar a las etapas de implementación y evaluación.

3.1.1 Diseño metodológico de una Política Nacional

En el marco de la elaboración de la propuesta de una Política Nacional Fluvial Amazónica, respecto al Eje de Seguridad y Protección; bajo un enfoque cualitativo. En la presente investigación se empleará la Metodología para el Desarrollo del Proceso de Elaboración de una Política Nacional (CEPLAN,2018), de acuerdo al siguiente detalle:

Etapas de Diseño

Paso1: Análisis del Contexto y Delimitación del Problema Público; se profundizará en la situación actual, mediante el procesamiento de la información recolectada, que orientará la comprensión, descripción e interpretación del fenómeno seguridad y protección en el ámbito fluvial; como marco de referencia para caracterizar el problema público.

Paso 2: Enunciación y Estructuración del Problema Público; se caracterizará el problema público, utilizando la herramienta cualitativa denominada árbol de causas y efectos, la cual permite la identificación de los problemas que pueden existir en una realidad social, utilizando la relación causa-efecto.

Paso 3: Determinación de la Situación Futura; se describirá la situación más favorable y factible de ser alcanzada; así como los logros esperados al año 2030. Para lo cual, se realizará el análisis de los escenarios contextuales que propone CEPLAN para el 2030, como potenciales configuraciones del entorno que el Perú alcanzará en dicho año. De acuerdo al CEPLAN, estos escenarios son fundamentales para poder gestionar la incertidumbre y lograr la anticipación estratégica para el logro del futuro deseado. De igual forma se realizará el análisis prospectivo de tendencias, como una forma de abordar el estudio del entorno y las primeras aproximaciones al futuro.

Paso 4: Selección de Alternativas de Solución; se construirán las alternativas de solución, mediante la revisión de los documentos técnicos de organizaciones internacionales y de otros países; como marco referencial de estándares internacionales, para la construcción de las alternativas de solución; luego se identificarán las alternativas

más viables y aplicables a la realidad del país, y al problema público planteado. Las alternativas de solución de planteadas, se evaluarán en una Matriz de Evaluación de Alternativas de Solución y su priorización se evaluará en una Matriz de Priorización de Alternativas de Solución.

Etapas de Formulación

Paso 5: Elaboración de los Objetivos Prioritarios e Indicadores; en este paso se formularán los objetivos prioritarios y se articularán con sus indicadores.

Paso 6: Elaboración de Lineamientos; en este paso se formularán los lineamientos de la política, como consecución de los objetivos propuestos y en el marco de las alternativas de solución. De acuerdo al CEPLAN, Los objetivos prioritarios definen “qué quiero lograr”, y los lineamientos establecen el “cómo lograrlo”.

Paso 7: Identificación de los Servicios y Estándares de Cumplimiento; en este paso se definirán los servicios orientados a satisfacer las necesidades de la población objetivo de la política y se establecerán los estándares de cumplimiento para dicho servicio. Los cuales se encontrarán alineados con el problema público, las alternativas de solución, los objetivos prioritarios, los indicadores y los lineamientos. Del mismo modo se especifica el proveedor del servicio, que es la entidad u organización que proporciona un servicio y también la cobertura del servicio, determinada por su alcance geográfico del servicio.

Paso 8: Identificación de las Políticas Relacionadas; en este paso se buscará que las políticas nacionales estén alineadas y coordinadas con las prioridades nacionales y con otras políticas nacionales para lograr resultados de manera más efectiva, logrando la coherencia de la planificación estratégica. Para lo cual se aplicará una Matriz de Alineamiento Horizontal, con la finalidad de articular los lineamientos de la política propuesta, con los lineamientos de otras políticas vigentes bajo conducción y rectoría sector, para asegurar que el lineamiento propuesto sea complementario y no contradictorio.

3.2 Población y Muestra

3.2.1 Población

De acuerdo con Hernández-Sampieri y Mendoza (2018), la población de estudio, es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones. Es la

totalidad del fenómeno a estudiar, donde las entidades de la población poseen una característica común la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación.

En tal sentido y considerando, que la presente investigación posee un enfoque cualitativo, no se pretende lograr una generalización probabilística de los resultados a una población más amplia. Por lo que no se requiere obtener muestras representativas de la misma.

Del mismo modo, en el marco de la construcción de una política nacional bajo la metodología del CEPLAN (2018), la población de estudio se vincula con los actores relacionados con la política nacional, que tienen un rol importante, al contar con un reconocimiento social, político o legitimidad jurídica, para el cumplimiento de consensos y compromisos, para con el ciudadano, dentro de su área de influencia; cuyo análisis resulta clave durante el proceso de desarrollo de las distintas etapas y pasos de la política nacional.

3.2.2 Muestra

La muestra utilizada en el presente estudio será de carácter no probabilístico, es decir la muestra conformada, no es estadísticamente representativa de una determinada población.

De acuerdo a Sanz (2011), la muestra cualitativa no es de carácter probabilístico, por lo que el muestreo cualitativo utiliza criterios de representatividad teórica de los significados que quieren aprenderse, es decir se seleccionan personas, contextos u actividades de donde se requiera recoger información que permita responder o entender un fenómeno determinado.

De acuerdo con López (2004), dentro de los criterios de muestreo cualitativo se encuentra, el Muestreo de Informante Clave. Donde, se escogen personas por razones tales como: “conocimiento del tema, experiencia o haber sido protagonista del fenómeno a estudiar, grado de participación en el grupo social y en la toma de decisiones y su disposición para brindar información entre otros”.

Por lo cual, se ha confeccionado una relación de informantes claves, con trayectoria en el tema de estudio, que son reconocidos como expertos cualificados; y que estuvieron

o están ocupando cargos relevantes, en organismos públicos, que tienen la categoría de actores relacionados con la problemática materia del estudio. Considerando para ello, dos grupos; 1) especialistas y expertos de la Marina de Guerra, que estén asumiendo cargos relacionados con el ámbito fluvial amazónico; y (2) especialistas y expertos nacionales y extranjeros con conocimiento del ámbito fluvial amazónico.

Al respecto, es necesario mencionar que el guion temático de las entrevistas, fue elaborado en el desarrollo de la investigación y sometidos a juicio de expertos para su validación, antes de ser aplicados.

El diseño muestral cualitativo del presente estudio, tendrá como objetivo principal profundizar en el fenómeno de estudio descubriendo significados y reflejando realidades múltiples, de las siguientes categorías de estudio: Seguridad y Protección en el ámbito acuático; etapas de diseño y formulación de política nacional y políticas nacionales. Para lo cual y como se muestra en la Tabla 3, se ha seleccionado una muestra de informantes claves, donde el primer grupo comprende a los capitanes de puerto en ejercicio de sus funciones en el año 2020, que están inmersos en la realidad operacional del área de influencia de la región amazónica; y un grupo de especialistas, que incluye colaboradores de Colombia y Bolivia, países que han desarrollado avances importantes en la gestión y manejo de cuencas fluviales; del mismo modo, se ha considerado especialistas de la Autoridad Marítima peruana y del área de transporte fluvial del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, como especialistas que brindaran un enfoque estratégico del problema en cuestión.

Tabla 3

Muestra de Informantes Claves

Sujetos	Cantidad
Capitán de Puerto de Iquitos	1
Capitán de Puerto de Yurimaguas	1
Capitán de Puerto de Pucallpa	1
Capitán de Puerto de Madre de Dios	1
Especialista de la Dirección de Capitanías y Guardacostas	2
Especialista del Ministerio de Transportes y Comunicaciones	1
Especialista Colombia	1
Especialista Bolivia	1
Especialista Capitán de Puerto de Brasil	2
Especialista Capitán de Puerto de Colombia	1
Especialista de la APN	1
Especialista del CEPLAN	1
Total	14

Para los efectos del análisis documental, la muestra estuvo integrada por los siguientes documentos:

1. El Decreto Legislativo N° 1147 que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la autoridad marítima nacional y su reglamento.
2. La Doctrina de Operaciones de la Autoridad Marítima, DOAMAN-21007.
3. La Política de Seguridad y Defensa Nacional.
4. La Política Nacional Marítima.
5. El Acuerdo Nacional.
6. El Plan Estratégico Nacional.
7. Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
8. Estudio Prospectivo de la Seguridad y Defensa Nacional al 2030.
9. Ley del Sistema Portuario Nacional Ley N° 27943.
10. Informe final: Análisis de la Informalidad Portuaria para las ciudades de la amazonía, MTC.
11. Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná
12. El Código Européen des Voies de Navigation Intérieure – CEVNI
13. Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales (Colombia)

3.3 Variables, Dimensiones e Indicadores

En la Tabla 4, se presentan y definen las categorías de estudio de la presente investigación, que son deducidas del problema de investigación y se desarrollan conceptualmente en las bases teóricas, al igual que sus dimensiones, que se contextualizan en el ámbito fluvial amazónico.

Tabla 4

Categorías de Análisis y Dimensiones

Categorías de Análisis	Definición	Dimensión
Política Nacional	Las Políticas Nacionales, constituyen decisiones de política a través de las cuales se prioriza un conjunto de objetivos y acciones para resolver un determinado problema público de alcance nacional y sectorial o multisectorial en un periodo de tiempo. (Reglamento que Regula las Políticas Nacionales, 2018)	(1) Política (2) Social (3) Económico (4) Tecnológico (5) Ambiental
Seguridad y Protección en el Ámbito Acuático	La seguridad y protección en el ámbito acuático se refiere a la salvaguarda de la vida humana, la protección del medio ambiente y la represión de toda actividad ilícita que se desenvuelva en él; a través de regulaciones tanto nacionales como internacionales, la gestión gubernamental, las políticas asociadas y la tecnología. (Doctrina de Operaciones de la Autoridad Marítima Nacional DOAMAN-21007, 2019)	(1) Salvaguarda de la vida humana (2) Protección del Medio ambiente acuático (3) Represión de actividades ilícitas
Diseño de Política Nacional	Etapas parte del proceso de elaboración de una Política Nacional. (CEPLAN, 2018)	(1) Delimitación del problema público (2) Enunciación del problema público (3) Determinación de la situación futura deseada (4) Selección de alternativas de solución
Formulación de Política Nacional	Etapas parte del proceso de elaboración de una Política Nacional. (CEPLAN, 2018)	(1) Elaboración de los objetivos prioritarios e indicadores (2) Elaboración de lineamientos (3) Identificación de los servicios y estándares de cumplimiento (4) Identificación de las políticas relacionadas

Nota. Las categorías de estudio son deducidas del problema de investigación, las dimensiones son extraídas del marco teórico.

3.4 Formulación de Hipótesis

3.4.1 Hipótesis general

El diseño y formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

3.4.2 Hipótesis Específicas

- (1) Hipótesis Específica 1: El diseño de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.
- (2) Hipótesis Específica 2: La formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas que serán utilizadas para la recolección de información cualitativa, para el presente estudio, serán tres: (1) entrevistas semiestructuradas; (2) análisis documental; y (3) juicio de expertos.

Al respecto, es necesario mencionar que los instrumentos de las entrevistas validados, tendrán por objeto recoger las opiniones sobre las categorías de estudio desde diferentes percepciones a fin de elaborar un diagnóstico completo del contexto, que dará inicio al proceso de construcción de la propuesta de política nacional; así mismo, el análisis documental consiste en la revisión de datos, estadísticas, informes, estudios, información relevante, normativas, políticas, planes, entre otros; complementará la información obtenida en las entrevistas., proporcionando los insumos requeridos para la construcción de la política nacional a través de las etapas y pasos establecidos.

Del mismo modo, el juicio de expertos permitirá validar dichos instrumentos, así como las hipótesis materia de la investigación desde un enfoque cualitativo.

Entrevistas individuales semiestructuradas

El objetivo de esta técnica de investigación bajo el enfoque cualitativo, es obtener información de fuentes primarias, mediante la administración de preguntas y la interacción con los entrevistados; para lograr la recopilación de información, criterios, opiniones y percepciones sobre el tema de estudio. La entrevista semiestructurada, consiste en la

aplicación de una serie de preguntas planificadas, permitiendo cierta flexibilidad durante las respuestas, pero manteniendo las directrices de la investigación.

La temática de las entrevistas, estará dirigida a conocer aspectos de la seguridad y protección en el ámbito fluvial; así como, aspectos que contribuyan a las etapas y pasos del diseño y formulación de una política nacional. Para lo cual, dichas entrevistas se enfocan en dos grupos objetivos: (1) especialistas y expertos de la Marina de Guerra del Perú que estén asumiendo cargos relacionados con el ámbito fluvial; y (2) especialistas y expertos extranjeros en el ámbito fluvial. Así mismo el cuestionario instrumento de investigación, fue validado validará por asesores competente y con experiencia en materia de investigación.

Análisis documental

El Análisis documental del tipo cualitativo, se centrará en la revisión de documentación del presente y pasado cercano, con la finalidad de recolectar datos, conocer y profundizar en la temática de estudio, a partir de la revisión bibliográfica, estadísticas, de documentos escritos, documentos electrónicos, estudios previos, leyes y normativas; producidos por especialistas y organismos especializados.

La investigación se desarrollará teniendo como objetivo la revisar datos e información pertinente a: (1) la seguridad y protección en el ámbito acuático; (2) factores políticos, económicos, sociales, tecnológicos, ecológicos, geográficos, operativos, sociodemográficos y normativos; y (3) el transporte fluvial en la Amazonía.

La información relevante identificada, servirá de para el desarrollo de matrices de evaluación de factores externos e internos y para el contraste de la información relevante, referente a normatividad del eje de seguridad y protección; dicha información, tiene por finalidad servir de insumo para la elaboración del diagnóstico y la construcción de la propuesta de Política Nacional.

Juicio de expertos

De acuerdo a CEPLAN (2016), el juicio de expertos es un método cualitativo de validación útil para verificar la fiabilidad de una investigación, con base a una opinión informada de personas con trayectoria en el tema, que son reconocidas por otros como

expertos cualificados, y que pueden dar información, evidencia, juicios y valoraciones. Su opinión será aplicable durante el desarrollo de la investigación, emitiendo las validaciones requeridas.

3.6 Técnicas de procesamiento de la información

De acuerdo a Hernández-Sampieri y Mendoza (2018), “el enfoque cualitativo utiliza la recolección de datos sin medición numérica, para descubrir o afinar preguntas de investigación y puede o no probar hipótesis en su proceso de interpretación”. En ese sentido, se utilizó la entrevista como técnica de investigación cualitativa para recopilar datos, siendo su acción esencial, la de estructurar los datos recibidos de las narrativas de los entrevistados.

El procesamiento de la información se realizó en dos momentos, el primero mediante la recopilación de respuestas de los cuestionarios administrados las cuales se encuentran agrupadas en tablas en el Anexo 5 y en segundo momento de procedió a su análisis en el Capítulo IV.

El análisis documental durante el proceso de elaboración del diagnóstico procesó la información a través de la realización del análisis externo y el análisis interno, que se retroalimentó con la información obtenida de los cuestionarios.

3.7 Aspectos éticos

Los aspectos éticos determinados en la presente investigación serán los siguientes:

1. Cumplir con la normatividad legal vigente y los reglamentos internos de la Escuela Superior ESUP.
2. Se garantizará la confidencialidad de la información expuesta, cuidando la clasificación de seguridad de la información.
3. Se respetará la diversidad, evitando la discriminación de cualquier tipo en el desarrollo de la investigación.
4. Compromiso con la producción de conocimiento inédito, relevante y original.
5. Cumplir con los alcances legales y normativos de los derechos de autor.
6. Realizar la descripción precisa de la intencionalidad y de los alcances de la investigación, al personal que colabora con la investigación.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

En el presente capítulo, se presentarán los resultados del análisis de las entrevistas administradas a los expertos y especialistas en materia de seguridad y protección en el ámbito fluvial amazónico; así como, los resultados del proceso de elaboración de una política nacional, de acuerdo al marco metodológico (CEPLAN,2018).

4.1 Entrevistas realizadas

Las entrevistas realizadas en la presente investigación, tuvieron como finalidad principal la de conocer aspectos relevantes, vinculados a las problemáticas derivadas de la gestión de la seguridad y protección en el ámbito fluvial. Para lo cual, los esfuerzos de recolección de información se enfocaron en dos grupos objetivos.

El primer grupo objetivo, conformado por la muestra de especialistas de la Marina de Guerra del Perú, en temas de seguridad y protección fluvial, tuvo como objetivo conocer su percepción y criterios operativos y operacionales, sobre la problemática y las recomendaciones para la mejora de seguridad y protección en el ámbito fluvial amazónico, para ser utilizados como insumos para el diseño y formulación de una propuesta de Política Nacional.

El segundo grupo objetivo, conformado por expertos nacionales y extranjeros, tuvo como objetivo conocer su percepción y criterios estratégicos, sobre la problemática y las recomendaciones para la mejora de seguridad y protección en el ámbito fluvial amazónico, para ser utilizados como insumos para el diseño y formulación de una propuesta de Política Nacional.

4.1.1 Elaboración y validación de cuestionarios

El proceso de elaboración y validación de los cuestionarios se realizó de la siguiente manera:

1. Los dos cuestionarios se elaboraron de forma semiestructurada, conteniendo el primero 18 preguntas y el segundo 15 preguntas, enmarcadas en las categorías de estudio y dimensiones establecidas, como se muestra en la tabla 5.
2. La validación de los cuestionarios fue encargada a dos profesionales con experiencia, como se detalla en la Tabla 6. Del mismo modo, en el Anexo 1 se presenta el formato

de validación de entrevistas y el Anexo 2 se presenta el formato de consentimiento informado. El cuestionario 3 fue elaborado para obtener información complementaria a los objetivos determinados en la fase de formulación.

Tabla 5

Estructura de los Cuestionarios Aplicados

Cuestionario	Pregunta	Categoría	Dimensión
N° 1 Especialistas MGP	1,2	Seguridad y Protección en el Ámbito Acuático	Salvaguarda de la vida humana
	3,4,5		Medio ambiente acuático
	6,7		Represión de actividades ilícitas
	8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	Diseño de Política y Seguridad y Protección en el Ámbito Acuático	Análisis del Contexto y Delimitación del Problema Público
	17,18		Selección de Alternativas de Solución
N° 2 Especialistas nacionales y extranjeros	1,2,3,4,5,6	Diseño de una Política Nacional / Seguridad y Protección en el Ámbito Acuático	Análisis del Contexto y Delimitación del Problema Público
	7		Determinación de la Situación Futura
	8, 9	Formulación de una Política Nacional / Seguridad y Protección en el Ámbito Acuático	Selección de Alternativas de Solución
	10, 11, 12, 13,14,15		Elaboración de Lineamientos
N° 3 Especialistas Capitanes de Puerto de Brasil, Colombia y de la APN		Formulación de una Política Nacional / Seguridad y Protección en el Ámbito Acuático	Análisis de Objetivos

Nota. Estructura de los cuestionarios en base a las categorías y dimensiones de análisis

- En la Tabla 6, se presentan a los profesionales competentes que validaron los formatos de los cuestionarios utilizados en la presente investigación, los mismos que se muestran en el Anexo 1.

Tabla 6

Profesionales que participaron en la validación de las entrevistas

Profesionales Seleccionados
Vicealmirante. (r) Mg. Jorge Ricardo Francisco Moscoso Flores (asesor técnico)
Dr. Joaquín Reinaldo Lombira Echevarría (asesor metodológico)

4.1.2 Procedimientos organizativos para la realización de las entrevistas

En este apartado se indican los nombres y cargos de los especialistas consultados en las entrevistas para el presente trabajo de investigación, así mismo, en el Anexo 2 se detalla en forma resumida su experiencia en el tema materia de la investigación.

Para solicitar su participación en las entrevistas los profesionales y especialistas seleccionados fueron contactados, comunicándoseles el interés en conocer sus puntos de vista en el tema materia del presente estudio, en razón a su experiencia, cargos desempeñados y especializaciones académicas; así mismo, se informó sobre el enfoque y temática de la tesis, remitiéndoseles un documento de solicitud de consentimiento para el tratamiento de la información producto de la entrevista, como se muestra en el Anexo 3.

Para tal efecto, los colaboradores que respondieron afirmativamente se muestran en la Tabla 7, presentando sus correspondientes aceptaciones, mediante la remisión de sus consentimientos informados, como se aprecia en el Anexo 4.

Tabla 7

Profesionales seleccionados para su participación en las entrevistas

Nº	Muestra	Nombre y Grado	Cargo
1	Especialistas de la MGP	Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli	Capitán de Puerto de Iquitos
2		Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna	Capitán de Puerto de Pucallpa
3		Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez	Capitán de Puerto de Yurimaguas
4		Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas	Capitán de Puerto de Puerto Maldonado
5	Especialistas nacionales y extranjeros	Dr. Carlos Luis Cogorno	Asesor legal en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y en la Capitanía de Puerto del Callao

6	Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores	Sub Jefe del Departamento de Políticas y Estrategias de la Armada Boliviana
7	Contralmirante AC Juan Herrera Leal	Director General Marítimo de la Armada de Colombia
8	Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez	Ex Director de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, MTC.
9	Capitán de Navío SGC, Edson FANO Espinoza	Director Ejecutivo de los Arsenalas Navales de la Marina
10	Capitão de Mar e Guerra Paulo Roberto de Oliveira Ferreira Junior	Capitão dos Portos da Amazônia Ocidental
11	Capitão de Corveta Fábio de Carvalho Jardim	Ajudante da Capitania Fluvial de Tabatinga
12	Capitán de Fragata Dimas Cordero Gualdron	Capitan de Puerto de Leguizamo
13	Juan Carlos Montenegro Valderrama	Gerente de Operaciones y Terminales Portuarios de la Empresa Nacional de Puertos
14	Amaro Ángel Rivadeneira Santa María	Director Nacional de Seguimiento y Evaluación del CEPLAN

4.1.3 Resultados y análisis de las entrevistas

En este apartado, se muestra el análisis de las preguntas de los cuestionarios administrados a los dos grupos de especialistas; así mismo, las respuestas de los cuestionarios se presentan en el Anexo 5.

Cuestionario N° 01. Muestra de Especialistas de la Marina de Guerra del Perú

Pregunta 01, En su opinión ¿Cuáles son los principales problemas, riesgos y amenazas a la seguridad de la vida humana en el ámbito fluvial en el Perú? ¿Por qué?

De las impresiones recogidas a los colaboradores entrevistados, se puede inferir que la informalidad es considerada como la principal problemática que se correlaciona con la seguridad de la vida humana en el ámbito fluvial peruano, en vista de que las actividades informales que realizan los usuarios del transporte fluvial en sus diferentes modalidades, por lo general, se realizan en bajas condiciones de calidad, seguridad y eficiencia, conllevando a generalizar una ausencia de cultura de seguridad y prevención, lo que predispone a la ocurrencia de accidentes e incidentes en el ámbito acuático fluvial, sumándose a ello, la limitada infraestructura portuaria, que ha contribuido a la proliferación de embarcaderos informales y terminales de combustible informales en las riberas de los ríos de la amazonia.

De igual forma, los factores socio demográficos imperantes en la amazonía, como la pobreza, bajo nivel de educación, falta de servicios esenciales, falta de vías de comunicación y conectividad, se consideran como potenciadores de la informalidad y del ejercicio de actividades ilícitas, como el TID, robos, minería ilegal, tráfico de especies, contrabando entre otros.

En relación a las principales amenazas, estas son consideradas como situaciones latentes que afectan las condiciones de seguridad en el ámbito fluvial y se identifican las siguientes: la piratería, el tráfico de combustible, la trata de personas, el tráfico de recurso forestal maderable, el contrabando, la minería ilegal y el tráfico ilícito de drogas.

En cuanto a los principales riesgos, estos son entendidos como la probabilidad de materialización de una amenaza con un determinado impacto y afectación a la vida humana. Considerándose entre ellos: los siniestros acuáticos, como hundimientos, colisiones y varaduras, producidos principalmente a las condiciones geográficas propias de los ríos de la selva (malos pasos), falta de señalizaciones, falta de preparación de las tripulaciones y falta de ayudas a la navegación. Otros riesgos identificados son la probabilidad de ocurrencia de desastres o pandemias y la ocurrencia de manifestaciones sociales.

Pregunta 02, De acuerdo a su experiencia, ¿De qué manera, la Autoridad Marítima Nacional, viene desarrollando la normativa y los planes en materia de Control de Tráfico, Búsqueda y Salvamento, Asistencia a Buques en Emergencia, Contingencia Ambiental, Protección de Instalaciones Portuarias, titulación, etc.; para el ámbito fluvial?

En relación a como se viene desarrollando la normativa que regula la seguridad en el ámbito acuático fluvial, los entrevistados coinciden en que el marco normativo base es el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, aprobado con el Decreto Supremo N°015-2014, que encarga a la Autoridad Marítima Nacional el control de la seguridad de la vida humana, protección del medio ambiente y el control de actividades ilícitas en el ámbito acuático.

Es a partir de este marco regulatorio, que se faculta legalmente a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para la emisión de normas complementarias requeridas para el ejercicio de sus funciones como autoridad marítima y fluvial,

facultándosele a aplicar y hacer cumplir las normas dispuestas e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte. Para lo cual, la Autoridad Marítima viene emitiendo diversas Resoluciones Directorales administrativas y normativas que aprueban protocolos, formatos, publicaciones, procedimientos, actualizaciones y planes, de obligatorio cumplimiento para los administrados, como por ejemplo, el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento aprobado con Resolución Directoral N° 358-2016 MGP/DGCG de fecha 16 de mayo del 2016, del cual se derivan los Planes Subsidiarios desarrollados por la capitanías de puerto para sus respectivas áreas de influencia.

De igual forma, cabe mencionar, la Resolución Directoral N° 130-2016-MGP/DGCG, que establece que todas las naves, embarcaciones y artefactos navales fluviales y lacustres, deben tener instalado un equipo de seguimiento satelital o dispositivo de posicionamiento automático, con la finalidad de ser incorporados en el Sistema de Monitoreo y Control de Tráfico Acuático (SIMTRAC).

Siendo recomendable contar con un código orientado a la seguridad fluvial integral, como norma unificada, que sirva de base para el ejercicio de las funciones de la autoridad fluvial.

Pregunta 03, En el aspecto de protección del medio ambiente acuático fluvial, ¿Qué alcances y qué limitantes presenta la Autoridad Marítima Nacional para el ejercicio de sus funciones?

En relación a los alcances de la Autoridad Marítima Nacional para la protección del medio ambiente, se consideran: los ríos navegables, las márgenes de los ríos, los terrenos ribereños hasta los 50 metros, las embarcaciones fluviales, los artefactos e instalaciones fluviales, y las personas naturales y jurídicas cuyas actividades se desarrollen en el ámbito fluvial, donde la Autoridad Marítima, debe ejercer el control y vigilancia para prevenir y combatir los efectos de la contaminación de los ríos, y en general todo aquello que ocasione daño ecológico en el ámbito de su competencia con sujeción a la normas nacionales y convenios internacionales sobre la materia, sin perjuicio de las funciones que les corresponden ejercer a otros sectores de la Administración Pública

En ese mismo sentido, y en lo referente a las limitaciones que encuentra la Autoridad Marítima Nacional para el ejercicio de sus funciones, para la protección del

medio ambiente, los entrevistados concuerdan en que la vasta extensión de ríos navegables limita su control; así como, la falta de recursos como: unidades guardacostas de diferentes características y de diferentes calados, equipos tecnológicos para dotar las unidades guardacostas, vehículos terrestres, personal calificado y logística. De igual forma, la informalidad tiene una importante injerencia, mediante el vertimiento de desechos desde las riberas y desde las embarcaciones.

Pregunta 04, ¿Cuáles considera que son los principales problemas, riesgos y amenazas ambientales que se estarían dando en el ámbito fluvial peruano?

En lo referente a la pregunta sobre problemas, amenazas y riesgos a la protección del medio ambiente, se considera que el principal problema es la contaminación hídrica de los ríos, entendida como la alteración de la calidad de las aguas naturales por materiales, desechos, elementos, sustancias o productos químicos que son vertidos por diversas fuentes, haciendo que el agua no sea apta para la vida humana y animal.

En cuanto a las amenazas latentes se tienen: la tala ilegal que genera deforestación afectando a los ecosistemas mediante erosiones y/o derrumbes que alteran la geomorfología en las riberas de los ríos; la minería ilegal que afecta al ámbito acuático mediante la deforestación y el vertimiento de mercurio; el tráfico ilícito de fauna silvestre; y los derrames de hidrocarburos en los ríos.

En cuanto a los riesgos ambientales que podrían materializarse en una amenaza latente, los entrevistados consideran, el crecimiento urbano, la deforestación, la actividad humana en las riberas de los ríos, los vertimientos de aguas residuales (desagüe de las poblaciones) a los ríos y el arrojo de basura por parte de la población.

Los atracaderos informales se configuran también como un grave riesgo, en materia de problemas de contaminación, en relación las siguientes deficiencias: no disponen de servicios ni infraestructura de recojo de basura por lo que los desechos son arrojados en la orillas de los ríos, no cuentan con servicios higiénicos en tierra para la tripulación de las naves y los pasajeros que esperan el zarpe de las embarcaciones, los aserraderos asentados en las orillas de los ríos arrojan desperdicios de madera que sedimentan los fondos de los ríos generando problemas de navegabilidad y contaminación de las orillas.

Pregunta 05, ¿Qué instrumentos o acuerdos ambientales adoptados por el Estado Peruano tienen mayor implicancia, en el rol de protección del medio ambiente fluvial de la Autoridad Marítima Nacional?

En relación a los instrumentos ambientales adoptados y su implicancia en la protección del medio ambiente en el ámbito fluvial, los entrevistados consideran que existe diversa normativa, políticas y planes ambientales relacionados, teniendo como principal actor competente al Ministerio del Ambiente.

El Decreto Legislativo N°1100, regula la interdicción de la minería ilegal en toda la república, declarando de necesidad pública, de interés nacional y de ejecución prioritaria las acciones de interdicción, relacionadas con la minería ilegal, a fin de garantizar la salud de la población, la seguridad de las personas, la conservación del patrimonio natural y de los ecosistemas.

De igual forma, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC, a través de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales - DGASA, formula y aprueba normas en el marco de su competencia, con el fin de asegurar la sostenibilidad de las actividades de infraestructura y servicios de transporte, en el marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental.

El Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles - SENACE, es el organismo técnico especializado encargado de conducir el proceso de evaluación de impacto ambiental a través de la categorización, revisión y aprobación de los estudios ambientales de los proyectos de inversión, pública, privada o de capital mixto.

Así mismo, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI), como Autoridad Marítima Nacional, regula los aspectos de las actividades que se desarrollan en el ámbito fluvial, siendo competente para: aprobar los EIA (estudios de impacto ambiental) de los proyectos de construcción o ubicación de instalaciones acuáticas relacionadas con la evacuación de residuos a los cuerpos de agua. Para ello, con Resolución Directoral 0052-96/DCG se establecen los lineamientos para el desarrollo de los EIA para la realización de proyectos de construcción de muelles, embarcaderos, atracaderos y otras instalaciones similares en el área acuática, así como, con Resolución Directoral 0397-

2000/DCG se norma la aprobación de EIA, relacionados con los proyectos para operaciones de dragado.

Pregunta 06, ¿Cuáles son las principales actividades ilícitas que se desarrollan en el ámbito fluvial del Perú? ¿Por qué?

En relación a las actividades ilícitas que se desarrollan en el ámbito fluvial amazónico, se consideran: la minería ilegal, los robos y asaltos a embarcaciones, la tala ilegal, la trata de personas, el contrabando, el tráfico de combustible y el TID. Actividades ilícitas, que se vienen desarrollando en la amazonía peruana, debido a múltiples factores como: un deficiente control fluvial, corrupción generalizada, escasa presencia del Estado generando bajos índices de desarrollo en la región; y una floreciente economía ilegal.

Pregunta 07, En el aspecto de represión de ilícitos en el ámbito fluvial ¿Qué limitantes presenta la Autoridad Marítima Nacional para el ejercicio de sus funciones?

En lo referido a las principales limitantes que encuentra la Autoridad Marítima Nacional para ejercer el control de ilícitos en ámbito fluvial amazónico, los entrevistados coinciden en que las dificultades geográficas y la insuficiente asignación de medios, son las principales. En razón a que los patrullajes fluviales y los operativos de control, requieren de una cuidadosa economía y logística, para su desplazamiento, debido a que existen centros poblados dispersos y ubicados a varias horas de navegación de las bases de control. Situación que requiere de embarcaciones adecuadas, preparadas y alistadas para la navegación por cauces irregulares y en áreas donde existen condiciones de riesgo para el ingreso de funcionarios públicos.

De igual forma, la mayor actividad de cultivo de coca y de extracción de madera se ubican río arriba, en puntos distantes de las bases y en posiciones propicias para las actividades clandestinas de acopio y comercio de drogas, donde las organizaciones criminales cuentan con zonas de avistamiento y riachuelos, pasos o quebradas, que permiten evadir los controles de la autoridad. Así mismo, el transporte de droga no es estático, cambia de ubicación y de modalidad dependiendo de la coyuntura y de la intensidad de los operativos.

En ese sentido, el soporte de material (embarcaciones, combustible, bases y equipo operativo) es un factor decisivo, porque su falta, conspira contra la probabilidad de hacer operativos y generar impactos sobre las prácticas delictivas.

De igual forma, los patrullajes de los ríos no se realizan de forma rutinaria y a gran escala, debido a que los controles a lo largo de las rutas son escasos, siendo para ello necesario que exista una coordinación permanente entre la Autoridad Marítima y otras instituciones involucradas como: la PNP, APN, DRTC (Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones), Fiscalía de Prevención del Delito, y Municipalidades para ejercer control y supervisión de las embarcaciones de carga y pasajeros, para detectar el tráfico ilegal de personas y carga.

Pregunta 08, ¿Cuáles son las principales limitaciones de la Autoridad Marítima, en cuanto a medios o capacidades, para cumplir con sus funciones de vigilancia y control del ámbito fluvial?

En lo referido a las principales limitaciones de la Autoridad Marítima para cumplir con sus funciones de vigilancia y control del ámbito fluvial, los entrevistados indican que una de las principales limitaciones es la falta de implementación de herramientas y soluciones tecnológicas que permitan hacer más eficaz la tarea de seguimiento, monitoreo, vigilancia y control de naves, embarcaciones y artefactos navales fluviales para velar por la seguridad de los pasajeros, tripulaciones; así como, para preservar la integridad de la carga transportada.

La Resolución Directoral N° 130-2016 MGP/DGCG, establece un plazo límite para la instalación de los equipos del Sistema de Identificación y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC) a las naves, embarcaciones y artefactos navales fluviales. Esto permitiría controlar el tráfico acuático mediante un sistema de posicionamiento automático de naves, que hace posible determinar la posición y seguimiento de éstas, mediante la utilización de sistemas, integrados a terminales GPS instalados a bordo, lo que permitiría compensar la brecha de recursos y medios materiales.

Sin embargo, y de acuerdo a las entrevistas realizadas, la implementación del sistema de monitoreo satelital, a través de Puestos de Comando centrales y de equipos AIS

y GPS Beacon a bordo de motonaves, motochatas, empujadores fluviales, deslizadores y embarcaciones que prestan servicio en actividades comerciales, aún no han podido ser completamente implementados, por problemas presupuestarios y de conectividad.

Pregunta 09, ¿Cuál es su apreciación respecto al transporte de combustibles, carga y pasajeros en el ámbito fluvial y cuáles considera son sus principales problemáticas en relación a la seguridad fluvial?

En lo referente a la problemática del transporte de carga y pasajeros por vía fluvial y desde una perspectiva general proporcionada por los entrevistados, se observan cuatro problemáticas: (1) personal, relacionado a la falta de capacitación y preparación para realizar el transporte de forma segura; (2) geográficas, relacionado a factores climatológicos y periodos estacionales que restringen el transporte; (3) infraestructura y naves, relacionada a la escasa infraestructura portuaria carente de las condiciones y medios de seguridad, para los diferentes usos del transporte fluvial; así como, deficiencias en estándares de construcción, en dimensiones y estructura y antigüedad del parque naviero; y (4) procesos, entendido como la falta de fiscalización de procedimientos y seguimiento por parte de la autoridad.

En lo referente a transportes de combustibles en la amazonía, la Resolución Directoral N° 0630-2011/DCG 15 de junio 2011, aprueba las normas referidas a la exigencia de contar con Doble Casco por parte de los buques de bandera nacional o extranjera que sean nuevos o existentes y que transporten hidrocarburos a granel como carga en los ríos y lagos navegables del Estado Peruano.

De igual forma, se categorizan las naves que transportan combustibles de la siguiente forma: (1) Buque Categoría A, es un buque que transporta hidrocarburos por ríos y lagos navegables de 1500 AB a más; (2) Buque Categoría B, es un buque que transporta hidrocarburos por ríos y lagos navegables encontrándose entre 500 AB a menos de 1500 AB; y (c) Buque Categoría C, es un buque que transporta hidrocarburos por ríos y lagos navegables encontrándose entre 20 AB a menos de 500 AB.

Otra problemática relacionada, es el ordenamiento de los grifos fluviales que operan en la amazonía, ya que, de no contar con los estándares adecuados pueden ocasionar riesgos a la seguridad de la vida humana y al medio ambiente.

En tal sentido, con R.D. N° 303-2012-MGP/DCG de fecha 15 mayo 2012, se aprueban las normas para el ordenamiento y control de las áreas acuáticas a concesionar y a las que vienen siendo ocupadas por los Grifos y Balsas Flotantes que se dedican a la guardianía de embarcaciones fluviales en los ríos y lagos navegables de la Amazonía, jurisdicción de las Capitanías de Puerto de Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas y Puerto Maldonado.

Pregunta 10, ¿Cómo aprecia la situación del parque naviero fluvial respecto a la seguridad fluvial?

En lo relacionado al parque naviero fluvial amazónico y su afectación a la seguridad, los entrevistados coinciden en que el transporte fluvial en el país, no ha logrado adecuados niveles de desarrollo, que permitan alcanzar movimientos a escala competitivos, de calidad, económicos y seguros. Del mismo modo, se evidencia la existencia de embarcaciones informales que no cumplen con verificaciones técnicas, frecuencias e itinerarios pre establecidos y registrados, presentando vulnerabilidades a sufrir accidentes e incidentes con afectación a la vida humana y al medio ambiente.

De igual forma y de acuerdo al MTC, para el año 2016 el parque naviero fluvial estaba conformado por 713 naves; 683 privadas (676 de carga y pasajeros y 7 turísticas) y 30 estatales, debiendo tenerse en consideración que dicho parque fluvial posee una antigüedad promedio de 25 años.

Estas embarcaciones, participan en el tráfico fluvial entre las ciudades de Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas, consideradas como los principales centros de comercio de la región amazónica, donde se recolecta y distribuye pasajeros y carga, hacia sus áreas de influencia, empleando para ello diferentes y variadas embarcaciones, entre las cuales se pueden mencionar; canoas y lanchas de diversos tipos y embarcaciones con capacidad de carga de hasta 800 toneladas. Razón por la cual, el marco normativo para la vigilancia y control de la seguridad fluvial, debiera estipular y contener acciones de control y de

regulación para todo tipo de embarcaciones que utilizan el río como vía de comunicación, con la finalidad principal de la salvaguarda de la vida humana.

Pregunta 11, En su opinión, ¿Cuál es la situación de la infraestructura fluvial (terminales, embarcaderos y ayudas a la navegabilidad), y que contribución presentan a la obtención de la condición de seguridad, en el ámbito fluvial?

En relación a la problemática referente a la infraestructura fluvial, es necesario iniciar el análisis indicando que la actividad portuaria, responde a la necesidad derivada del transporte fluvial para el comercio (transporte de carga) y a la necesidad de movimiento de personas (pasajeros), en función a la demanda de disponibilidad de los medios de transporte acuático, servicios, rutas, tiempos de viaje y costos.

Razón por la cual, las dos principales problemáticas de la infraestructura portuaria fluvial se correlacionan; (1) la insuficiente capacidad de los puertos formales y (2) los atracaderos informales. Por la razón de que la insuficiente capacidad de los terminales portuarios formales para atender el tráfico de naves, hace que los armadores, opten por recalar en los atracaderos informales; estando supeditado este control a la APN.

En cuanto, a la insuficiente capacidad portuaria y a las acciones referentes a la modernización de infraestructura portuaria, se puede mencionar las siguientes en las principales ciudades de la región amazónica: (1) Iquitos, posee limitaciones respecto al canal de acceso, que es un impedimento para el ingreso de naves de Alto Bordo, para que atraquen directamente en el muelle, razón por la cual Aduanas permite que la carga sea descargada por los atracaderos informales, donde no existe control alguno, así mismo, para finales del año 2020 se tiene proyectada la inauguración de la nueva terminal de pasajeros en esta ciudad; (2) Pucallpa, no posee puerto formal, por lo que es necesidad para la población, disponer de un puerto con infraestructura, equipamiento y almacenes debidamente acondicionados, así mismo, se encuentra en proceso de ejecución el proyecto de rehabilitación de dicho terminal portuario; (3) Yurimaguas, cuenta con el Terminal Portuario de Yurimaguas Nueva Reforma, recientemente concesionado, como parte de los proyectos de modernización portuaria que viene promoviendo el MTC, habiendo logrado incrementar su capacidad operativa en más de 200% durante el año 2020, de acuerdo a Asociación Peruana de Agentes Marítimos .

En cuanto a las ayudas a la navegación, se puede mencionar que, en las vías navegables de la amazonía, existen obstáculos naturales que limitan la navegación para embarcaciones que poseen calados superiores a los 6 pies, ya que en época de vaciante los ríos reducen su calado entre 7 a 12 metros, dichos obstáculos se pueden identificar como: bancos de arena, palizadas, islas, bajos, meandros, cambios de canal, entre otros.

Sin embargo, ante esta situación existen escasos sistemas de señalización y ayudas a la navegación, sólo en el tramo Iquitos - Santa rosa, se pueden observar algunas señales luminosas y paneles informativos, estando las ayudas a la navegación limitadas a boletines y a la elaboración de cartas por parte la MGP, siendo necesario, el desarrollo de la señalización en los principales tramos de navegación de la región amazónica, con el propósito de desarrollar una navegación segura, tanto en lo que se refiere a la seguridad de las personas, como para la protección del medio ambiente, el encallamiento y colapso de una embarcación, puede significar el derrame de combustibles o productos químicos, trayendo graves daños al entorno y al medio ambiente.

Pregunta 12, En su opinión, ¿Con qué organismos del Estado y en qué aspectos, existe superposición de funciones en relación a la normativa vigente para la seguridad y protección en el ámbito fluvial?

Respecto a la superposición de las funciones encargadas a la Autoridad Marítima como ente facultado por ley, para velar por la seguridad de vida humana en los ríos navegables, los entrevistados expresan que existen otros organismos del Estado, competentes para cumplir funciones relacionadas a la seguridad en el ámbito fluvial, pudiéndose indicar, que existen diversos actores que tienen dentro del marco de sus funciones, injerencia en aspectos que influyen en la seguridad fluvial, los cuales son:

1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y de la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático que es encargada de la evaluación y autorización para prestar servicios de transporte acuático y transporte multimodal;
2. La Autoridad Portuaria Nacional (APN), que regula las actividades en los terminales, infraestructura, instalaciones y puertos fluviales, que conforman el sistema portuario fluvial;

3. La Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU S.A.), que administra, opera, equipa y mantiene terminales y muelles, fluviales;
4. Los Gobiernos Regionales y Locales, que en forma descentralizada, existen en cada región como una Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones (DRTC), la cual es una Institución Pública Regional que depende técnicamente y normativamente del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y administrativamente y presupuestalmente de cada Gobierno Regional; las Direcciones Regionales, cuentan con una Dirección Ejecutiva de Transporte Acuático, encargadas de desarrollar y administrar la infraestructura portuaria fluvial de la región, otorgando autorizaciones portuarias, permisos y licencias para la prestación de servicios fluviales de alcance regional;
5. Aduanas-SUNAT, es el ente encargado de autorizar las operaciones de carga y descarga de mercancía, ejerciendo la competencia territorial para solicitar los manifiestos y documentación a fin de autorizar las operaciones de descarga en lugares habilitados para tal fin, sin embargo, este organismo muchas veces autoriza operaciones en terminales informales.

Como se puede apreciar, estos organismos estatales poseen funciones de ley que se encuentran vinculadas a la salvaguarda de la vida humana en el ámbito fluvial, principal función de Autoridad marítima. Por ejemplo, la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), en su artículo 29, inciso g, contempla: “velar por la seguridad de la vida humana en las operaciones portuarias, de las infraestructuras y equipos, de las cargas y mercaderías en su tránsito desde y hacia la nave...”.

Existiendo una superposición con las funciones con la Autoridad Marítima en el caso particular de la potestad de cierre de puerto por consideraciones de seguridad, o en situaciones como el control del ingreso y salida (arribo y zarpe) de naves, así como en su recepción, permanencia y tratamiento en el puerto y/o recinto portuario, que es competencia de la APN y Autoridades Portuarias Regionales.

Por lo que es necesario una estrecha coordinación y articulación de funciones con los organismos del Estado mencionados, para evitar interferencias mutuas que redunden en riesgos o vacíos de control en materia de seguridad en el ámbito acuático fluvial.

Pregunta 13, ¿Cuáles son los principales acuerdos o convenios de cooperación internacional suscritos, relacionados a la seguridad y protección fluvial?, ¿Cómo evalúa usted el grado de cumplimiento de estos acuerdos o convenios de cooperación internacional, por parte de las autoridades peruanas?

En lo relacionado a los acuerdos de cooperación internacional concernientes a la seguridad fluvial en el ámbito amazónico, se debe considerar que se identifican dos tipos de acuerdos internacionales: los acuerdos con países fronterizos amazónicos y la normativa, convenios y códigos OMI adoptados por el Perú.

En ese sentido, y en materia de acuerdos bilaterales y tripartitos, el Perú y sus cuatro vecinos amazónicos, Bolivia, Brasil, Colombia y Ecuador, se encuentran dentro del marco hemisférico de la Declaración sobre Seguridad en las Américas de 2003, reconociendo las preocupaciones por la ocurrencia de diversas amenazas de carácter multidimensional en la región. Por lo cual, en la práctica bilateral se vienen desarrollando un conjunto de mecanismos y acuerdos de cooperación en materia de seguridad establecidos entre el Perú y sus países vecinos, de acuerdo a la realidad de las zonas fronterizas y están referidos a los siguientes fenómenos: (1) Terrorismo, (2) Tráfico ilícito de drogas y lavado de activos, (3) Trata y tráfico ilícito de personas, (4) Tráfico ilícito de armas, municiones y productos explosivos (5) Minería ilegal, (6) Tala ilegal, (7) Contrabando, (8) Desastres Naturales, (9) Deterioro del medio ambiente.

Siendo los principales acuerdos internacionales suscritos, los siguientes:

(1) Perú-Bolivia, Mecanismo de Consulta y Coordinación (2 + 2) para fortalecer la cooperación en materia de seguridad y definir líneas estratégicas en materia de seguridad y defensa para enfrentar de manera coordinada amenazas tales como el tráfico ilícito de drogas, el contrabando y la delincuencia organizada, con reuniones efectuadas en 2010 y 2013.

(2) Perú-Bolivia, Comisión Binacional Fronteriza (COMBIFRON) para reforzar la seguridad en las zonas fronterizas y promover el desarrollo de actividades conjuntas para la lucha contra las amenazas comunes a la seguridad, tales como el tráfico ilícito de drogas, la trata de personas, el tráfico ilícito de armas de fuego, municiones y explosivos, la

explotación ilegal de recursos naturales y la gestión del riesgo de desastres ocasionados por fenómenos naturales o el hombre.

- (3) Reunión Trilateral Bolivia, Brasil y Perú en Materia de Lucha Conjunta contra el Tráfico Ilícito de Drogas y Delitos Conexos.
- (4) Comisión Mixta de Lucha contra las Drogas peruano - brasileña, con reuniones efectuadas de forma continua de 1986 al 2017.
- (5) Reunión Tripartida de Coordinación Fronteriza de Instituciones Peruanas, brasileñas y Colombianas Competentes en la Lucha contra las Drogas.
- (6) Grupo de Trabajo Perú-Brasil sobre Cooperación Ambiental Fronteriza, sobre Extracción Ilegal de Madera y Combate al Contrabando de Animales.
- (7) Perú- Colombia, Reunión Binacional sobre Extracción, Comercialización y Transporte Ilícito de Maderas en la Zona Fronteriza.
- (8) Comisión Peruano-ecuatoriana sobre Drogas.

En tal sentido, se puede observar que los acuerdos internacionales antes descritos poseen diversas competencias, teniendo facultades de reglamentación, de adopción de planes de acción o de planes operativos, de administración, destinados al fortalecimiento de la cooperación bilateral en materia de seguridad.

Estos acuerdos de cooperación han logrado avanzar en acciones a nivel de la zona fronteriza con un impacto favorable para los países involucrados. Sin embargo, también se observa la presencia de órganos que fueron constituidos y que han tenido reuniones intermitentes o con largos espacios de intermedio.

Las normas de la OMI, por otro lado, se encuentran enmarcadas para su aplicación en naves dedicadas al transporte marítimo internacional. Lo que actualmente se utiliza, tanto a nivel internacional como nacional, es un marco normativo para el ámbito fluvial considerando los estándares OMI, a través de reglamentos, normas y resoluciones directorales emitidas la Autoridad Marítima Nacional, como: el convenio internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (Convenio SAR-1979), el convenio SOLAS 74/78, el Convenio MARPOL 73/78, el código PBIP, entre otros, siendo recomendable el

desarrollo de un código especial y específico en base a los estándares internacionales aceptados, aplicable a las necesidades de la realidad fluvial amazónica peruana.

Pregunta 14, En su opinión, ¿Cuáles son los principales efectos en la seguridad y protección fluvial, que genera la informalidad del transporte fluvial en la Amazonía?

Respecto a los efectos que produce la informalidad sobre la seguridad fluvial, los entrevistados emitieron diferentes opiniones, siendo necesario para una mejor comprensión, identificar y enunciar las siguientes actividades fluviales donde se han encontrado evidencias de informalidad.

Tráfico de embarcaciones fluviales: los armadores deben realizar los trámites dispuestos para la obtención de los permisos para la prestación del servicio fluvial. El incumplimiento de dichos tramites cataloga a la actividad como informal, como, por ejemplo, certificados de arqueo bruto y matrícula vigente, seguro contra accidentes personales para tripulación y pasajeros, seguro de responsabilidad civil ante terceros, seguro para la protección del casco, certificados de seguridad de equipos para buques, certificado de línea de máxima carga, permisos de operación o ruta vigentes.

Control del uso de puertos fluviales: recalar en atracaderos informales, ya sea con la finalidad de evitar controles, de modo que pueden cargar más mercadería y pasajeros de lo que es declarado en los manifiestos, o por la insuficiente capacidad de los terminales portuarios formales.

Servicio de agenciamiento o representación fluvial: considerándose informal, la evasión del uso de las agencias fluviales para la obtención de los permisos de operación, el llenado incorrecto de los formatos de control; así como, la falta de manifiestos de carga y relaciones de pasajeros; dichas actividades son consideradas como evasivas al control de la autoridad.

Manipuleo de carga: las operaciones de embarque y descarga de carga que se llevan a cabo en los atracaderos informales, se realiza por medio de personal informal, que no cuenta con ningún equipamiento como grúas, montacargas o equipos de protección.

Servicios portuarios al pasajero: esta es una actividad no supervisada por ninguna autoridad, por no existir reglamentación respecto del transporte y servicios al pasajero. En

atracaderos informales, los boletos se venden en lugares no apropiados, los pasajeros viajan hacinados. Los atracaderos informales no cuentan con servicios básicos, el ingreso a las naves acondicionadas se realiza a través de un tablón de madera, poniendo en riesgo la integridad de los pasajeros.

Servicio de transporte fluvial en la navegación: exceso de pasajeros durante el viaje, incumplimiento de frecuencias e itinerarios, navegación con personal no calificado.

Por lo anteriormente expuesto, se puede inferir que las actividades informales que se realizan en el ámbito fluvial, generan efectos de riesgos a la seguridad de la vida de las personas, tanto de los pasajeros, personal operador y de las tripulaciones, por la falta de control en las actividades de carga puede contribuir a la proliferación de actividades ilícitas.

Adicionalmente existen vacíos sobre los estándares que se deben seguir para la construcción de la flota fluvial para el ámbito amazónico y sobre los varaderos o lugares de reparación de naves.

Pregunta 15, En su opinión ¿A qué se debe la inadecuada capacitación de tripulaciones y pilotos en el ámbito fluvial peruano? ¿Qué recomendaría usted para mejorar la capacitación de las tripulaciones y pilotos fluviales que operan en el Perú?

Con respecto a la formación y capacitación de tripulaciones en el ámbito fluvial peruano, los entrevistados mencionan, que el Perú adoptó el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para gente de mar 1978, en su forma enmendada 1995 y 1997, este convenio encarga a cada Estado parte, asegurarse de verificar todas las actividades de formación y evaluación de la competencia, realizadas bajo su autoridad, por organismos o entidades no gubernamentales, sin embargo, debe hacerse la salvedad que esta norma, como todas las emitidas por la OMI, están destinadas para el medio marítimo.

Así mismo, el Reglamento del Decreto legislativo 1147, en su Artículo 376, indica que los centros de formación acuática reconocidos por DICAPI, preparan los programas y certificaciones para la capacitación de la gente de mar, debiendo los centros de formación acuática, cumplir con los estándares mínimos de infraestructura y equipamiento establecidos por la DICAPI y mantener, un sistema de calidad que cubra a todos los cursos y programas de formación.

En ese sentido, en la Amazonía existen tres centros de formación acuática autorizados por DICAPI, en comparación con los otros 21 que operan en la costa. Estos centros son: (1) Instituto Tecnológico "Suiza", de Pucallpa; (2) Instituto Gabriela Porto de Power, de Iquitos; y (3) Centro de Instrucción Fluvial "Marine Consulting Services S.A.C.", de Puerto Maldonado.

Por lo expuesto, los entrevistados indican que el problema no necesariamente es la falta de centros de instrucción, sino que la condición de informalidad existente, hace que los mismos armadores y las agencias que los representan, permiten que sus naves sean tripuladas por personas no calificadas.

Para la mejora de la capacitación de tripulaciones en la Amazonía, existe un marco legal y centros de formación autorizados, la recomendación de mejora, estaría encaminada a potenciar la verificación por parte de las capitanías de puerto, de los estándares de calidad que deben cumplir los centros instrucción y en la fiscalización de las tripulaciones que operan en el ámbito fluvial, en el sentido de la exigencia de contar con personal titulado, certificado y competente, así como la mejora de la normativa para su adaptación al ámbito fluvial.

Pregunta 16, ¿Cuál es la situación de los sistemas de identificación, monitoreo, control y vigilancia para la seguridad en el ámbito fluvial peruano?

Sobre la situación de los sistemas de identificación, monitoreo, control y vigilancia, la resolución directoral N°130-2016 MGP/DGCG de la Autoridad Marítima establece la instalación de equipos de seguimiento satelital o dispositivos de posicionamiento automático a las naves, embarcaciones y artefactos navales fluviales para su incorporación al SIMTRAC (Sistema de identificación y monitoreo del tráfico acuático), fijando un plazo para su implementación, en el 2016.

Sin embargo y de acuerdo a lo expresado por los entrevistados, no se ha podido culminar dicha implementación en las áreas de influencia amazónicas, las cuatro capitanías de puerto de la Amazonía, no cuentan con el 100% de implementación, indicando que pocas embarcaciones en las respectivas áreas de responsabilidad, poseen instalado dichos equipos. Así mismo, los entrevistados han manifestado la necesidad de contar con la

implementación de puestos de comando y control, para un adecuado seguimiento y monitoreo, los cuales no operan adecuadamente.

Dentro de las razones que no permitieron la incorporación de herramientas tecnológicas e informáticas, en las embarcaciones del área amazónica, se tiene la oposición del gremio de armadores, la falta de una adecuada conectividad y contar con un plan de implementación y mantenimiento integral de dichos sistemas.

Pregunta 17, de acuerdo a su opinión ¿Qué normas complementarias debieran promoverse o emitirse por la Autoridad Marítima Nacional, relativas a la mejora de la seguridad de las actividades fluviales?

Respecto a las recomendaciones de normas complementarias para la mejora de las condiciones de seguridad fluvial, los entrevistados indican que es necesario establecer normas complementarias y específicas para el ámbito de influencia amazónico, ya que su tratamiento difiere completamente con el marítimo. Principalmente debido a la geografía de la zona y a la realidad sociodemográfica de las poblaciones amazónicas.

El control dentro del ámbito portuario, se encuentra en el marco de las competencias de la APN, por lo cual, es recomendable en el transporte de carga y pasajeros fluvial, se implementen los controles presenciales apropiados de verificación e inspecciones a la recepción y despacho, donde cada autoridad, dentro de sus competencias verifique, que lo declarado corresponde a lo real, en el marco normativo vigente.

Adicionalmente, es necesario se implemente una reglamentación respecto al transporte y servicios al pasajero, ya que en la práctica ninguna autoridad se hace cargo de la supervisión por ausencia de marco regulatorio, de las condiciones de seguridad durante la atención previa al embarque, el embarque, acondicionamiento durante el viaje y desembarque.

Así mismo, se indica que por las características particulares amazónicas existe un tránsito muy fluido de una amplia variedad de embarcaciones pequeñas, canoas para un solo hombre, canoas más grandes con motor fuera de borda y lanchas con motor, para las cuales no se implementa adecuadamente el uso de los equipos de seguridad, tales como Chalecos y Aros Salvavidas, normas y estándares que deberían encontrarse tipificados.

Pregunta 18, En base a su experiencia y en relación al Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 del año 2014, para la administración de las áreas acuáticas tanto marítimas como fluviales ¿Considera que la Autoridad Marítima Nacional debiera emitir reglamentaciones diferenciadas *ad hoc* (marítima / fluvial), para la seguridad acuática? ¿Por qué?

En cuanto al Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 del año 2014, para la administración de las áreas acuáticas tanto marítimas como fluviales, los entrevistados poseen opiniones divididas, un grupo de ellos indica que dicho reglamento contempla los lineamientos generales para el área acuática fluvial, para lo cual, dichas normas que se ven complementadas con el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra del Perú, TUPAM - 15001 edición 2012 y con las resoluciones directorales que se van emitiendo, para dictar normas específicas complementarias.

Otro grupo de entrevistados, indica que las actividades que se desarrollan en el ámbito fluvial difieren totalmente de las que se realizan en el ámbito marítimo, básicamente por las condiciones geográficas, portuarias, de navegabilidad, socio culturales y factores operativos. Por esta razón y tomando como referencia Decreto Legislativo N° 1147, es de necesidad la emisión de reglamentos, códigos especiales y formatos diferenciados *ad hoc* para el ámbito fluvial amazónico, principalmente para regular y consolidar una normativa aplicable a la seguridad acuática fluvial.

Cuestionario N° 02. Muestra de expertos y académicos nacionales y extranjeros

Pregunta 01, En su opinión ¿Cuáles son las principales problemáticas que inciden en la seguridad y protección en el ámbito fluvial?

En relación a cuáles son las principales problemáticas que inciden en la seguridad y protección en el ámbito fluvial, los entrevistados presentan diversas problemáticas y diversos criterios, de modo tal que, para la caracterización de la problemática principal y la realización de un adecuado análisis sobre el problema complejo de la seguridad y protección en el ámbito fluvial amazónico peruano, resulta necesario, agrupar de acuerdo a su naturaleza, los indicios y evidencias encontrados que contribuyen a la problemática principal.

Para tal efecto, se han identificado diversas y variadas problemáticas, que se han catalogado como amenazas y riesgos. Las amenazas son entendidas como fenómenos intencionados cuyas características representan una voluntad hostil y deliberada que pone en peligro de vulneración grave, a los intereses permanentes tutelados por la Seguridad Nacional. Para lo cual, dentro del ámbito amazónico y de acuerdo a los criterios de los entrevistados se han identificado las siguientes: (1) Tráfico Ilícito de Drogas y delitos conexos; (2) Crimen organizado, que agrupa a; la minería ilegal, el tráfico ilegal de madera, el contrabando, los robos y asaltos; y la trata de personas.

Los riesgos son entendidos, como la probabilidad de materialización de una amenaza con un determinado impacto, mediante la explotación de las vulnerabilidades existentes; para lo cual, dentro del ámbito amazónico y de acuerdo a los criterios de los entrevistados se han identificado las siguientes: (1) los siniestros acuáticos; (2) la afectación al medio ambiente causados por la actividad humana; y (3) conflictos sociales, que pueden desencadenar manifestaciones y bloqueos del transporte fluvial por comunidades indígenas.

Del mismo modo, se han determinado problemáticas, catalogados como, factores contribuyentes a las amenazas y riesgos, los cuales son: (1) los factores operativos, como la infraestructura portuaria y el servicio de transporte fluvial; (2) la carencia de medios de la autoridad fluvial; (3) la superposición y vacíos normativos; (4) los factores geográficos; y (5) los factores socio demográficos, como la informalidad.

Dicho esquema, previamente enunciado, será sometido al análisis de factores interno del eje de seguridad y protección fluvial, para la caracterización del problema principal en el marco metodológico para diseño y formulación de una política nacional; como parte del presente estudio.

Pregunta 02, ¿Cuál es su opinión, respecto a la suscripción del Acuerdo de Escazú por el Perú y sus implicancias con respecto a la seguridad protección en el ámbito fluvial?

Respecto al acuerdo de Escazú y su implicancia en la seguridad fluvial, existen opiniones diferenciadas por parte de los entrevistados, un grupo indica que la adhesión al acuerdo promueve el derecho de acceder oportuna y efectivamente a la información

ambiental, de participar en la toma de decisiones que afecten el ambiente, y de acceder a la justicia para asegurar el cumplimiento de las leyes y derechos ambientales en los países de América Latina.

En tal sentido un grupo de entrevistados expresan que la ratificación del acuerdo afectaría a la soberanía del país en materia de administración de justicia, frente a efectuar su propio control ambiental de acuerdo a sus propios intereses y requerimientos.

Otras opiniones indican, que este tratado obligaría a los países firmantes a implementar plataformas ambientales competentes para efectivizar un adecuado protocolo ambiental frente a decisiones o proyectos que impliquen probables afectaciones al medio ambiente, a los ecosistemas y al ámbito acuático.

Cabe señalar que, en octubre de 2020, una comisión legislativa peruana descartó ratificar el mencionado acuerdo, debiendo considerarse que el pacto negociado de 2018 en Escazú, Costa Rica, cuenta a finales del 2020 con la firma de 24 países, de los cuales solo diez lo han ratificado, por lo que aún no ha entrado en vigor, por faltarle la ratificación de un país más.

Pregunta 03, ¿En su opinión, ¿cuáles son las principales causas que estarían incidiendo en la débil fiscalización en materia de seguridad en el ámbito fluvial?

Respecto a la débil fiscalización en el ámbito fluvial, los entrevistados manifiestan diversas causas, las cuales concurren, en que el Estado no posee una acción de control real y eficiente el espacio fluvial amazónico, por las evidentes actividades informales que se vienen realizando en dicho ámbito.

El espacio fluvial amazónico, está caracterizado por una alta dispersión poblacional, producto de la amplitud y lo accidentado de la geografía amazónica, otra característica es la falta de conectividad terrestre y aérea intrarregional, razón por la cual, aproximadamente el 90% del transporte de pasajeros y de carga en la región amazónica se realiza vía transporte fluvial.

La institucionalidad estatal competente para fiscalizar el transporte fluvial tanto de carga, como de pasajeros, comprende a los órganos desconcentrados de diferentes instituciones como: la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Dirección General de

Capitanías y Guardacostas (DICAPI), los Gobiernos Regionales y Locales, que, en forma descentralizada, existen en cada región como una Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones (DRTC), ENAPU, la SUNAT, la Dirección General de Salud Ambiental (DIGESA), el Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Energía y Minería (OSINERGMIN), el Ministerio Público, el Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA), la Policía Nacional del Perú (PNP) y el Instituto Nacional de Defensa y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).

Por lo antes descrito, la presencia del Estado se materializa a través de sus organismos competentes, presentes en el área amazónica; por lo que, una de las principales causas que estarían incidiendo en la débil fiscalización en materia de seguridad en el ámbito fluvial, estaría definida por la insuficiente coordinación, articulación y colaboración entre las entidades públicas que tienen alguna injerencia en el transporte fluvial.

Pregunta 04, ¿Cuál es su opinión, respecto a la implementación del Proyecto de Hidrovía Amazónica y sus implicancias en materia de seguridad fluvial?

Respecto al Proyecto de Hidrovía Amazónica y sus implicancias en materia de seguridad fluvial, existen diferentes opiniones por parte de los entrevistados, algunos indican, que si bien es cierto dicho proyecto presenta observaciones ambientales efectuadas por los entes competentes del Estado, se presenta como un proyecto en ejecución necesario para la modernización de la navegación fluvial, cuyo objetivo principal es mantener durante todo el año un canal que permita la navegación segura, privilegiando el control tecnológico y satelital e incidiendo positivamente en la seguridad fluvial.

Otras opiniones indican, que el Proyecto de Hidrovía Amazónica no guarda relación con aspectos de seguridad y protección, al no ser este su objetivo principal, abarcando únicamente aspectos de mejora en materia de señalización, y mantenimiento de las zonas conocidas como “malos pasos” para brindar una profundidad adecuada para facilitar la navegación.

De acuerdo al análisis correspondiente, el proyecto denominado “Mejoramiento y Mantenimiento de las Condiciones de Navegabilidad de los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas” fue declarado viable en agosto de 2012 por la Oficina de

Inversiones del Sector Transportes y Comunicaciones, viabilidad que le permitió pasar a la fase de ejecución.

Como parte del análisis, es necesario observar dicho proyecto desde la perspectiva estratégica, por el cual ha sido impulsado por el Estado peruano, dicho proyecto tiene como finalidad principal la de complementar e integrar el desarrollo de la infraestructura vial y portuaria del Eje Multimodal Amazonas - Norte. Por tal motivo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargó a Pro inversión, en su calidad de Entidad competente, el proceso de promoción de la inversión privada para la concesión de las vías navegables de los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas, que involucra una extensión de 2,600 km de vías navegables, siendo la finalidad estratégica del proyecto, la de formar parte de la cadena intermodal de comunicación e integración con los proyectos viales tramos: Paita -Yurimaguas y Lima - La Oroya - Tingo María - Pucallpa.

El objetivo operacional de dicha concesión es el de otorgar a una empresa la encargaduría de la gestión de las operaciones para el mantenimiento de las condiciones de navegabilidad, de tal manera que el tráfico de pasajeros y carga sea eficiente, económico, seguro y confiable durante todo el año.

En tal sentido y por lo anteriormente expuesto, se puede concluir que sobre la implementación del Proyecto de Hidrovía Amazónica y sus implicancias en materia de seguridad fluvial, se considera que la navegación fluvial en el Perú no ha logrado alcanzar niveles adecuados de desarrollo, para un tráfico fluvial a gran escala, eficiente y seguro para la navegabilidad. Por esta razón, la intervención del mencionado proyecto en materia del ordenamiento, mantenimiento y mejoramiento de las condiciones de navegabilidad en los principales ríos de la región amazónica, impactaría positivamente en las condiciones de seguridad fluvial, mitigando los riesgos frente a siniestros acuáticos por inadecuadas condiciones de navegabilidad.

Pregunta 05, ¿Cuál es su opinión, respecto al alcance de los tratados, normas y estándares de la OMI aceptados por el Perú, en relación a la jurisdicción del estado ribereño en el ámbito fluvial?

La OMI (Organización Marítima Internacional) es el organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que debe de observarse en el transporte marítimo internacional, estableciendo para ello un marco normativo para el sector del transporte marítimo eficaz y que se adopte y aplique en el plano internacional.

Por otro lado, el artículo 55 de la Constitución Política del Perú, señala que los tratados celebrados por el Estado y en vigor, forman parte del derecho nacional. Siendo los siguientes los principales tratados adoptados por el Perú aplicables al ámbito marítimo:

- a. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 74)
- b. Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Barcos, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 78), Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar
- c. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG 72)
- d. Convenio Internacional de Líneas de Carga, International Convention on Load Lines
- e. Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)
- f. Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM)
- g. Código Internacional de Mercancías Peligrosas, International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG)
- h. Convenio y Protocolo de Londres, London Convention 1972 and London Protocol 1996

En ese sentido, los entrevistados concuerdan en que los alcances de estas normas, son aplicables a la navegación marítima, sin embargo, los estándares de seguridad marítima para el transporte marítimo desarrollados por la OMI, pueden ser adaptados, para su aplicabilidad en aguas interiores, siendo esta una práctica común en la región y en las principales hidrovías internacionales, por lo que generar normas que atiendan

convenientemente a la realidad fluvial que se quiere controlar, es una tarea crucial y de competencia de DICAPI.

Pregunta 06, ¿Cuál es su apreciación respecto al déficit de infraestructura fluvial en el Perú y sus implicancias en la seguridad fluvial?

Respecto al déficit de la infraestructura fluvial en el Perú, las apreciaciones de los entrevistados concuerdan, en que las dos principales problemáticas de la infraestructura portuaria fluvial son; (1) la insuficiente capacidad de los puertos formales para atender eficientemente el transporte fluvial; y (2) los atracaderos informales como alternativa a cubrir la brecha de la infraestructura portuaria en la región amazónica. Razones por las cuales, la insuficiente capacidad de los terminales portuarios formales para atender el tráfico de naves y el volumen de carga de las principales ciudades de la amazonía, contribuye a que los armadores, opten por recalar en los atracaderos informales; estando esta situación supeditada a las competencias y control de la APN.

En ese sentido, se viene realizando esfuerzos de los actores públicos y privados, quienes bajo el liderazgo de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), continúan articulando acciones para la modernización y el desarrollo de las capacidades portuarias en la Amazonia.

Por ejemplo, antes de la concesión del Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, a la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (COPAM), este terminal se encontraba administrado por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) y su infraestructura solo permitía el acoderamiento de una chata o barcaza de 60 m. de eslora como máximo, lo que significaba que dicho terminal no contaba la capacidad operativa suficiente, para atender la demanda de carga existente, esta situación propició la formación de cuatro embarcaderos informales contiguos al Terminal Portuario: La Boca, Zamora, Abel Guerra, y La Ramada, a través de los cuales, se atendía la demanda insatisfecha. Después de la concesión se ha incrementado en 290% el movimiento de carga, como resultado del proceso de modernización de dicho terminal.

En el Terminal Portuario de Iquitos administrado por ENAPU, la actividad portuaria se realiza en embarcaderos informales sin licencia de la APN. La única instalación portuaria formal es ENAPU, la cual atiende el 40% de la carga movilizada por Iquitos. Sin embargo, durante el año 2020 se viene ejecutando el desarrollo de una nueva

infraestructura para el embarque y desembarque seguro de los pasajeros, dentro del marco de las acciones del MTC, para el ordenamiento del transporte fluvial en la región amazónica.

Del mismo modo, se vienen desarrollado los estudios para la rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa, con la finalidad de optimizar el embarque y desembarque de pasajeros y productos y fortalecer la conectividad multimodal de la Amazonía.

Por lo expuesto, los tres principales terminales portuarios en la región amazónica, se encuentran en proceso de modernización y rehabilitación, para formar un triángulo portuario con Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas, con capacidades de admitir y distribuir la carga conjunta de la región amazónica. Así mismo, y en lo referente a la seguridad fluvial, las condiciones de mejora que se encuentran en proceso de ejecución, permitirán establecer mejores controles al transporte fluvial, así como, la mitigación de las actividades informales, coadyuvando a la mejora de las condiciones de seguridad fluvial.

Pregunta 07, ¿Cuál, en su opinión, debiera ser el escenario propicio de alcanzar en materia de seguridad fluvial en un plazo de 10 años?

En relación a cuál debiera ser el escenario más propicio dentro del plazo de 10 años para la mejora de la seguridad fluvial, los entrevistados manifiestan opiniones diversas, algunos entrevistados priorizan el desarrollo e implementación de nuevas tecnologías de control como base de esta mejora, otros entrevistados priorizan el desarrollo portuario como base del ordenamiento fluvial, otros priorizan el empoderamiento de la autoridad fluvial como organismo que deba liderar la gestión de seguridad en el ámbito fluvial, finalmente, algunos entrevistados consideran que 10 años es un plazo insuficiente para lograr un escenario ideal.

En base a dichas opiniones y al análisis del contexto se puede esbozar una propuesta de escenario propicio, para un plazo de 10 años, en base a los siguientes aspectos:

1. DICAPI como la Autoridad Fluvial Regional Amazónica, liderando la participación de las instituciones señaladas por ley involucradas en seguridad fluvial, bajo una conducción centralizada, con la finalidad de involucrar a dichas organizaciones en la implementación de las políticas y estrategias formuladas en la materia.

2. Se hayan promovido y ejecutado los proyectos de modernizaciones y mejoras de la infraestructura portuaria acorde a la demanda. Así como, iniciar las evaluaciones de potencialidades para futuros desarrollos portuarios para puertos principales y secundarios.
3. Se hayan superado las limitaciones de recursos de la Autoridad Fluvial para ejercer el control de su área de influencia, frente a las amenazas y riesgos identificados.
4. Se haya formulado y adoptado una normativa en materia de seguridad fluvial, como norma única, especial y particular que consolide todos los aspectos y actores involucrados en la seguridad fluvial, para ejercer en forma articulada, con capacidad sancionadora para hacer cumplir dichas normas.
5. Se hayan corregido las características de inseguridad, insalubridad, condiciones laborales nocivas de los atracaderos y las practicas informales del transporte fluvial.

Pregunta 08, En su opinión ¿Cuáles son las principales alternativas de solución, para lograr una adecuada gobernanza en el ámbito fluvial amazónico, en materia de seguridad y protección?

Respecto a las alternativas de solución para obtener una adecuada gobernanza en materia de seguridad fluvial, las apreciaciones de los entrevistados indican, que éstas requieren de mecanismos apropiados de intervención del Estado, partiendo de un marco regulatorio apropiado y de estricto cumplimiento, que garantice la condición de seguridad acuática y protección del medio ambiente.

Como gobernanza se entiende que son, las interacciones y acuerdos entre gobernantes y gobernados, para generar oportunidades y solucionar los problemas de los ciudadanos, y para construir las instituciones y las normas necesarias para generar esos cambios, en ese sentido, como alternativas de solución se pueden considerar las siguientes:

1. En materia de informalidad, asegurar un marco formal de desarrollo del sector, que incluya las regulaciones de seguridad, así como, las reglas de entrada y de operación, para que exista claridad para los agentes intervinientes sobre sus atribuciones y límites; y éstos se sometan a su cumplimiento. Con ello se garantizará el cumplimiento de los reglamentos, por medio de una supervisión adecuada, y sanciones efectivas a aquellos que incumplan con las reglas establecidas.

2. En materia de promoción, planificar una campaña de difusión que indiquen los procedimientos y pasos a seguir por todos aquellos que participen en el transporte fluvial, sea como armadores, empresas de servicio de estiba, agenciamiento fluvial, logística u operadores de terminales; así como, sensibilizar a los usuarios sobre la importancia de contar con servicios de calidad y ordenados, para poder contar con condiciones de seguridad apropiadas.
3. En materia de coordinación con las autoridades competentes, adoptar acciones conjuntas que permitan el ordenamiento del transporte fluvial, para evitar la multiplicación innecesaria de mecanismos legales, que bien pueden estar integrados, con el propósito de evitar la superposición y la duplicación de funciones y objetivos; asimismo, lograr una mejor labor de control y seguimiento de los objetivos propuestos.
4. En materia de infraestructura, establecer condiciones y estándares mínimos, con los que deben contar los atracaderos de servicio público, naves y varaderos; certificando y clasificando dichas instalaciones acuáticas para el ofrecimiento público, en cuanto a servicios de carga, de pasajeros o mixtos, a fin de ejercer un mejor control y brindar mejores condiciones de seguridad.
5. En materia de capacitación, disponer la certificación de las tripulaciones y los trabajadores portuarios.
6. En materia de acciones de control, realizar verificaciones de las medidas de seguridad e higiene en los puertos o atracaderos, en coordinación con la APN, constatar los embarques y desembarque de carga y pasajeros con las autoridades competentes, así como verificar el parque naviero, para comprobar la vigencia de las licencias o permisos y las variaciones que puedan haber tenido las naves.

Pregunta 09, ¿Qué opina sobre la creación de una Comisión permanente u organismo central para la Administración del Transporte Fluvial, que tenga dentro de sus funciones brindar herramientas de gestión, ejecutivas, legales y administrativas; así como articular los aspectos de seguridad y protección fluvial?

En relación a la creación de una comisión permanente para la administración del transporte fluvial y que centralice la gestión de la seguridad fluvial bajo un marco normativo único y especial, existen opiniones divididas, algunos consideran, que la creación de dicho organismo significaría aumentar la burocracia cuando ya existen

organismos del Estado competentes, siendo el problema central la coordinación entre ellos. Por otro lado, existen opiniones que consideran que este modelo facilitaría la coordinación, intervención y control de las actividades acuáticas en materia de seguridad; estableciendo una normativa común consensuada y acorde a las regulaciones internacionales; y respondería a las necesidades específicas de ámbito fluvial amazónico peruano.

Pregunta 10, En su opinión ¿Qué mejoras, cambios o incorporaciones sugeriría realizar en la normativa para la gestión de la seguridad fluvial?

Sobre mejoras y cambios respecto a la normativa actual para la seguridad fluvial, los entrevistados presentan criterios e iniciativas diversas, algunos opinan que la prioridad es la capacitación del capital humano y la generación de un marco normativo, administrativo funcional y eficiente, y adaptado a la singularidad de la región amazónica.

Otra opinión, prioriza la adecuación del Código IGS emitido por la OMI mediante un reglamento particular, creado para proporcionar una norma internacional sobre gestión para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, concretamente sus objetivos buscan evitar lesiones personales o pérdidas de vidas humanas, así como, daños al medio ambiente, medio marino y a los bienes; estableciendo las siguientes prácticas:

1. Seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo.
2. Mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.
3. Garantizar el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias, emitidas por las autoridades del sector.
4. Garantizar que los buques estén tripulados por gente de mar competente y titulada, instruidos sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) y asegurando que el personal del buque pueda comunicarse de manera efectiva.
5. Garantizar que el mantenimiento del buque se efectúa de acuerdo con los reglamentos correspondientes, asegurando inspecciones periódicas, adoptando medidas correctivas, conservando los expedientes de dichas actividades y adoptando procedimientos para averiguar cuáles son los elementos del equipo y los sistemas técnicos que puedan crear situaciones peligrosas.

6. Adecuación de la normativa sobre estándares en instalaciones acuáticas para el ámbito fluvial.
7. Adecuación de la normativa respecto a la protección del medio ambiente.

Otras opiniones enfocan las recomendaciones, mediante gestiones que busquen proveer una mayor asignación presupuestal y de recursos a DICAPI, como Autoridad Marítima Nacional, a fin de dotar con mejores medios de comando y control, comunicaciones y unidades guardacostas fluviales con autonomía mayor a 15 días de navegación, para mejorar el control efectivo del ámbito acuático fluvial.

Finalmente, las recomendaciones resaltan la adecuación y de un marco normativo y eficiente, adaptado a la singularidad de las vías navegables amazónicas peruanas.

Pregunta 11, En su opinión ¿Cómo recomendaría enfrentar la informalidad en el transporte fluvial?

En relación a las recomendaciones para enfrentar la informalidad en el transporte fluvial, estas están orientadas a establecer un proceso de adecuación al sistema formal, en base a la implementación de políticas públicas, normativas adecuadas e incentivos; todo ello, previa identificación de las necesidades de los operadores y de un adecuado consenso con las autoridades involucradas, para garantizar el avance en la disminución de las actividades informales y de sus consecuencias en materia de seguridad fluvial; considerándose las siguientes recomendaciones:

1. Asegurar un marco formal de desarrollo del sector, que contemple las reglas de entrada y de operación para el sector de transporte fluvial, respecto al transporte de carga, de pasajeros y de combustibles de forma diferenciada, para que exista claridad para los agentes intervinientes sobre sus atribuciones y límites, y éstos, se sometan a su cumplimiento. Con ello se garantizará el cumplimiento de los reglamentos, por medio de una supervisión adecuada, y sanciones efectivas a aquellos que incumplan con las reglas establecidas.
2. Fomentar la formalización de atracaderos informales capaces de atender a embarcaciones a partir de un umbral de arqueo bruto, mediante adecuaciones y certificaciones; previamente consideradas en la normativa.

3. Mejorar las capacidades de fiscalización de las autoridades competentes, mediante el incremento de oficinas regionales de control, personal calificado, medios tecnológicos y medios materiales.
4. Intensificar los esfuerzos coordinados entre autoridades competentes, para ejercer el control de las actividades fluviales mediante de inspecciones de oficio y exigencia de tramites de formalidad tanto a los armadores, atracaderos, empresas y naves.
5. Concientizar a la población y a los gremios sectoriales sobre los beneficios de la formalización.
6. Promover la inversión privada para la mejora de la infraestructura portuaria y las mejoras en las condiciones de navegabilidad, a fin de contribuir en el ordenamiento y formalización del sector.
7. Crear un programa de incentivos a las empresas intervinientes en el transporte fluvial, para pasar de la situación de la informalidad a la formalidad.

Pregunta 12, En su opinión ¿Cuáles serían sus recomendaciones para una adecuada gestión del impacto ambiental en el ámbito fluvial, de cara al desarrollo de proyectos de inversión en la región amazónica?

Respecto a las recomendaciones para una adecuada gestión del impacto ambiental en el ámbito fluvial, de cara al desarrollo de proyectos de inversión en la región amazónica, existen diferentes enfoques por parte de los entrevistados, como el de aplicar eficientemente los estándares del MARPOL y sus anexos, así como, lo establecido en los convenios sobre contaminación.

Otras opiniones consideran, que la información y la educación en cuidado del medio ambiente, ecosistemas y recursos naturales es fundamental, para evitar los vertimientos y afectaciones al medio acuático, por arrojar basura y desechos al río; teniendo como objetivos, las poblaciones, tripulantes, empresas, gremios y transportistas involucrados en el transporte fluvial; así como también, la capacitación de personal fiscalizador de los organismos competentes.

Respecto a las inversiones relacionadas al ámbito fluvial, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI), como Autoridad Marítima Nacional, regula los aspectos de las actividades que se desarrollan en el ámbito fluvial, siendo competente para: aprobar los EIA (estudios de impacto ambiental) de los proyectos de construcción o

ubicación de instalaciones acuáticas relacionadas con la evacuación de residuos a los cuerpos de agua. Con la Resolución Directoral 0052-96/DCG se han establecido los lineamientos para el desarrollo de estos EIA, aprobar los EIA relacionados con proyectos de construcción de muelles, embarcaderos, atracaderos y otras instalaciones similares en el área acuática, y aprobar los EIA relacionados con los proyectos para operaciones de dragado en el área acuática normado con resolución directoral 0397-2000/DCG.

En ese sentido se presentan algunas recomendaciones para la mejora de la evaluación de los EIA.

1. Cambiar el enfoque tradicional sobre los estudios ambientales, pasando de un requerimiento de información, hacia un procesamiento de información, análisis de datos institucionales e integración de objetivos ambientales.
2. Evaluar, actualizar y reglamentar los requisitos formales y el contenido técnico mínimo a ser exigido en la certificación ambiental en el medio fluvial, mediante una reglamentación de la evaluación integral.
3. Implementar una base de datos georreferenciada para la sistematización de la información levantada por cada entidad en las etapas de control, fiscalización, evaluación y elaboración de los EIA.
4. Determinar, con mayor claridad, las características de un proyecto, respecto a impactos potenciales referentes a: (1) Transporte de carga: describiendo el tipo de carga y sus impactos; (2) Señalización: especificando el tipo de señalización a utilizar y los posibles impactos ambientales; (3) Muelles, puertos y atracaderos: describiendo como se afectará el equilibrio de la línea costera y el proceso de erosión y sedimentación; y (4) Dragado: describiendo el tipo de dragado a realizar y sus impactos.
5. Fortalecer equipos de trabajo a nivel institucional dedicados a la evaluación del impacto ambiental.
6. Desarrollar con mayor detalle la participación de las autoridades intervinientes en los procesos de evaluación de los EIA, con la finalidad de que no se presenten situaciones de duplicidad y superposición de funciones con los organismos competentes responsables de evaluar los permisos y estudios ambientales. Estableciendo de esta manera, los mecanismos de interrelación y delimitación de ámbitos de evaluación.

Pregunta 13, En su opinión ¿De qué manera, se puede mejorar la capacitación del RRHH, para su contribución a la mejora de la seguridad del transporte fluvial?

Respecto a cómo mejorar la capacitación del RRHH para su contribución a la mejora de la seguridad del transporte fluvial, los entrevistados expresan que, para desempeñarse adecuadamente en el ámbito fluvial, se requieren una serie de acciones complementarias, como la creación de escuelas de navegación fluvial, desarrollo de certificaciones, normas de gestión de calidad para las empresas que estipulen programas de capacitación, entrenamiento y prevención de los accidentes a bordo.

Para la mejora de la capacitación de tripulaciones en la amazonía, existe un marco legal apropiado y centros de formación autorizados; por lo cual, la recomendación de mejora estaría encaminada a potenciar la verificación por parte de las capitanías de puerto, de los estándares de calidad que deben cumplir los centros instrucción y en la fiscalización de las tripulaciones que operan en el ámbito fluvial, en el sentido de la exigencia de contar con personal titulado, certificado y competente.

En tal sentido, como opción de mejora se debe trazar el objetivo: de que las empresas fluviales garanticen que sus naves estén tripuladas por gente capacitada, certificada, competente y titulada, a fin de evitar accidentes y siniestros acuáticos ocasionados por errores humanos, que afecten la seguridad de la vida humana y el medio ambiente.

Pregunta 14, En su opinión ¿Mediante qué estrategias se puede mejorar de promoción de la seguridad fluvial?

Respecto a las estrategias para promocionar la seguridad fluvial, los entrevistados indican que estas pueden desarrollarse como parte de una política pública, con la finalidad de permitir la comprensión concertada de las empresas, autoridades y ciudadanos, sobre la importancia del cumplimiento de las actividades de prevención y de las normas de seguridad fluvial, para la proteger las vidas de las personas, el medio ambiente y fomentar el desarrollo del sector.

Para lo cual se detallan algunas estrategias para la promoción de la seguridad fluvial:

1. Desarrollar campañas educativas a través de los medios de comunicación resaltando la importancia y los beneficios de la seguridad fluvial para los usuarios y las empresas fluviales.
2. Efectuar una campaña de concientización de los armadores, tripulaciones y usuarios en general con el objeto de que cumplan con las normas establecidas, referentes a la seguridad fluvial.
3. Establecer un programa de educación para los trabajadores informales, que resalte la importancia y beneficios de la formalización.
4. Desarrollar campañas de difusión en las diferentes instituciones educativas escolares, técnicas y superiores sobre la importancia de la seguridad fluvial, para la salvaguarda de la vida y el medio ambiente.
5. Participación activa de las autoridades competentes en seguridad fluvial en ceremonias y actividades cívicas, promocionando las acciones en materia de seguridad fluvial; y otorgando premios estímulo.

Pregunta 15, En su opinión ¿Qué estrategias o buenas prácticas implementaría para la mejora de la seguridad y protección fluvial?

Respecto a estrategias y buenas prácticas destinadas a mejorar las condiciones de seguridad fluvial, expresan opiniones con diversos enfoques y de forma general que incluyen;

1. El desarrollo de un marco formal constituido por políticas, normas, procedimientos y acciones encaminadas a revertir la situación de informalidad de los usuarios en el ámbito de influencia.
2. Mejorar las capacidades de fiscalización de las autoridades competentes, mediante el incremento de oficinas regionales de control, personal calificado, medios tecnológicos y medios materiales.
3. Intensificar los esfuerzos coordinados entre autoridades competentes, para ejercer el control de las actividades fluviales mediante de inspecciones de oficio y exigencia de tramites de formalidad tanto a los armadores, atracaderos, empresas y naves.
4. Concientizar a la población y a los gremios sectoriales sobre los beneficios de la formalización y de la adopción de reglas encaminadas a mejorar las condiciones de seguridad.

5. Promover la inversión privada para la mejora de la infraestructura portuaria y las mejoras en las condiciones de navegabilidad, a fin de contribuir en el ordenamiento y formalización del sector.

4.2 Diseño y Formulación de Política Nacional

En el presente apartado se procederá al proceso de diseño y formulación de una política nacional fluvial amazónica respecto a la parte que concierne al eje identificado como: “seguridad y protección” en el ámbito acuático fluvial amazónico, lo que dará cumplimiento al objetivo general y objetivos específicos planteados. Para lo cual se utilizará la metodología contenida en la Guía de Políticas Nacionales, CEPLAN (2018).

4.2.1 Etapa de Diseño

Consiste en diagnosticar, enunciar y estructurar el problema público objeto de la política nacional, proponer la situación futura deseada y seleccionar la alternativa de solución más efectiva y viable.

4.2.1.1 Paso 1: Delimitación del problema público

La delimitación del problema público requiere de la recopilación y análisis de la información sobre el problema público, a fin de conocer y comprender su situación de forma integral.

Para el desarrollo del Paso 1, se empleará la evidencia recogida en las entrevistas realizadas a los especialistas y expertos en materia de seguridad y protección fluvial, con el objetivo de realizar el diagnóstico de las variables que definen la situación actual; el diagnóstico se verá complementado con el análisis de los factores externos e internos que inciden en la seguridad y protección del ámbito fluvial amazónico; empleando para ello, el modelo de evaluación externa PESTE (político, económico, social, tecnológico, ecológico), con el fin de identificar las oportunidades y evitar y/o reducir el impacto de las amenazas; se utilizará el modelo de evaluación interna, que busca capitalizar las fortalezas y neutralizar las debilidades identificadas en el eje de seguridad y protección fluvial amazónico.

Análisis PESTE

Los factores externos clave se evalúan con un enfoque integral y sistémico, realizando un análisis de los factores políticos, económicos, sociales, tecnológicos y ecológicos que influyen en el eje de seguridad y protección fluvial amazónico. El objetivo del análisis externo, es concluir en un diagnóstico de las oportunidades y amenazas que ofrece el entorno, las que deben aprovecharse y neutralizarse respectivamente.

Factores políticos (P)

Durante el año 2020, el Perú viene atravesando una de las peores crisis políticas de su historia moderna, evidenciando condiciones de inestabilidad, que afectan a la productividad y al crecimiento del país. El presidente electo para el quinquenio 2016-2021 fue Pedro Pablo Kuczynski, el cual renunció a la Presidencia de la República en el 2018, por acusaciones de corrupción, siendo sucedido por el vicepresidente Martín Vizcarra, el cual, protagonizó graves confrontaciones políticas con el Congreso de la República, que concluyeron con la disolución constitucional del parlamento.

Posteriormente se sorteaba la crisis política del momento y se aseguraba la continuidad del régimen de corte neoliberal, sin embargo, en noviembre del año 2020, el presidente Martín Vizcarra fue vacado por el Congreso de la República, en base a presuntas acusaciones de corrupción, nombrándose como presidente interino a Manuel Merino, dejando al país sumido en una crisis política sin precedentes, que conllevó a masivas manifestaciones sociales, que culminaron con la renuncia de Manuel Merino y el nombramiento del congresista Francisco Sagasti como presidente encargado de liderar el gobierno de transición hasta el 28 de julio de 2021, momento en que tomará el poder el ganador de las elecciones generales.

Por lo expuesto, la situación política del país está marcada por casos de corrupción en las más altas esferas políticas y confrontaciones políticas entre poderes del Estado; durante el año 2020 hubo tres presidentes en el lapso de una semana, es decir constantes cambios de regímenes, antes de la culminación legal de la gestión de gobierno, lo que evidencia una condición de inestabilidad política.

En cuanto a la percepción de corrupción en el Perú, el índice de Transparencia Internacional para el año 2019, muestra al país en el puesto 101 de 180 países. En este ranking, el Perú obtuvo el puntaje de 37, donde el puntaje de 100 es catalogado como el de más baja percepción de corrupción, para la elaboración de dicho índice, se estudian aspectos como la existencia de mecanismos de rendición de cuentas de fondos públicos, la independencia del poder judicial, uso de sobornos para la adjudicación de contratos y utilización de fondos públicos para fines personales o partidistas por parte de funcionarios del gobierno.

El Perú se encuentra en un proceso de descentralización donde el gobierno se ejerce en tres niveles; un gobierno nacional, 25 gobiernos regionales y 1834 municipales, provinciales y distritales. Este proceso, tiene como objetivo el desarrollo integral del país, mediante un acercamiento eficiente del gobierno a la población, para subsanar sus necesidades y requerimientos, velar por los derechos de los ciudadanos y brindar oportunidades de desarrollo.

Sin embargo, dadas las limitadas capacidades de los gobiernos regionales, no han podido cerrarse las diferencias entre regiones, ni las brechas de los servicios públicos y esenciales. Ésta situación puede evidenciarse, a través del Índice Regional de Gestión Pública (IRGP), desarrollado por el Consejo Privado de Competitividad, con el apoyo del Instituto Peruano de Economía, donde se mide el desempeño de las 25 regiones del país, considerando 17 indicadores, divididos en cuatro pilares: (1) Conectividad, (2) Salud, (3) Educación e (4) Instituciones, para lo cual, se considera un puntaje que va de 0 a 1, donde 1 es el mejor desempeño.

Como se muestra en la Figura 2, para el año 2019 el índice regional de gestión pública (IRGP) mostró para las regiones amazónicas de Loreto, Ucayali, Amazonas y Madre de Dios, indicadores por debajo del 0.5, principalmente en los ámbitos de conectividad, salud y educación, denotando dificultades en el ejercicio de la gestión pública, así como problemas de articulación entre las políticas nacionales y los gobiernos regionales, para la ejecución de obras públicas que benefician a los ciudadanos.

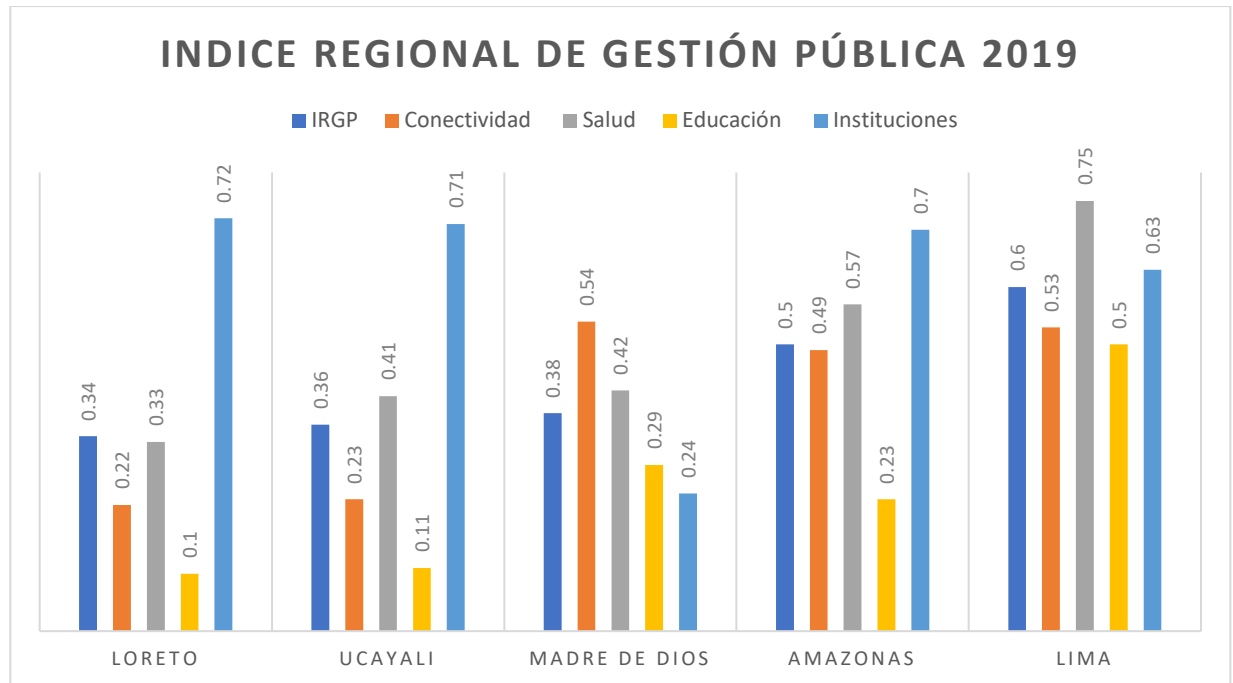


Figura 2. Índice regional de gestión pública por regiones. Tomado de <https://www.compite.pe/wp-content/uploads/2020/07/IRGP-2020-versi%C3%B3n-final.pdf>

Factores económicos (E)

De acuerdo al Instituto Peruano de Economía (IPE) la Pandemia Global del COVID-19 que llegó al país en marzo del 2020, encontró al Perú como una de las naciones macroeconómicamente más sólidas en la región, sin embargo, los efectos de la pandemia después de más de 100 días de cuarentena y confinamiento social, conllevaron a la contracción de la economía, el Banco Central de Reserva Peruano (BCRP) tiene proyectado para el año 2020 una caída del PBI de 12.7%, crecimiento de la pobreza a 27.5%, un aumento en la deuda neta nacional a 23.6%, y una contracción del 30% en la inversión privada.

En la Figura 3, se presenta el cuadro comparativo de PBI real entendido como la producción de bienes y servicios finales producidos por las regiones en el periodo de un año. En dicha figura se evidencia la disparidad de la productividad dentro del territorio nacional respecto a las principales regiones amazónicas, por la falta de aprovechamiento coherente y sostenible de los recursos y potencialidades regionales.

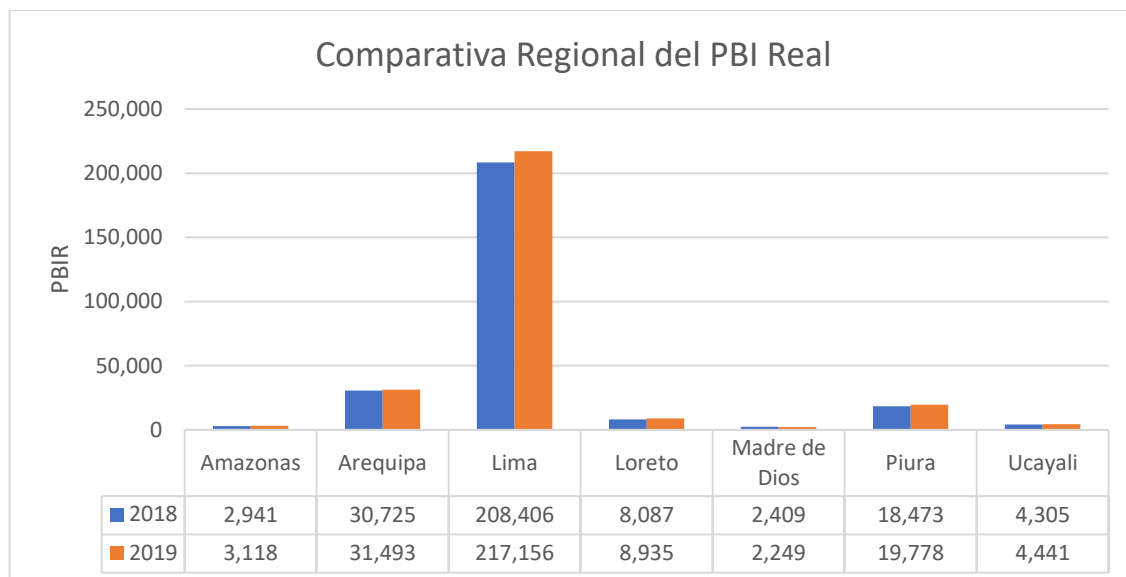


Figura 3. Comparativa Regional del PBI real. Tomado de:
<https://incoreperu.pe/portal/index.php/comparativo-regional>

En la Figura 4, se muestra que para el año 2019, la población ocupada con un empleo informal en el Perú fue de 72.4 %, observándose en los departamentos amazónicos, indicadores en el orden del 80%.

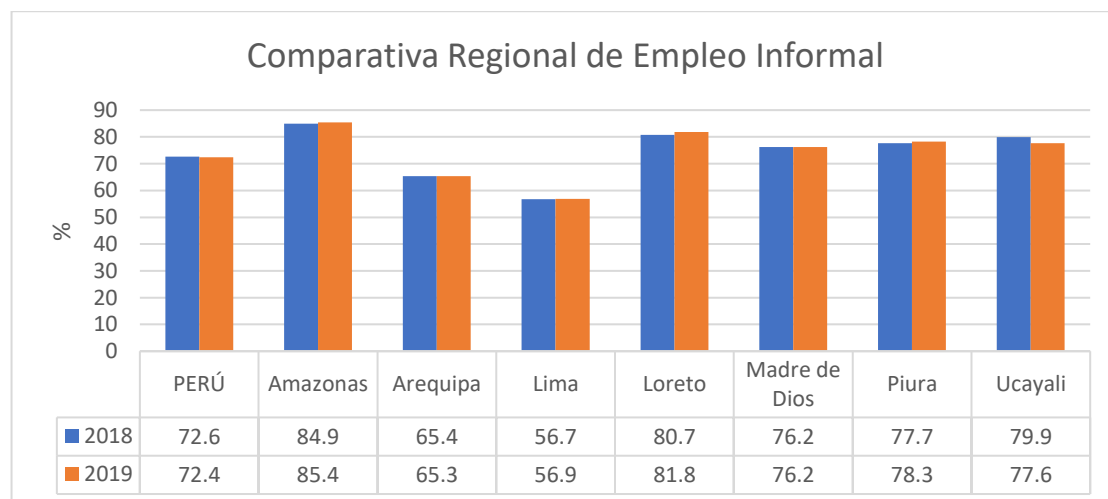


Figura 4. Comparativa Regional de Empleo Informal. Tomado de:
<https://incoreperu.pe/portal/index.php/comparativo-regional>

Factores sociales (S)

La pobreza, la desnutrición y el bajo desempeño educativo, son algunos de los factores sociales que afectan al país, y que se presentan en la amazonía con mayor

incidencia, evidenciando la inadecuada gestión de los recursos públicos para brindar estándares adecuados de vida y servicios de calidad a la población.

En la Figura 5, se observan los altos niveles de desnutrición infantil superior al 20% para las regiones amazónicas, versus un 5% de las principales ciudades del país como Arequipa y Lima, evidenciando la gran brecha social existente entre los departamentos amazónicos y los principales departamentos del país.

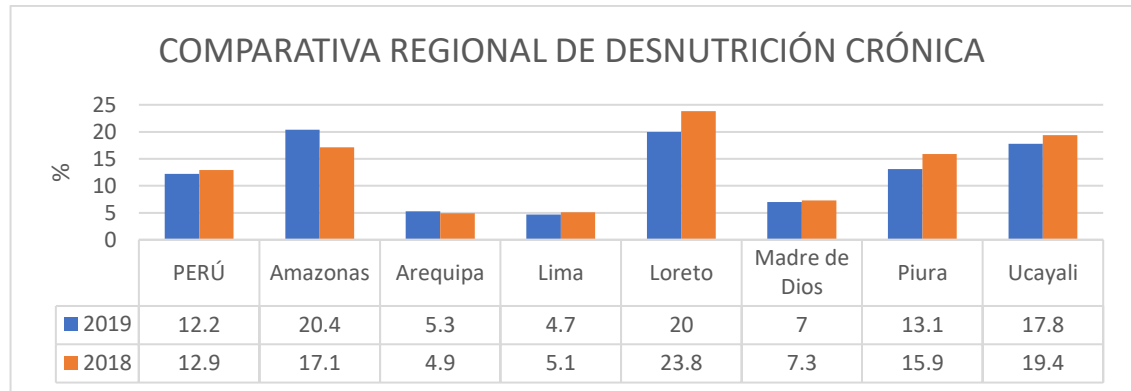


Figura 5. Comparativa Regional de Desnutrición Crónica, porcentaje de menores de 5 años con longitud o talla baja para su edad. Tomado de: <https://incoreperu.pe/portal/index.php/comparativo-regional>

En la Figura 6, se observa la importante brecha entre los departamentos amazónicos y las principales ciudades del país en lo referente al rendimiento educativo de secundaria. Situación que obedece a múltiples factores como la falta de inversión en educación, recursos humanos mal capacitados y limitada conectividad y acceso en zonas rurales.

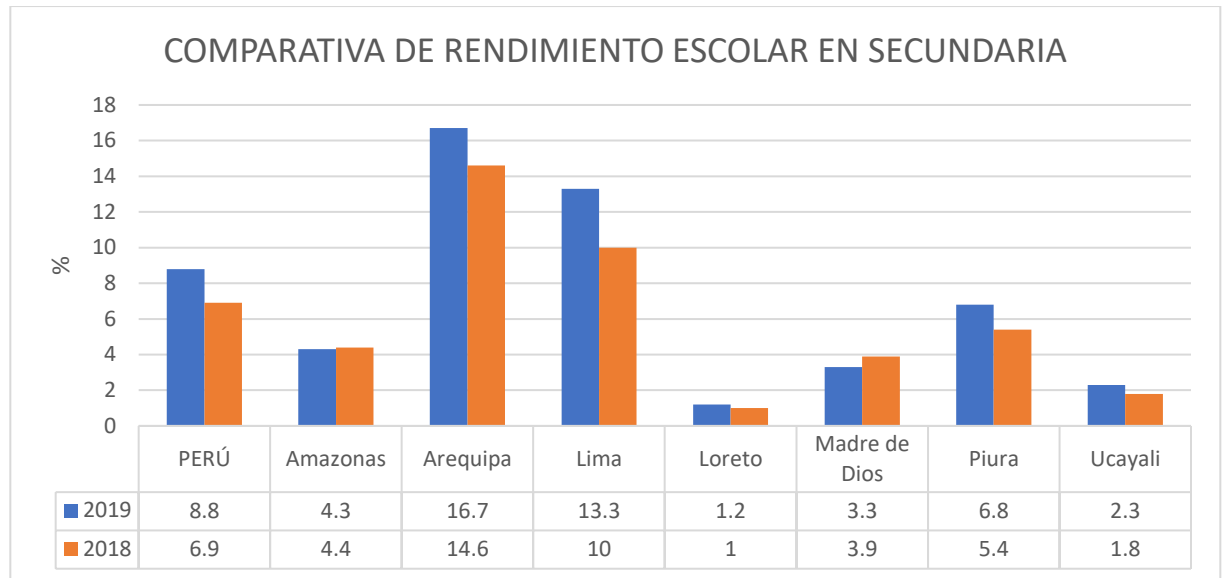


Figura 6. Comparativa de Rendimiento Escolar en Secundaria, porcentaje de estudiantes 2do de secundaria con rendimiento satisfactorio en lectura y matemáticas. Tomado de:
<https://incoreperu.pe/portal/index.php/comparativo-regional>

Factores Tecnológicos (T)

La brecha tecnológica y digital se encuentra presente en el país, particularmente en las regiones amazónicas, generando una demanda de infraestructura para acceder a Internet, para dinamizar el desarrollo y propiciar el crecimiento homogéneo del país, la figura 7 muestra como los departamentos amazónicos poseen una limitada conectividad vía internet, contando con porcentajes por debajo del 20%, versus el porcentaje de la capital que se encuentra en el orden del 54%.

Sin embargo, de acuerdo al Ministerio de Transporte y Comunicaciones MTC, se vienen desarrollando una cartera de proyectos de inversión pública, destinados a llevar conectividad a más de mil localidades ubicadas principalmente en los departamentos de Loreto, Madre de Dios, Amazonas y Ucayali, con una inversión superior a los 740 millones de soles.

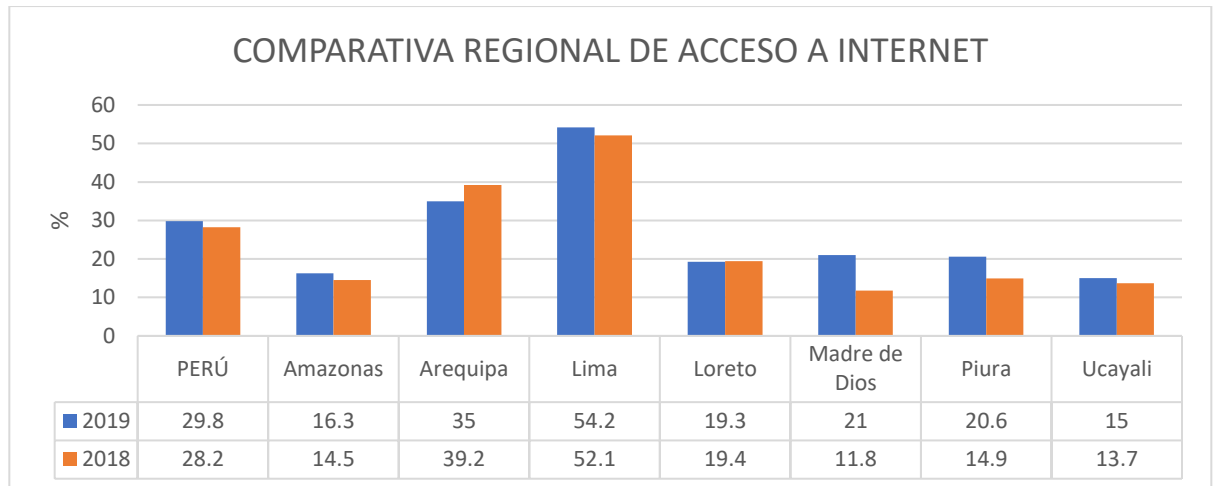


Figura 7. Comparativa Regional de Acceso a Internet. Tomado de:
<https://incoreperu.pe/portal/index.php/comparativo-regional>

Factores Ecológicos (E)

De acuerdo al Anuario de Estadísticas Ambientales del Perú, elaborado por el INEI, el gasto público ambiental en el año 2018 aumentó en 11,6% respecto al año anterior, principalmente para ser ejecutado en el departamento de Lima (48.5%), ese mismo año, se registraron 1,264 actuaciones para defensorías socio ambientales, 685 delitos en contra del medio ambiente; 327 por contaminación y 147 por utilización indebida de tierras agrícolas con fines urbanísticos, como los más frecuentes.

De igual forma y de acuerdo a Defensoría del Pueblo (2020), existen en el país 192 conflictos sociales: 142 activos y 50 latentes; de los cuales, la mayor cantidad se desarrollan en los departamentos de Áncash (20 casos), Cusco (20 casos) y Loreto (19 casos). Este reporte indica que, de los 192 conflictos, 129 son de carácter socio ambiental. En la Figura 8 se pueden observar los conflictos sociales activos, donde Loreto se posiciona como uno de los departamentos de mayor conflictividad social.

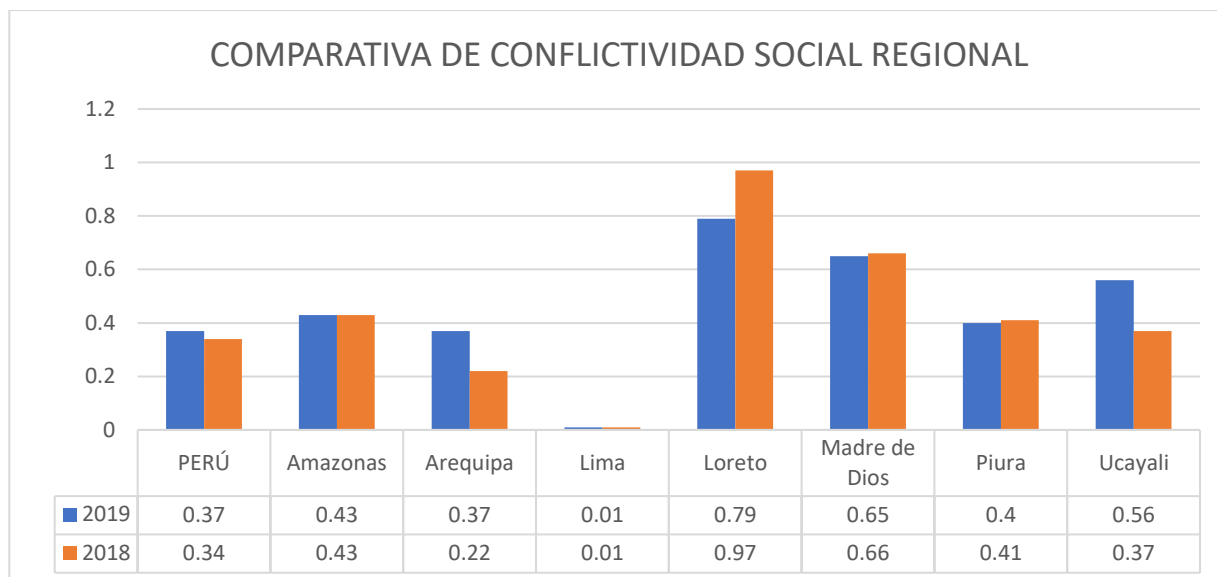


Figura 8. Comparativa de Conflictividad Social Regional, conflictos sociales activos por cada 100,000 habitantes. Tomado de: <https://incoreperu.pe/portal/index.php/comparativo-regional>

De los 129 conflictos socio ambientales activos y latentes identificados, el 63.6% (82 casos) corresponde a conflictos relacionados a la actividad minera y le siguen los conflictos por actividades hidrocarburíferas con 17.8% (23 casos), residuos y saneamiento con 6.2% (8 casos), energía 4.7% (6 casos) y forestales y agroindustriales con un 3.2% (4 casos).

De acuerdo a Llerena y Coello (2019), los derrames de petróleo en el Oleoducto Norperuano en la región Loreto y el impacto ambiental asociado a la actividad petrolera en los lotes 8 y 192, que se muestran en la Figura 9, generaron un gran malestar social a una población que supera los 26,000 habitantes y se encuentra organizada en 384 comunidades nativas a lo largo de cinco cuencas amazónicas ubicadas en la región Loreto.

Debe considerarse que muchos de los lotes extractivos allí ubicados, datan de la década de los 70s, donde no se contaba con una legislación medio ambiental. Esta situación, sumada a las malas relaciones comunitarias, falta de presencia del Estado y la falta de supervisión del Oleoducto Norperuano a cargo de Petroperú, ha conllevado a la perpetración de actos vandálicos, paros y bloqueos de vías de comunicación.

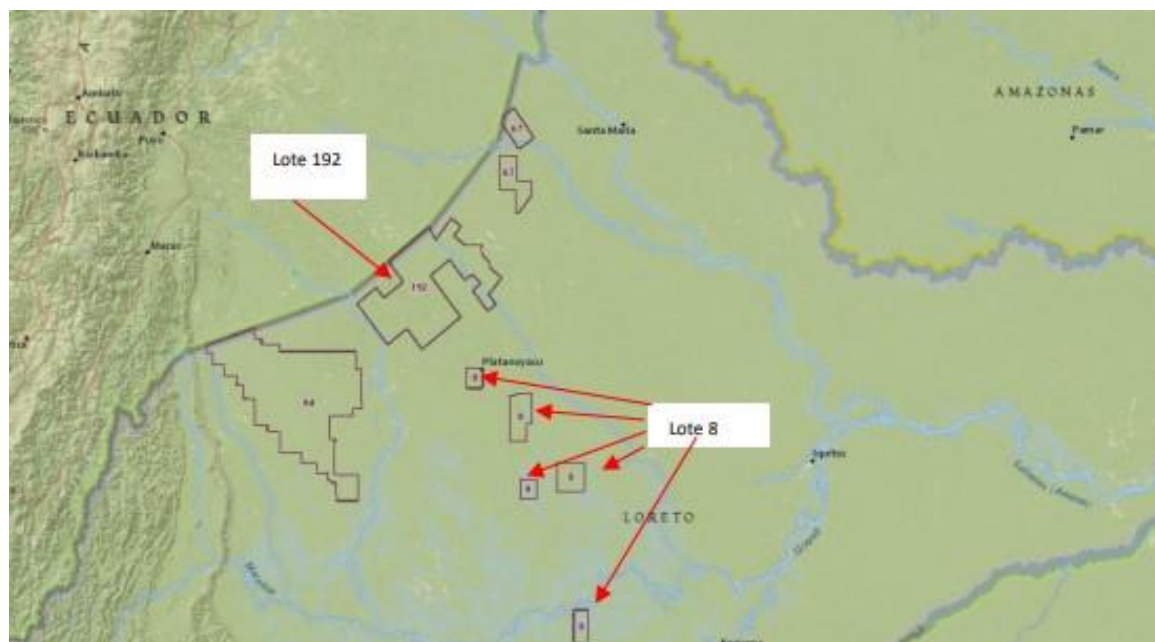


Figura 9. Mapa de los Lotes 192 y 8. Recuperado de:

https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Documentos_de_Trabajo/Osinergmin-Documento-Trabajo-46-GPAE.pdf

De acuerdo al Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental OEFA, del año 2011 al 2019, se registraron 161 derrames de petróleo en la región Loreto, siendo uno de los casos más severos, los dos derrames producidos en el río Chiriquio en 2016: el primero de 2,971 barriles petróleo y el segundo de 1,447 barriles, que abarcaron 40 kilómetros del río Chiriquio y llegando hasta el río Marañón. La zona más afectada fue la provincia de Bagua sufriendo daños irreparables, por la degradación del ecosistema, impactos a la salud, y a la economía de los pueblos indígenas por su afectación a la pesca y agricultura.

Matriz de Evaluación de Factores Externos (MEFE)

De acuerdo a D'Alessio (2008), la matriz EFE permite resumir y evaluar la información: política, gubernamental y legal (P); económica y financiera (E); social, cultural, y demográfica (S); tecnológica (T); y, ecológica y ambiental (E) como resultado del análisis PESTE; para luego cuantificar los resultados en las oportunidades y amenazas identificadas que ofrece el entorno; y determinar de qué manera está respondiendo un determinado sector.

Para la presente matriz también se han considerado como insumos, la información obtenida de las entrevistas a expertos previamente realizadas, cuyos resultados se expusieron en el presente capítulo.

Los pasos para desarrollar la matriz EFE son los siguientes: (1) Listar los factores críticos o determinantes para el éxito identificados en el proceso de la evaluación externa, incluyendo un total de 10 a 20 factores; (2) Asignar un peso relativo a cada factor de 0.0 (no importante) hasta 1.0 (muy importante); (3) La suma de todos los pesos asignados a los factores debe ser igual a 1.0 y el balance entre la sumatoria de las oportunidades y de la amenazas puede tener cualquier proporción; (4) asignar una calificación de 1 a 4 a cada factor clave externo, considerando la siguiente escala: 4 = la respuesta es superior, 3 = la respuesta está por encima del promedio, 2 = la respuesta es promedio, 1 = la respuesta es pobre; (5) Multiplicar el peso de cada factor por su calificación para determinar el peso ponderado.

En la Tabla 8, se presentan 14 factores claves externos; 5 oportunidades y 9 amenazas. Del análisis de la Matriz EFE, se obtiene un valor final de 1.79, lo que significa que actualmente el eje de seguridad y protección del ámbito fluvial amazónico, está respondiendo bajo el promedio, es decir no capitaliza las oportunidades, ni evita las amenazas externas.

Tabla 8

Matriz de Evaluación de Factores Externos MEFE, del Eje de Seguridad y Protección del Ámbito Fluvial Amazónico Peruano

N°		Peso	Valor	Ponderación
Oportunidades				
1	Marco legal, normativo y regulatorio establecido	0.1	2	0.2
2	Proyectos de infraestructura portuaria e hidroviaria priorizados	0.1	2	0.2
3	Sistemas de tecnología disponibles	0.1	2	0.2
4	Acuerdos de cooperación y convenios y tratados internacionales adoptados	0.1	2	0.2
5	Confianza en la Economía	0.05	2	0.1
Amenazas				
1	Inestabilidad política	0.05	2	0.1
2	Informalidad	0.1	1	0.1
3	Bajo índice de gestión pública	0.05	1	0.05
4	Bajo índice de productividad	0.03	1	0.03
5	Bajos estándares de servicios esenciales	0.03	1	0.03
6	Presencia de amenazas y riesgos a la seguridad	0.1	2	0.2
7	Presencia de riesgos ambientales	0.05	2	0.1
8	Débil infraestructura de transporte y conectividad	0.1	2	0.2
9	Pandemia del COVID-19	0.04	2	0.08
Total		1		1.79

Análisis Interno

Como parte del diagnóstico previo a la caracterización del problema público, se realizará el análisis interno del eje de seguridad y protección del ámbito fluvial amazónico, para lo cual se utilizará como base, la información obtenida en las entrevistas realizadas y se complementará con la evaluación de los siguientes áreas funcionales, que inciden en la condición de seguridad fluvial: (1) Administración de Proyectos de Integración; (2) factores humanos; (3) factores operativos; (4) factores normativos y reguladores.

Administración de Proyectos de Integración (A)

De acuerdo a Bedriñana, Castro, Chanduvi, y Sierra. (2016), el sistema fluvial de la amazonía del Perú, está integrado por más de 6,000 kilómetros de vías navegables, constituyéndose como una forma natural de comunicación y transporte que une a los pueblos de la región amazónica, movilizandando más del 90 % del transporte de carga y pasajeros; para efectos del presente diagnóstico, se considerará como área de influencia, los espacios fluviales comprendidos en las rutas entre las ciudades de Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas, por haber sido identificados como los mayores centros de generación y recepción de flujos de transporte fluvial. Los mismos que requieren de intervenciones de proyectos de integración para la adecuada administración de áreas fluviales.

Este sistema fluvial lo conforman, los ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas, que recorren más de 2,600 km de extensión dentro del territorio peruano, conectando a las ciudades de Pucallpa, Yurimaguas e Iquitos principalmente. Dichas vías fluviales, constituyen el medio principal de comunicación, integración e intercambio comercial entre las poblaciones que se localizan en su área de influencia, en razón a la poca existencia de vías terrestres nacionales, caminos y vías férreas.

En la Figura 10 se observa la diferencia existente en lo relacionado a infraestructura vial entre las principales ciudades del país y las de la región amazónica. Lo que puede explicarse, por las barreras geográficas que presentan las ciudades amazónicas en relación a las de la costa; la región amazónica solo cuenta con dos carreteras de importancia que la conectan con la costa, la carretera Paita - Tarapoto y la carretera Tingo María – Pucallpa, privilegiando el empleo de las vías fluviales como medio de comunicación más importante para la región amazónica.

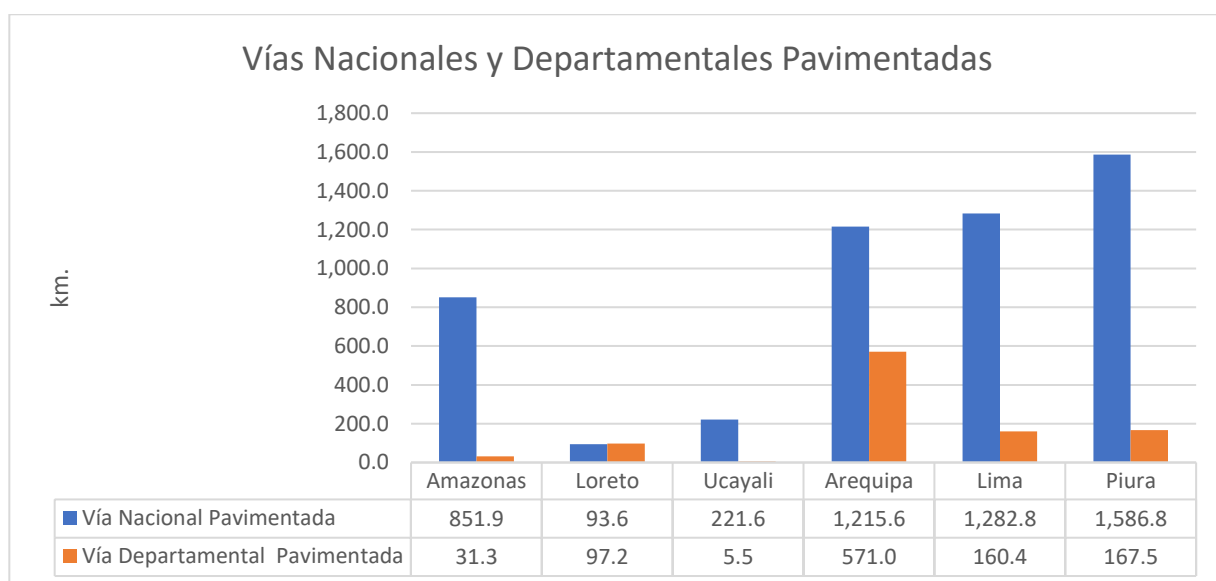


Figura 10. Vías Nacionales y Departamentales Pavimentadas, 2018. Tomado de <https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/transportes.html>

Sin embargo, a diferencia del ámbito marítimo, el ámbito fluvial amazónico, presenta características particulares y obstáculos que limitan y restringen la navegación de embarcaciones con calados superiores a los 6 pies, en temporadas de vaciante, donde los ríos amazónicos disminuyen sus niveles entre 7 y 12 metros. Estos obstáculos restrictivos son, los bancos de arena, las islas, las palizadas y los meandros.

Los bancos de arena limitan las profundidades disponibles para el paso de las embarcaciones, de igual forma las características de los ríos amazónicos producen constantes cambios morfológicos con modificaciones del curso que influyen directamente sobre la posición del canal de navegación, rompimiento de meandros, erosiones y generación de islas. Las palizadas son un fenómeno muy común en los ríos de la selva que consisten en la deriva de troncos, arbustos, malezas y ramas por su cauce y riberas. La erosión fluvial consiste en el desgaste de las riberas de los ríos ocasionado por el movimiento de las aguas, poniendo en peligro a los asentamientos humanos ubicados en las riberas de los ríos.

De igual forma, existe una problemática respecto a las ayudas a la navegabilidad, la señalización existente y ayudas a la navegación fluvial, por no contar con un sistema adecuado de monitoreo de las condiciones del río y sus restricciones, y que proporcione datos estadísticos y mediciones de niveles en los ríos, en toda la extensión de sus rutas y de forma oportuna.

Los bancos de arena o islas, durante temporada de creciente no representan riesgo a la navegación, sin embargo, en temporada de vaciante significan un riesgo, pudiendo generar accidentes y encallamientos.

A diferencia de los ríos rectilíneos de otras regiones del mundo, los ríos amazónicos se caracterizan por la presencia de meandros o curvaturas descritas por el curso del río; situación que en épocas de vaciante definen canales de navegación estrechos y con gran curvatura.

Así mismo, geográficamente el país presenta tres ejes de integración y desarrollo en el marco de la iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA, los cuales son: el Eje Multimodal Amazonas Norte, el Eje del Amazonas Ramal Centro y el Eje Perú-Brasil-Bolivia. Siendo los dos primeros los que se circunscriben en el presente estudio.

Como se muestra en la Figura 11, el Eje Multimodal del Amazonas Norte, articula el norte del país con Brasil a través del río Amazonas, el corredor comprende seis departamentos: Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto; y genera la integración económica entre el puerto de Paita y el Terminal Fluvial de Yurimaguas en

el Río Huallaga, que a su vez se conecta con el Río Amazonas. De acuerdo al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de UNASUR, COSIPLAN, actualmente existen dos aspectos que limitan la navegabilidad en las hidrovías amazónicas y le restan competitividad: (1) las Condiciones de navegabilidad (malos pasos, palizadas, acumulación de arena en el fondo, cambio de curso de los ríos y falta de señalización); y (2) la informalidad de los servicios de transporte fluvial.

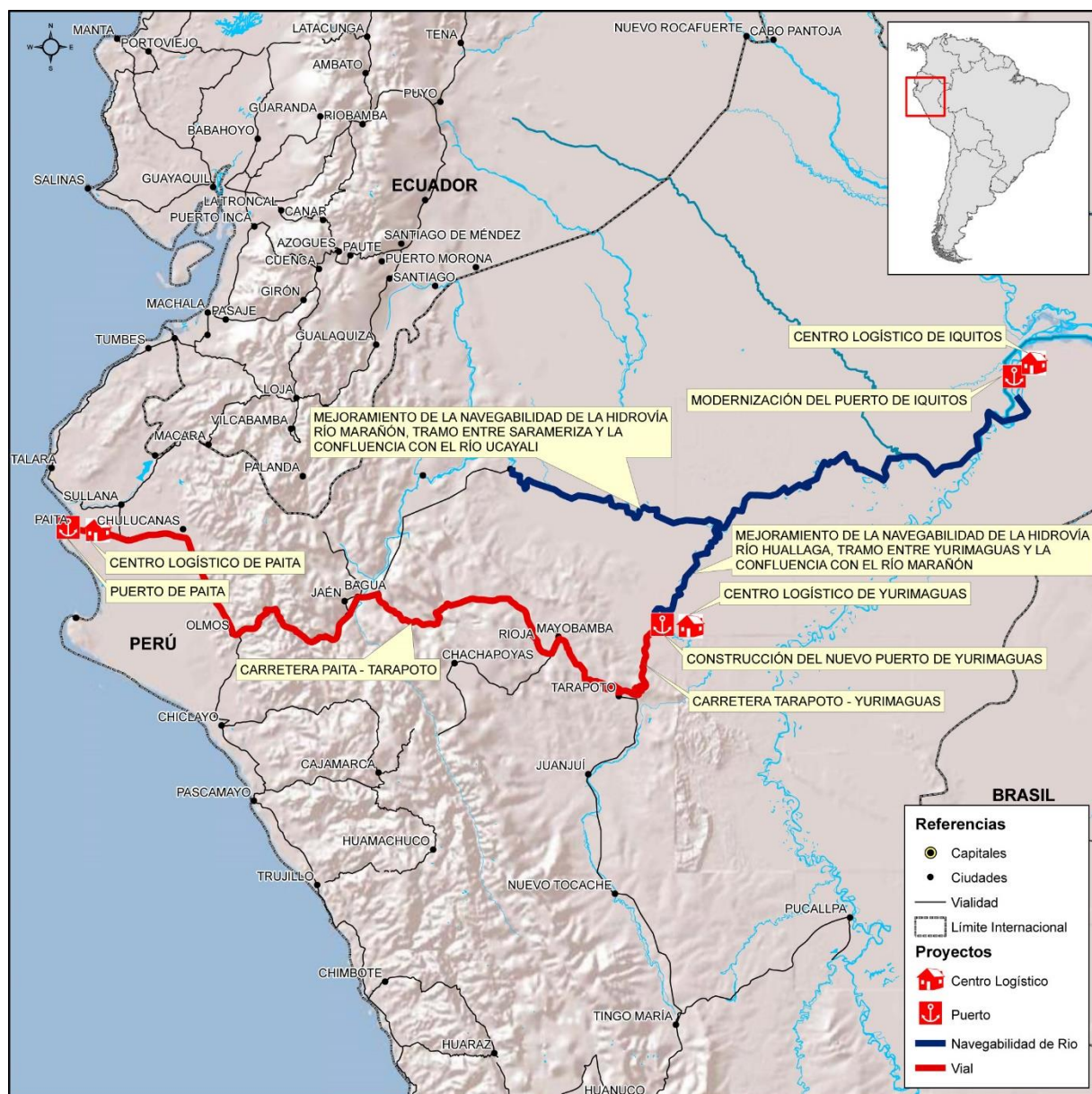


Figura 11. Mapa del Proyecto estructurado del Eje vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, puertos e hidrovías, recuperado de: http://www.cosiplan.org/proyectos/detalle_proyecto_api.aspx?h=1

Como se muestra en la Figura 12, el Eje del Amazonas Ramal Centro, articula Lima con la Carretera Central, La Oroya y Huancayo, Cerro de Pasco, Huánuco, Tingo María y Pucallpa. Desde Pucallpa, el corredor se conecta con la ciudad de Iquitos a través del río Ucayali, que es la hidrovía con más flujo de carga en el Perú. Al igual que el Eje del Amazonas Norte, este corredor busca la integración multimodal con Brasil.

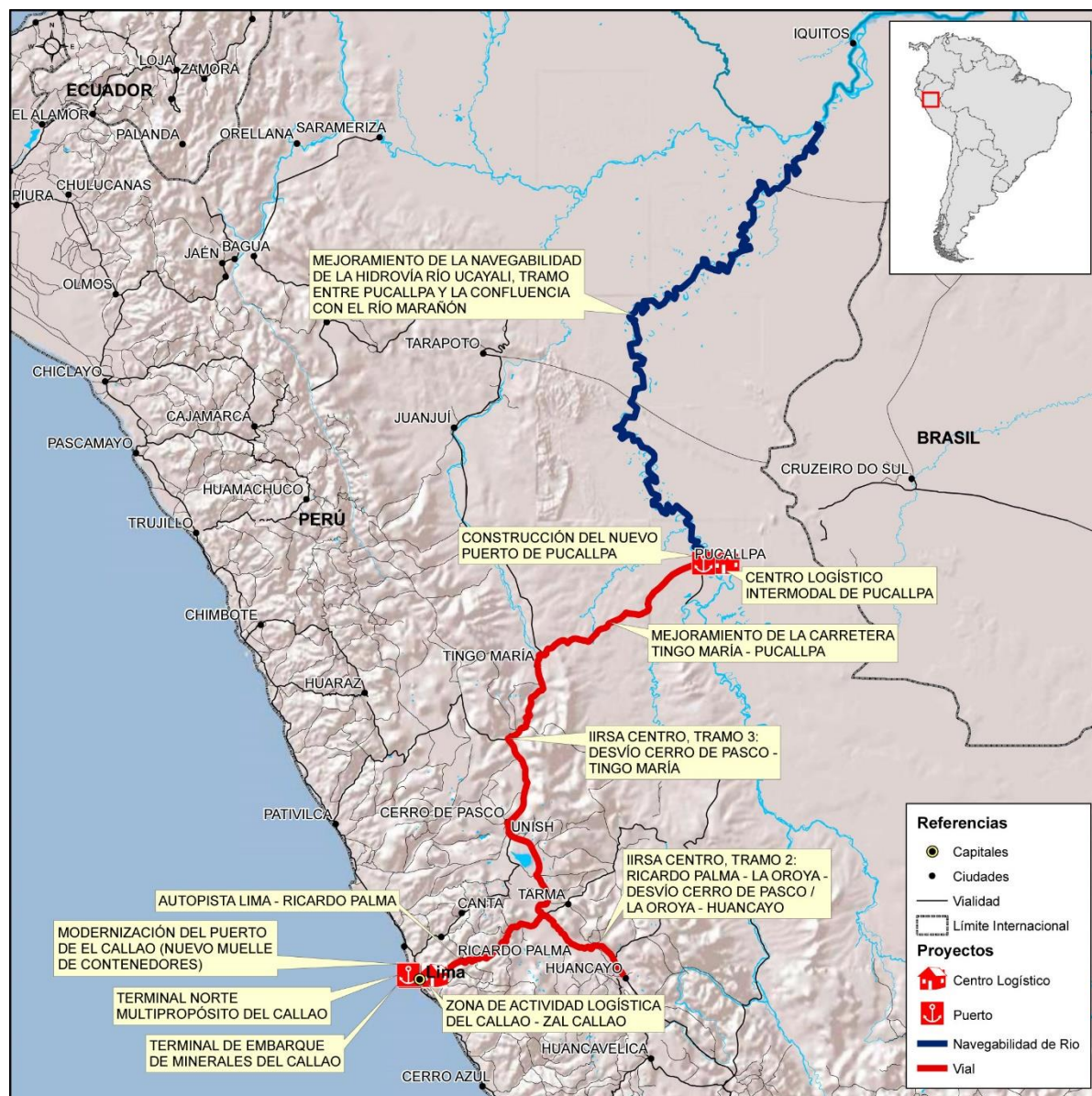


Figura 12. Mapa del Proyecto estructurado del Eje vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, puertos e hidrovías, recuperado de:

<http://www.cosiplan.org/proyectos/Archivos/ProyectosAPI/2/AMA%20proyecto%20estructurado%202.jpg>

Como se detalla en la tabla 9, existe una importante cartera de 28 proyectos de integración de transporte multimodal en el eje Amazonas por una inversión estimada de US\$ 4,482.600,716.

Tabla 9

Proyectos de Integración del Eje Amazonas Perú

N°	NOMBRE DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO DE INVERSIÓN (en US\$)
1	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS	CONCLUIDO	231,712,828
2	REHABILITACIÓN DEL AEROPUERTO DE PIURA	EJECUCIÓN	58,530,000
3	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EL REPOSO - SARAMIRIZA (RUTA NACIONAL N° 4C)	EJECUCIÓN	371,468,293
4	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	PERFIL	47,650,000
5	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	PERFIL	15,000,000
6	PUERTO DE BAYÓVAR	CONCLUIDO	70,000,000
7	PUERTO DE SARAMIRIZA	PERFIL	3,500,000
8	PUERTO DE PAITA	CONCLUIDO	17,666,2000
9	CARRETERA PAITA - TARAPOTO	CONCLUIDO	273,650,767
10	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA	EJECUCIÓN	438,352,770
11	AEROPUERTO DE PUCALLPA	EJECUCIÓN	15,780,000
12	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	PERFIL	15,000,000
13	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	EJECUCIÓN	704,835,670
14	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	EJECUCIÓN	200,000,000
15	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PRE-EJECUCIÓN	33,000,000
16	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMIRIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI	PRE-EJECUCIÓN	11,000,000
17	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PRE-EJECUCIÓN	19,000,000
18	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS	PERFIL	15,000,000
19	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS	PRE-EJECUCIÓN	39,550,000
20	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO	EJECUCIÓN	127,170,000
21	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA	PRE-EJECUCIÓN	624,848,000
22	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO	PERFIL	68,300,000
23	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	CONCLUIDO	390,200,000
24	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	CONCLUIDO	113,205,000
25	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA LIMA - CANTA - UNISH	EJECUCIÓN	308,146,668
26	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS	CONCLUIDO	50,320,000
27	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA	PRE-EJECUCIÓN	54,95,9,720
28	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO (TRAMO PERÚ)	PERFIL	5,759,000
		Total	4.482.600.716

Nota. Datos tomados de: <http://www.iirsa.org/proyectos/Principal.aspx>

Como se observa en la Figura13, el proyecto Hidrovía Amazónica en ejecución, considera la intervención privada en 2,600 kilómetros de vía navegable fluvial, en el área

de los ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas, incluyendo los siguientes tramos: (1) río Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza, Iquitos, Santa Rosa; río Huallaga; (2) tramo Yurimaguas, Confluencia con el río Marañón; y (3) río Ucayali, tramo Pucallpa, confluencia con el río Marañón.

Este Proyecto, fue entregado en concesión a la empresa Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A. (COHIDRO), cuyo principal objetivo es mantener la navegación en condiciones seguras durante las 24 horas del día y los 365 días del año, mediante la habilitación de un canal de navegación, en el ámbito de los ríos que componen este sistema, el cual constituye el principal medio de transporte en la región amazónica.



Figura 13. Mapa del Proyecto de Hidrovía Amazónica, recuperado de:
<https://www.ositran.gob.pe/hidroviass/>

De acuerdo al MTC (2020), la Secretaria Técnica del Fondo de Inversiones en Telecomunicaciones (FITEL) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a las facultades dadas en el artículo 7.4 de la Ley N° 29904, ha formulado veintiún

(21) Proyectos Regionales “Instalación de Banda Ancha para la conectividad y desarrollo social”, de los cuales trece (13) se encuentran con contrato firmado y en etapa de inversión, dos (02) proyectos adjudicados y a la espera de la firma de contrato y seis (06) proyectos en etapa de promoción.

En el 2020 se encontraba en proceso de licitación el proyecto que incluye un tramo de 455 kilómetros de fibra óptica subfluvial que beneficiará 70 localidades en las cuencas de los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas en el tramo Iquitos - Yurimaguas y 204 localidades en las cuencas de los ríos Napo y Putumayo, conectando y brindando acceso a internet de banda ancha, como se muestra en la figura 14.



Figura 14. Proyecto de Conectividad Vía Internet para la Región Amazónica, recuperado de: <http://telecomunicaciones-peru.blogspot.com/2020/06/fibra-optica-subfluvial-yurimaguas.html>

Factores Humanos (H)

Según los resultados del XII Censo Nacional de Población, del año 2017, la población censada fue de 29 millones 381 mil 884 habitantes y la población total, es decir, la población censada más la omitida, 31 millones 237 mil 385.

De acuerdo al INEI, en la región de la costa reside el 55,9% de habitantes, en la región de la Sierra el 29,6% y en la región de la selva amazónica el 14,5%. Sin embargo, la superficie territorial es mayor en la Selva (775 mil 353,84 Km²), seguido por la Sierra (353 mil 988,94 Km²) y la Costa (150 mil 872,82 Km²), el censo de 2007 y el segundo censo de comunidades indígenas indicaron que la población de las comunidades indígenas en la amazonía ascendía a 332,975 habitantes, lo que representa el 1,21% de la población censada del país.

El Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social MIDIS y el INEI, vienen desarrollando un índice de pobreza multidimensional (IPM), que permitiría presentar un enfoque más holístico de las brechas sociales y económicas de las regiones, a los distintos niveles de gobierno, para establecer un mejor criterio para priorizar políticas públicas y proyectos de inversiones, este índice se basaría en diez indicadores de las dimensiones, salud, educación y estándar de vida, de acuerdo a estimaciones del Instituto Peruano de Economía, la población peruana sería pobre multidimensional en un 21.5%; mientras que, en los departamentos amazónicos, la incidencia alcanzaría el 37% en Loreto, 35% en Amazonas, 21% en Ucayali y 15% en Madre de Dios. Lo que indica, una amplia brecha de carencias respecto al ámbito amazónico.

En la Figura 15 puede observarse, la diferencia poblacional de las principales ciudades de la amazonía peruana y la ciudad capital, evidenciando el centralismo existente en la ciudad de Lima, que de acuerdo al INEI, la situación de centralismo en la capital obedece a la ausencia de oportunidades y servicios básicos en las zonas rurales del país.

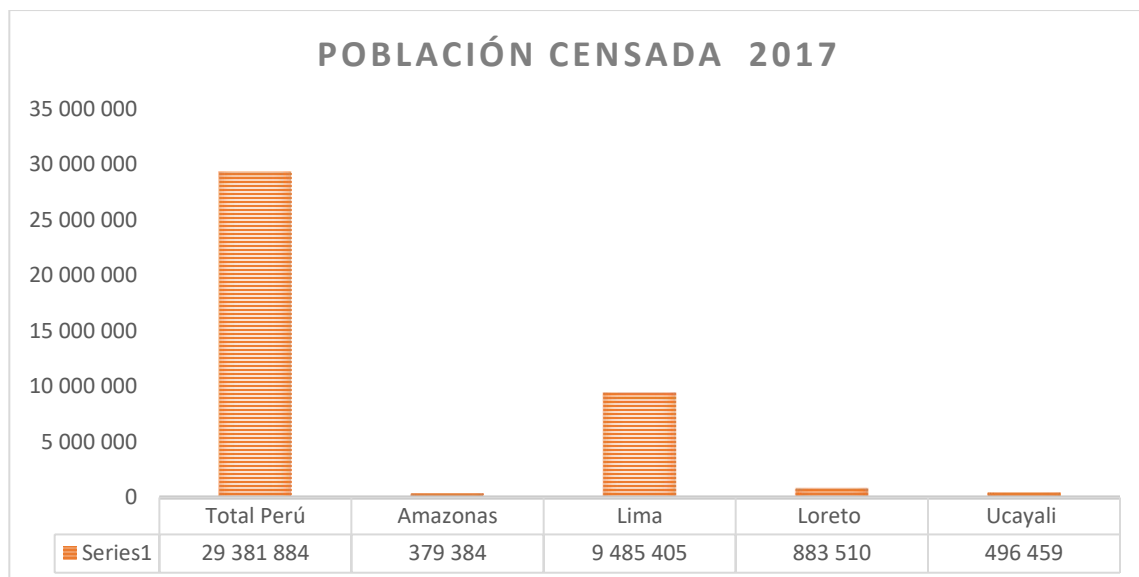


Figura 15. Población Censada 2017. Tomado de: <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/poblacion-y-vivienda/>

La densidad poblacional comprende el número de habitantes por kilómetro cuadrado y es un indicador que permite evaluar el nivel de concentración de la población de una determinada área geográfica. En tal sentido en la Figura 16 puede observarse la baja densidad poblacional de las principales ciudades de la amazonía frente a la capital. De acuerdo al INEI, la superficie ocupada por la población peruana es de 1 millón 285 mil 216 Km², que lo ubica en el decimonoveno país más extenso del mundo, con una densidad poblacional de 24,5 personas por Km², estando la ciudad de Iquitos en el rango de 2.4 personas por Km².

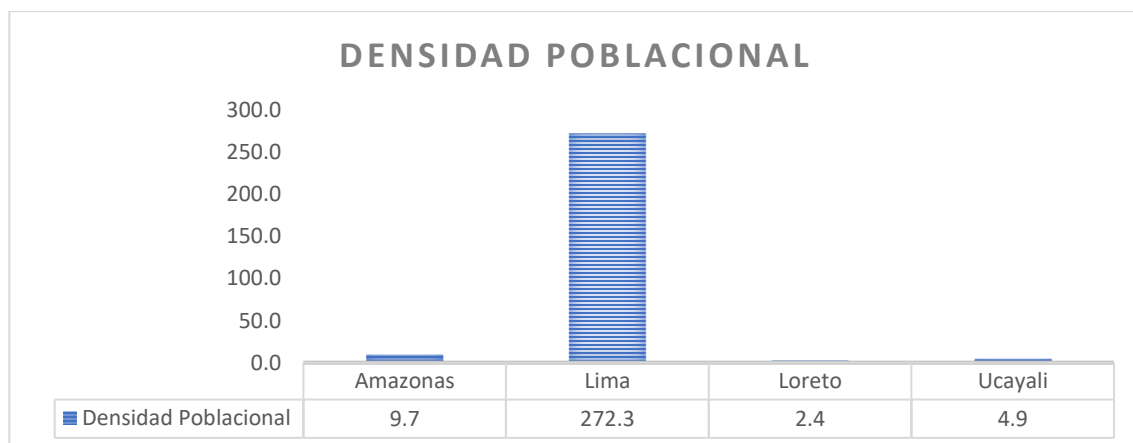


Figura 16. Densidad Poblacional 2017. Tomado de: <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/poblacion-y-vivienda/>

Como área urbana se define a la parte del territorio, cuyas viviendas se encuentran agrupadas contiguamente en número mínimo de 100. En ese sentido, y de acuerdo a la Figura 17 se aprecia que el porcentaje de población rural en las principales ciudades de la amazonía se encuentra en el orden del 25.7 al 67.2 %, mostrando la existencia de población desatendida en lo referente a servicios básicos, como energía, educación y salud. Así mismo, indica restricciones en acceso a vías y medios de comunicación; así como, acceso a la tecnología.

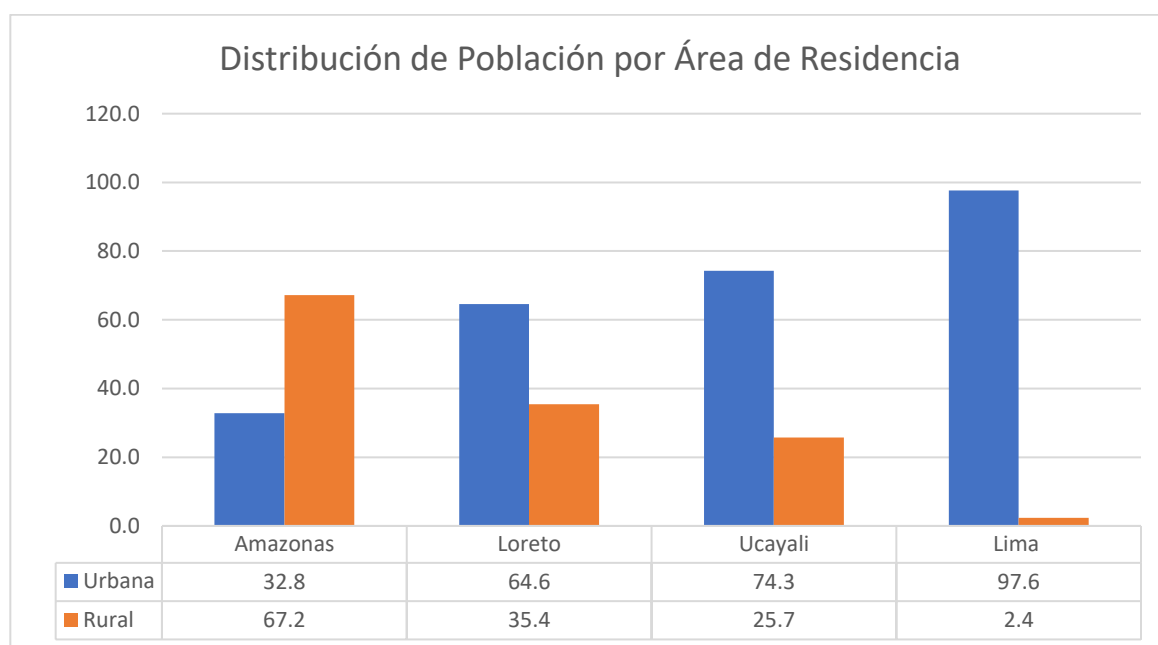


Figura 17. Distribución Porcentual de Población por Área de Residencia. Tomado de:
https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1151/cuadros/Cap_001.xls

En el ámbito de la educación y de acuerdo a la Figura 18 se observa que la región de la selva amazónica, se concentran los menores índices de secundaria completa y de educación superior.

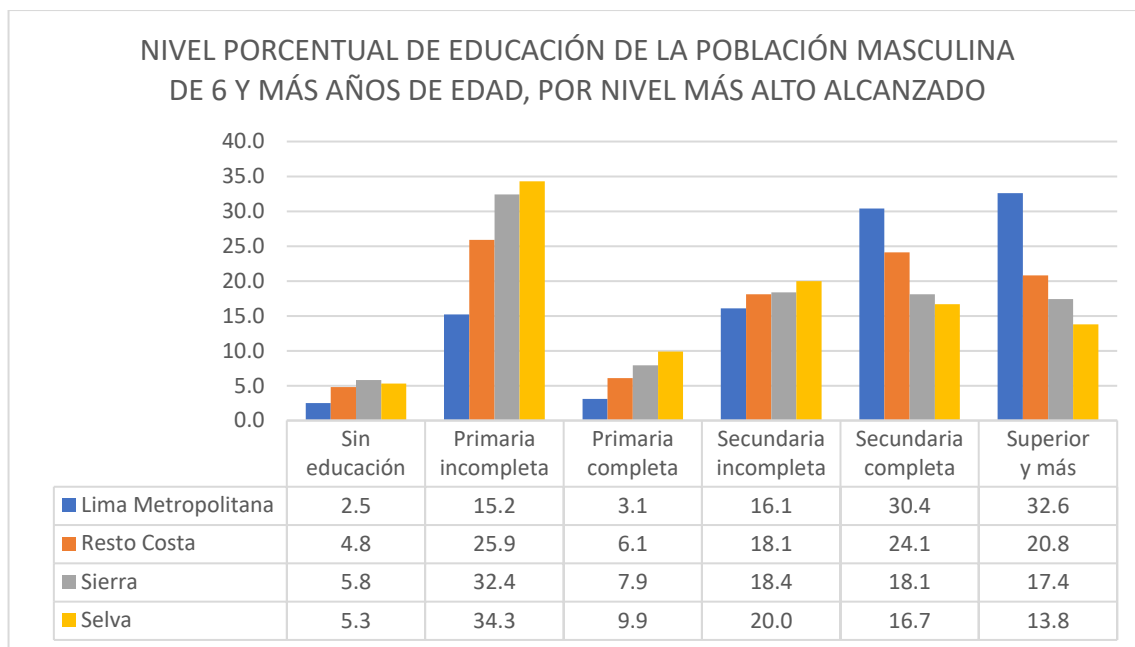


Figura 18. Nivel Porcentual de Educación de la Población Masculina de 6 y más Años de Edad, por Nivel más Alto Alcanzado. Tomado de:
https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1151/cuadros/Cap_001.xls

Factores Operativos (O)

La Autoridad Marítima Nacional / Medios Operativos

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú es la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, tiene como misión 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 vigentes, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional.

Para el cumplimiento de sus funciones cuenta con cinco Distritos de Capitanías, de los cuales JEDICAP V incluye las Capitanías de Puerto de Iquitos y Yurimaguas; y JEDICAP IV incluye la Capitanía de Puerto de Pucallpa.

La Capitanía de Puerto de Iquitos, para el cumplimiento de su misión, en su área de influencia cuenta con: una Capitanía Guardacostas Fluvial; seis Puestos de Capitanía (Puesto de Capitanía de Gueppi, Puesto de Capitanía del Estrecho, Puesto de Capitanía de

Mazán, Puesto de Capitanía de Chimbote, Puesto de Capitanía de Nauta, Puesto de Capitanía de Cabo Pantoja). Así como, en relación a Unidades Guardacostas cuenta con: cinco Patrulleras Fluviales, cinco Deslizadores Fluviales y una Aeronave.

La Capitanía de Puerto de Pucallpa, para el cumplimiento de su misión, en su área de influencia cuenta con: una Capitanía de Puerto, tres Puestos de Capitanía (Puesto de Capitanía de Contamana, Puesto de Capitanía de Atalaya, Puesto de Capitanía de Orellana). Así como, en relación a Unidades Guardacostas cuenta con: una Patrullera Fluvial, dos Deslizadores Fluviales y dos Lanchas de Interdicción Ribereña.

La Capitanía de Puerto de Yurimaguas, para el cumplimiento de su misión en su área de influencia cuenta con: una Capitanía Guardacostas Fluvial y el Puesto de Capitanía de Lagunas. Así como, en Unidades Guardacostas cuenta con: tres Patrulleras Fluviales, tres Deslizadores Fluviales y un Zampan Fluvial.

Por lo referido, es evidente que, para el control de una extensa área, que solo en las principales rutas entre los puertos de Yurimaguas, Iquitos y Pucallpa, abarca más de 2,200 km. de ríos navegables, dicha magnitud de fuerza resulta insuficiente.

De acuerdo a la DOAMAN-21007 (2019), las actividades del JEDICAP V se enmarcan principalmente en la región Loreto, en un área de 368, 852 Km², que comprende el 30% del territorio nacional, las amenazas y riesgos que se presentan en dicha zona, son principalmente el TID, la minería ilegal, el tráfico de madera y la degradación del medio ambiente, las mismas que se han diversificado, a través de organizaciones criminales de estructura compleja, altamente dinámica y vinculante con las poblaciones más vulnerables, utilizando su amplia capacidad financiera, para la ejecución de sus actividades delictivas en el ámbito amazónico.

Las actividades de JEDICAP IV, se enmarcan en la región Ucayali, en un área de 102, 410 km², constituyendo el 10% del territorio nacional. Esta región viene presentando importantes avances en su desarrollo, en gran medida debido a su ubicación geográfica que le permite acceso directo vía carretera con Lima, así como a su producción agrícola, de hidrocarburos y de gas natural.

La explotación de hidrocarburos en la región por parte de empresas como CEPSA, Petrominerales, Paific Stratus, Esmerald Energy, PEVP Perú, Tecpetrol International, entre otras; ha conllevado a protestas por comunidades indígenas y grupos ambientalistas, debido a derrames de crudo en los ríos; la tala de madera ilegal es un ilícito común en la región con limitada capacidad de fiscalización y consiste en extraer recursos maderables, sin los permisos correspondientes, utilizando el río como vía de transporte primaria. La minería ilegal, ha ocasionado la deforestación de bosques en aproximadamente 145 mil hectáreas y crece a un ritmo de anual de aproximadamente 8,000 hectáreas al año. Otros ilícitos son: los robos en los ríos, el tráfico de drogas, el tráfico de personas, las operaciones inseguras de carga y pasajeros; y el tráfico de combustible.

Del mismo modo, es necesario mencionar que las capacidades operativas con las que cuenta la Autoridad Marítima Nacional, obedecen a los requerimientos que se derivan de las amenazas a la seguridad y protección de la vida humana en el medio acuático, a la protección del medio ambiente y a la represión de ilícitos, orientándose a lograr un ambiente de seguridad que permita la conducción de acciones para el desarrollo socio-económico del país y el bienestar de la nación. Las capacidades operativas de la Autoridad Marítima nacional son las siguientes:

1. Comando y control, mediante la dirección de operaciones a nivel nacional, regional y local.
2. Policía acuática, mediante la ejecución de operaciones de policía acuática, marítima, fluvial y lacustre.
3. Búsqueda y rescate
4. Salvamento
5. Vigilancia, monitoreo y control del tráfico acuático
6. Combate a la contaminación, mediante operaciones de respuesta ante derrame de hidrocarburos y otras sustancias contaminantes.

De acuerdo al MTC (2012), el tráfico fluvial de carga y pasajeros, es vital para la región amazónica, pues ante la carencia de carreteras, esta vía constituye la única forma de movilización masiva, aunque se realiza con una gran informalidad, con operaciones ineficientes e inseguras, falta de control, competencia desleal, poco incentivo para

inversiones, condiciones de trabajo desfavorable, pérdidas y mermas a la carga y con una flota muy antigua, entre otros aspectos.

Las ciudades de Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa, son consideradas como los principales centros comerciales en la región amazónica, por su volumen de tráfico fluvial y por configurarse como centros de abastecimiento y de recolección de pasajeros, a través de los ríos Amazonas, Huallaga, Ucayali y Marañón.

Como se muestra en la Figura 19, el movimiento de naves en el terminal portuario de Iquitos es el que posee el mayor movimiento de naves en la región amazónica, Iquitos tiene la importancia estratégica de ser un puerto interno que posibilita la conexión entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico, su terminal portuario puede recibir buques marítimos procedentes del océano Atlántico de 3,000 a 9,000 toneladas y de 18 pies de calado, actualmente dicho terminal se encuentra administrado por ENAPU PERU S.A.

Pucallpa es la única ciudad que posee conexión vial directa con Lima; por ello, Pucallpa se ha constituido como punto de entrada para el intercambio de productos entre el área de Lima y la región amazónica. Los productos industriales y alimenticios comercializados, son llevados de Lima a Pucallpa por camión y trasbordados a embarcaciones con destino a Iquitos. De forma inversa, los productos como la madera, jebe y mercancías diversas son llevadas por embarcaciones de Iquitos a Pucallpa y trasbordados a camiones con destino a Lima. En cuanto al acceso, el tramo Iquitos – Pucallpa por vía fluvial surcando el río Ucayali posee una longitud de 990 km y tiene un tiempo de navegación, entre cuatro a seis días.

Yurimaguas ubicada en el límite del río Huallaga ha incrementado su importancia estratégica, al configurarse como un punto para realizar el intercambio y traslado multimodal de grandes cargas de productos, entre las ciudades del norte del Perú y la ciudad de Iquitos.

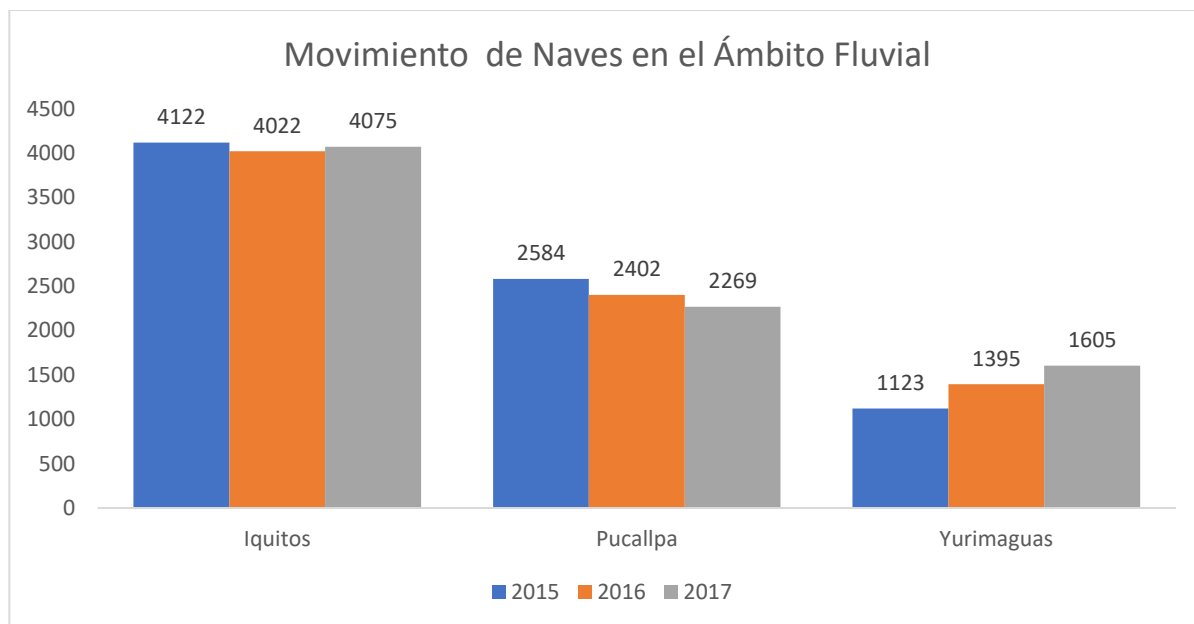


Figura 19. Movimiento de Naves en el Ámbito Fluvial, estadísticas portuarias 2017, APN. Tomado de: http://iirsanorte.promperu.gob.pe/uploads/capitulo_1_puerto_de_paita_yurimaguas_e_iquitos.pdf

En la Figura 20 y de acuerdo a la información de la Autoridad Portuaria se muestra el movimiento de naves en el 2017 de los puertos de Iquitos y Yurimaguas donde, se aprecia los diferentes tipos de naves que participan en el tráfico fluvial, siendo las de mayor incidencia las de pasajeros y las naves mixtas.

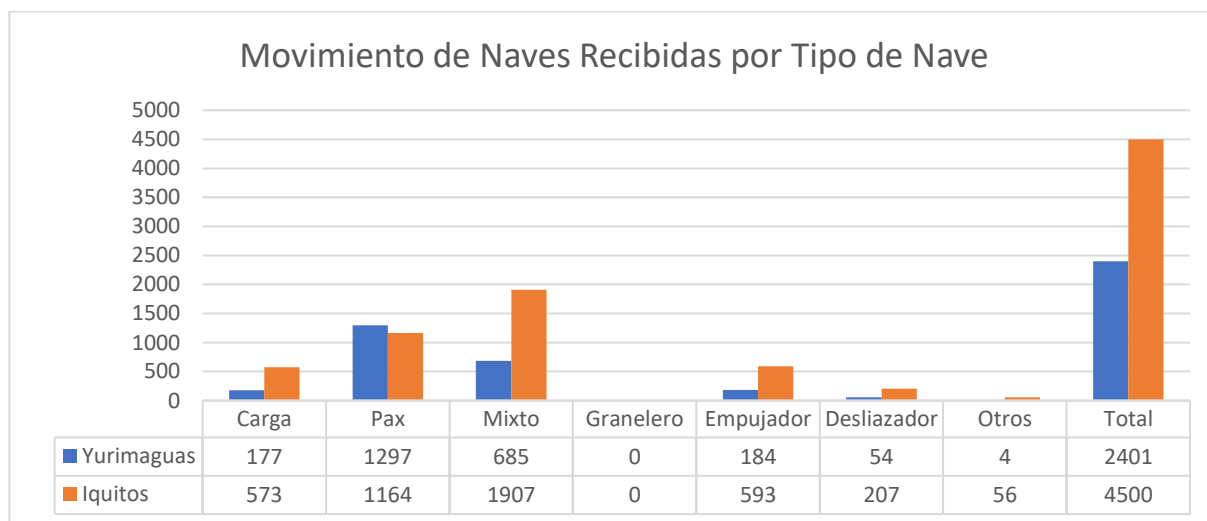


Figura 20. Movimiento de Naves Recibidas por tipo de nave, Estadísticas Portuarias 2017, APN. Tomado de: http://iirsanorte.promperu.gob.pe/uploads/capitulo_1_puerto_de_paita_yurimaguas_e_iquitos.pdf

Factor Normativo y Regulador

Respecto a al factor normativo y regulador, se ha realizado un análisis de las principales normativas que facultan a los diferentes actores intervinientes, en competencias y gestión en seguridad y protección.

Como se puede observar en las Tabla 10, las misiones de los organismos involucrados en la gestión del transporte fluvial, se encuentran claramente delimitadas, de acuerdo a los campos funcionales de los organismos estatales competentes, por estar relacionadas requieren de una permanente coordinación.

Tabla 10

Misiones de los Organismos de Estado Intervinientes en el Ámbito Fluvial

Organismo	Misión
Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)	Ejerce la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, es 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.
Ministerio de Transporte y Comunicaciones MTC	Ministerio al servicio del país, que impulsa y facilita sistemas de transporte y comunicaciones eficientes, seguros y competitivos, que contribuyen a la inclusión social, la integración y del desarrollo económico sostenible del país.
Autoridad Portuaria Nacional APN	Conducir y promover el desarrollo sostenible del Sistema Portuario Nacional en beneficio de la comunidad portuaria, a fin de contribuir a su competitividad y modernización.
Empresa Nacional de Puertos S.A. (Enapu S.A.)	Atender la demanda de servicios portuarios a través de la administración, operación y mantenimiento de los terminales portuarios y otros servicios relacionados en el ámbito acuático
Ositran	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de uso público, supervisa, regula, norma, fiscaliza, sanciona, soluciona controversias y atiende reclamos, respecto de actividades o servicios que involucran la explotación de la infraestructura de transporte de las entidades prestadoras de servicios, autoriza las tarifas que proponen las Autoridades, regula los accesos a la infraestructura y supervisa los contratos de concesión.
Aduanas - Sunat	Mediante la Ley general de Aduanas y su intendencia de Aduanas, se encarga de la administración, recaudación, control y fiscalización aduanera del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero.
Ministerio del Ambiente MINAM	Asegurar el uso sostenible, la conservación de los recursos naturales y la calidad ambiental en beneficio de las personas y el entorno de manera normativa, efectiva, descentralizada y articulada con las organizaciones públicas y privadas y la sociedad civil, en el marco del crecimiento verde y la gobernanza ambiental.

En la Tabla 11, se aprecia que, durante el desarrollo de la normativa específica por parte de los organismos intervinientes en la gestión del transporte fluvial, han surgido algunas contraposiciones de competencias en materia de seguridad. Por ejemplo, con la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y su posterior reglamentación, se limita las

competencias supervisoras y fiscalizadoras de la Autoridad Marítima en el área portuaria, siendo esto contraproducente para la seguridad fluvial, considerando que para el adecuado control fluvial es imprescindible iniciar el proceso de control, desde los puertos.

La APN tiene responsabilidad sobre las áreas portuarias, donde están establecidos los puertos que cumplen actividades de atención a los servicios de carga y pasajeros. La Autoridad Marítima, DICAPI tiene jurisdicción sobre el litoral, que también puede entenderse como puerto o zona de embarque.

Otro problema significativo detectado durante la realización de entrevistas a expertos, es que la normatividad aplicable al ámbito fluvial, tiene los mismos parámetros que en el ámbito marítimo. Esto implica, que no se está tomando en cuenta las particularidades propias de la Amazonía, en cuanto a geografía, cultura, infraestructura, etc. dejando vacíos en los mecanismos de control. Siendo requerida una adecuación y actualización de normas.

Tabla 11

Normativa Relacionada a la Gestión del Seguridad Fluvial

Actor	Normativa	Contenido
Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)	DS 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147,	Velar por la protección y seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; la protección del medio ambiente acuático y la represión de las actividades ilícitas dentro del ámbito de su jurisdicción y competencia.
Autoridad Portuaria Nacional - APN	Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN)	Artículo 29, inciso g, contempla; velar por la seguridad de la vida humana en las operaciones portuarias, de las infraestructuras y equipos, de las cargas y mercaderías en su tránsito desde y hacia la nave, de las naves durante su estadía en los muelles, y la protección del medio ambiente del puerto.
Ministerio de Transporte y Comunicaciones	Ley No. 27791, DS 021-2007 MTC Reglamento de Transporte Fluvial, aprobado por Decreto Supremo No. 014-2006-MTC. Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba, aprobado por Decreto Supremo No. 010-99-MTC. 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	Establece que la Dirección General de Transporte Acuático es un órgano de línea de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Nacional de Transporte Acuático, encargándose de promover, normar y administrar el desarrollo de las actividades de transporte acuático y servicios conexos, transporte multimodal, así como de las vías navegables. Estas disposiciones legales del MTC tienen como finalidad el ordenamiento del transporte fluvial, tanto de carga, como de pasajeros y mixto, establece los requisitos para el otorgamiento del permiso de operación, fletamentos de naves e incrementos de flota, de las autorizaciones y habilitaciones portuarias, la administración e inversión en infraestructura portuaria y zonas de actividades logísticas; el ejercicio de las actividades de las agencias generales y fluviales, empresas y cooperativas de estiba y desestiba, así mismo,

	Marítimo, Fluvial y Lacustre en Tráfico Nacional y de Agenciamiento General, establecida por Ley No. 28356. Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú – REDENAVES, aprobado por Decreto Supremo No. 014-2005-MTC Reglamento del Régimen General de Infracciones y Sanciones para la Actividad Portuaria, aprobado por Decreto Supremo No. 008-2008-MTC	regulan la potestad sancionadora que corresponde a la Dirección General de Transporte Acuático en el ámbito del servicio de transporte fluvial.
Ministerio del Ambiente	Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental. Decreto Legislativo N° 1278, Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos	Creación del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA), como un sistema único y coordinado de identificación, prevención, supervisión, control y corrección anticipada de los impactos ambientales negativos derivados de las acciones humanas expresadas por medio del proyecto de inversión. Indica tiene capacidad sancionadora: La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), por las infracciones cometidas en los buques e instalaciones acuáticas, así como por arrojar residuos o desechos sólidos en el ámbito acuático de su competencia.

Matriz de Factores Internos (MEFI)

El análisis interno realizado se ha complementado con los datos obtenidos en el proceso de recolección de información de las entrevistas aplicadas a colaboradores; así mismo, se busca evaluar los aspectos que sean críticos para el Eje de Seguridad y Protección en el ámbito fluvial amazónico peruano, identificar los indicadores, aspectos o recursos que presenten problemas y las causas reales de por qué, se están presentando estos problemas, a través de la auditoria de las variables geográficas, sociodemográficas, operativas y normativas regulatorias, que se han identificado como variables pertinentes para este análisis.

La matriz de evaluación de factores internos, permite resumir y evaluar las principales fortalezas y debilidades en las áreas funcionales del Eje de Seguridad y Protección fluvial; para lo cual el procedimiento para la evaluación de factores internos es el siguiente: (1) hacer un listado de los factores de éxito clave identificados en el proceso de evaluación interna, usando de 10 y 20 factores internos en total; (2) asignarle peso entre 0.0 (no importante) a 1.0 (muy importante) a cada uno de los factores, siendo la suma total de pesos igual a 1; (3) asignar un valor de 1-4 a cada factor, siendo 4 la fortaleza mayor, 3 la fortaleza menor, 2 la debilidad menor y 1 la debilidad mayor; (4) determinar el puntaje ponderado.

El puntaje más alto posible a ser obtenido es 4.0, el más bajo 1.0, y el medio 2.5. Como se muestra en la tabla 12, el puntaje obtenido es 1.87, indicando que el eje de seguridad y protección referido, no posee las fortalezas necesarias para el desarrollo adecuado de las condiciones de seguridad fluvial del ámbito amazónico, por el contrario, las debilidades identificadas impiden obtener las condiciones de seguridad esperadas, siendo necesario superar esas debilidades mediante la implementación de políticas y estrategias adecuadas.

Tabla 12

Matriz de Evaluación de Factores Internos MEFI, del Eje de Seguridad y Protección del Ámbito Fluvial Amazónico Peruano

N°		Peso	Valor	Ponderación
Fortalezas				
1	Sistema de Infraestructura Fluvial amazónica en procesos de desarrollo	0.08	4	0.32
2	Concesión de la Hidrovía Amazónica	0.06	4	0.24
3	Autoridades competentes establecidas	0.05	3	0.15
Debilidades				
1	Informalidad fluvial	0.1	1	0.1
2	Existencia de Amenazas y riesgos a la seguridad fluvial	0.08	1	0.08
3	Existencia de Obstáculos Naturales que restringen la navegación	0.08	1	0.08
4	Insuficiente de presupuesto y déficit de medios para los fines de la ejecución de las estrategias y planes de acción propuestos.	0.1	1	0.1
5	Limitada capacidad de monitoreo, control y seguimiento	0.1	1	0.1
6	Normativa Fluvial por adaptar y desarrollar	0.08	2	0.16
7	Limitada Coordinación entre autoridades competentes	0.05	2	0.1
8	Débil infraestructura portuaria	0.08	2	0.16
9	Débil parque naviero	0.08	2	0.16
10	Déficit de personal capacitado como tripulación y operador fluvial	0.06	2	0.12
Total		1		1.87

4.2.1.2 Paso 2: Enunciación y estructuración del problema público

En base al diagnóstico del contexto, el cual utilizó como insumos para su elaboración, el análisis de 35 preguntas para dos grupos de expertos y el análisis documental de los factores externos e internos que inciden el Eje de seguridad y protección del ámbito fluvial amazónico peruano, se pudo enunciar el siguiente problema público: “Vulnerabilidad de la población en las actividades en el medio acuático fluvial amazónico”

Así mismo, y de acuerdo a la figura 20, el problema público identificado ha sido estructurado, utilizando la herramienta del árbol de problemas. Identificando cuatro causas directas: (1) amenazas y riesgos a la seguridad fluvial; (2) informalidad en el transporte fluvial; (3) limitados medios, recursos y capacidades de la autoridad fluvial; y (4) falta de articulación normativa, legal y competencial para la seguridad fluvial.

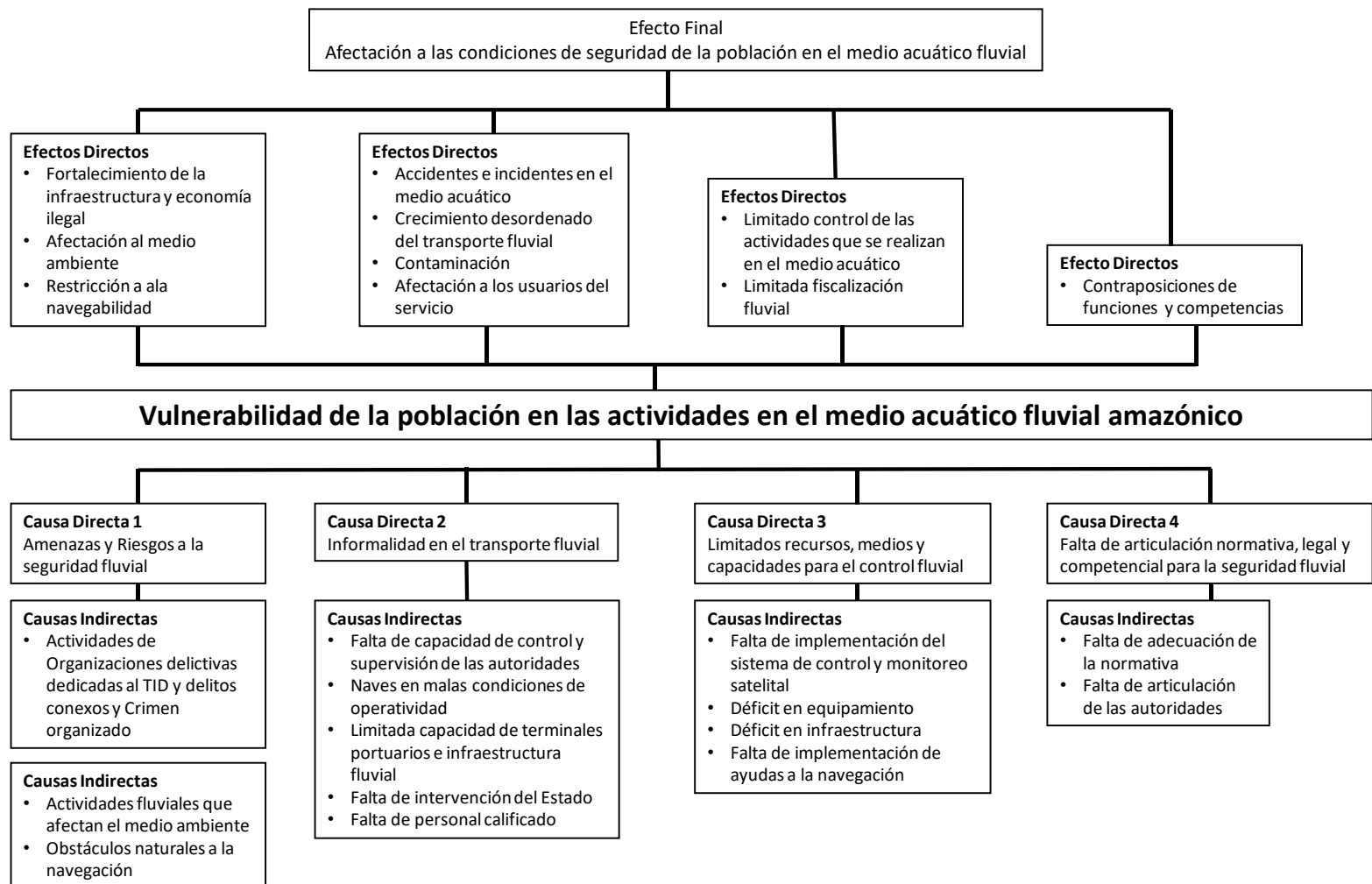


Figura 21. Árbol de causas y efectos para el Eje de Seguridad y Protección del Ámbito Fluvial Amazónico

4.2.1.3 Paso 3: Determinación de la situación futura deseada

De acuerdo al CEPLAN, la determinación de la situación futura deseada corresponde a la situación más favorable y factible de ser alcanzada en un plazo determinado, representando la finalidad de la política nacional mediante la acción coordinada del Estado. Esta situación orientará la selección de las alternativas de solución, así como, la definición de los objetivos prioritarios y sus logros esperados.

El horizonte temporal del presente estudio y de la situación futura deseada, es de 10 años; para tal efecto, y en razón a tratarse de un problema público relacionado a la condición de la seguridad y protección fluvial, se empleará como base, la información contenida en el Estudio Prospectivo de la Seguridad y Defensa Nacional al 2030 (SEDENA, 2015), con la finalidad de contextualizar los escenarios ahí descritos, y asociarlos a las variables del problema público enunciado.

A continuación, se describen conceptualmente y en forma resumida los componentes y sub componentes identificados por el SEDENA (2015), en su estudio prospectivo al 2030, en materia de seguridad y defensa, utilizados para la construcción del escenario apuesta. Así mismo, dichos componentes y sus tendencias son enunciados en la tabla 13.

1. Componente Inteligencia: cuya finalidad es producir conocimiento útil para la toma de decisiones, con el objeto de garantizar la vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad, defender la soberanía nacional, y promover el bienestar general y el desarrollo integral de la Nación.
2. Componente Identidad Nacional: es la conciencia nacional que otorga pertinencia de la comunidad afirmando su unión, en función de su patrimonio nacional y de su diversidad étnica y cultural. La identidad nacional en el país ha mostrado una tendencia positiva por el reconocimiento oficial, por parte del Estado, de la diversidad étnica y cultural.
3. Componente Gobernabilidad Democrática: es la condición necesaria de un Estado de Derecho, junto con la independencia de los poderes y un sistema legal que garantice el goce de las libertades y derechos de las personas, posee dos subcomponentes; (1) la Gestión Pública, entendida como el conjunto de acciones mediante las cuales las entidades tienden al logro de sus fines, objetivos y metas, los que están enmarcados por las políticas gubernamentales, mediante la implementación de políticas, suministra

bienes y servicios y aplica regulaciones con el objeto de cumplir sus funciones; (2) la Conflictividad Social, entendida como un proceso social dinámico en el que dos o más partes interdependientes perciben que sus intereses se contraponen, adoptando acciones que pueden constituir una amenaza a la gobernabilidad y/o el orden público.

4. Componente Infraestructura Crítica: son infraestructuras que proporcionan servicios esenciales como agua, energía, salud, sistema financiero, transporte, tecnologías de la información y comunicación, cuyo funcionamiento es indispensable para la vida de la población.
5. Componente Ciberseguridad: entendido como el conjunto de herramientas, políticas, conceptos de seguridad, salvaguardas de seguridad, directrices, métodos de gestión de riesgos, acciones, formación, prácticas idóneas, seguros y tecnologías que pueden utilizarse para proteger los activos de las organizaciones y a los usuarios del ciberespacio.
6. Componente Orden Interno: entendido como la existencia de condiciones de seguridad al interior del país, que garantizan el funcionamiento y la estabilidad del Estado, y cuenta con tres subcomponentes; (1) terrorismo, uso ilegal de la fuerza o violencia con la intención de coaccionar sociedades o gobiernos induciendo miedo en la población, con motivaciones y justificaciones políticas y/o ideológicas; (2) Tráfico Ilícito de Drogas, comercio global de carácter ilegal que comprende el cultivo, la manufactura, distribución y venta de sustancias prohibidas por la legislación; y (3) Crimen Organizado, delitos cometidos por organizaciones criminales compuestas por tres o más personas. Las tendencias indican que se incremente la demanda de drogas y la productividad por hectárea cultivada, en cuanto al terrorismo la tendencia indica el debilitamiento progresivo de los remanentes de Sendero Luminoso y en cuanto al crimen organizado se espera un incremento al 2030.

Con respecto al crimen organizado, sus principales manifestaciones en el Perú son la minería ilegal y la trata de personas. La minería ilegal está presente prácticamente en todas las regiones del país. Principalmente en Cusco, Madre de Dios y Puno. Existen 15 áreas naturales protegidas amenazadas por la minería ilegal. Una de ellas es la Reserva Nacional de Tambopata, cuya zona de amortiguamiento ha sido invadida por más de 15 mil mineros ilegales que extraen oro con maquinaria pesada y mercurio. Se calcula que

de los 5 millones de onzas que exporta el Perú anualmente, más de un millón o el 22% aproximadamente, corresponden a la minería ilegal. Esta actividad ilícita, genera anualmente utilidades por US\$ 1,000 millones y evade impuestos por US\$ 305 millones. Estudios estiman, que el oro ilegal que sale del Perú estaría arribando a EEUU, Dubái y Suiza, como destinos principales. La minería ilegal de oro, constituye hoy la principal actividad productiva ilícita en el Perú, superando largamente al narcotráfico en el valor de sus exportaciones. (SEDENA, 2015, pag.99).

7. Componente Relaciones Internacionales: entendida como las relaciones determinadas por la cooperación e interdependencia y se encuentran reguladas por el derecho internacional y la voluntad de las partes. La tendencia indica una mayor presión internacional para exigir el respeto a los valores democráticos y los derechos humanos.
8. Componente Defensa Nacional: entendida como el conjunto de medidas, previsiones y acciones que el Estado adoptadas con la finalidad de hacer frente a riesgos y amenazas a la Seguridad Nacional y para garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República; sus subcomponentes son el control territorial y el empleo del poder militar.
9. Componente Seguridad Económica: entendido como el estado en que los ciudadanos acceden a trabajo, ayuda social y a un ingreso básico, sus subcomponentes son: el patrimonio individual, el trabajo y las necesidades básicas.
10. Componente Seguridad Ciudadana: entendida como la acción integrada del Estado, con la colaboración de la ciudadanía, para asegurar la convivencia pacífica, la erradicación de la violencia y la utilización pacífica de las vías y espacios públicos, así como para contribuir a la prevención de la comisión de delitos y faltas.
11. Componente Seguridad Ambiental: entendido como el cuidado y preservación del medio ambiente y de los recursos naturales.
12. Componente Cambio Climático: es la variación global del clima por causas naturales y la acción del hombre; y se produce sobre todos los parámetros climáticos, como: temperatura, precipitaciones, nubosidad, etc. Se estima que la temperatura global aumentará entre 0.5 °C y 1.5 °C., y para los países en vías de desarrollo, estos experimentarán reducciones considerables en su biodiversidad hacia el 2030.

13. Componente Desastres: desastre es un evento natural o generado por el hombre, que produce efectos negativos en la salud, fuentes de sustento, hábitat físico, infraestructura, actividad económica y medio ambiente, posee tres subcomponentes; (1) desastres naturales, fenómenos naturales como terremotos, tsunamis, inundaciones, etc., que generan grandes pérdidas humanas y materiales; (2) desastres antrópicos, son las situaciones de emergencia provocadas por el ser humano; ya sea por negligencia, de manera intencional o como resultado de un accidente; y (3) Pandemias, enfermedad afecta a un número de individuos superior al esperado en una población durante un tiempo determinado.
14. Componente Demografía y Urbanización: la tendencia indica que, los procesos de urbanización continuarán incrementándose. Las ciudades concentrarán el 59% de la población global y se estima que la población mundial pasará de 7.1 mil millones actuales a 8.3 mil millones, siendo 24% el incremento para países en vías de desarrollo.
15. Empoderamiento Individual: la tendencia indica que el desarrollo de medios de acceso tecnológicos más veloces y eficientes a Internet, continuarán cambiando los patrones sociales, culturales, económicos y políticos, bajo los cuales las personas interactúan. Se espera un mayor acceso a la educación y que la tasa de alfabetización mundial sobrepase el 90% en el 2030.

Tabla 13

Componentes y Escenario Apuesta Prospectivo para la Seguridad y Defensa Nacional al 2030

Componente		Escenario Apuesta al 2030
1	Inteligencia	La capacidad del Sistema de Inteligencia y utilidad de sus productos es media alta.
2	Valores identidad nacional y cultura	El Perú es un país donde se respeta la interculturalidad, predominan los valores y existe una baja percepción de corrupción.
3	Gobernabilidad democrática	Se mantiene una tasa media de conflictos activos, los derechos políticos y libertades civiles son respetados y existe una media - alta efectividad gubernamental.
4	Infraestructura crítica	La matriz energética en el Perú se sustenta en gas. Se ha reducido la brecha en infraestructura de transportes
5	Ciberseguridad	Se cuenta con una capacidad suficiente para enfrentar los riesgos cibernéticos.
6	Orden interno	Los remanentes del terrorismo han sido derrotados, los cultivos de coca se han reducido significativamente, sin embargo, aún existen en zonas de frontera, las actividades ilegales, se han reducido.
7	Relaciones internacionales	El Perú es un actor internacional de rango medio
8	Defensa	Las capacidades operacionales de las FF.AA. han sido modernizadas, son interoperables y se emplean en el contexto de la Seguridad Multidimensional.
9	Seguridad ciudadana	Existe una baja percepción de inseguridad
10	Preservación del medio ambiente	La gestión ambiental se ha modernizado, las áreas terrestres y marinas protegidas se han incrementado y se encuentran controladas.
11	Mitigación cambio climático	La transformación productiva empleando Medidas de Desarrollo Limpio ha posibilitado que las emisiones de CO2 por habitante se reduzcan
12	Vulnerabilidad ante desastres	El Perú sigue siendo vulnerable ante desastres, el sistema de gestión de riesgos se encuentra fortalecido.
13	Demografía y urbanización	El perfil urbano y demográfico del Perú se ha desarrollado
14	Empoderamiento tecnológico y social de la población	Los niveles de educación se han incrementado sustancialmente, lo que ha contribuido a elevar el desarrollo humano en el país.
15	Seguridad Económica	Los indicadores macroeconómicos nos ubican como un país desarrollado (OCDE), la pobreza se ha reducido. La competitividad ha crecido en los ámbitos de infraestructura, instituciones y educación

Nota: Adaptado del Estudio Prospectivo de la Seguridad y Defensa Nacional al 2030

En base a los componentes y al escenario apuesta al 2030, para la seguridad y defensa nacional; así como, a las tendencias descritas, se procede a enunciar la situación futura deseada para el problema público relacionado a la vulnerabilidad de la población en las actividades en el medio acuático fluvial amazónico.

Enunciado de la situación futura deseada

“Para el año 2030, se cuenta con una presencia efectiva y permanente del Estado en materia de seguridad fluvial, a través de sus organismos competentes, permitiendo que las actividades en los espacios acuáticos se realicen de manera ordenada, segura y sostenible, mediante el fortalecimiento de las capacidades de las autoridades, una adecuada regulación y normatividad adaptada a la realidad fluvial; y la acción coordinada e integrada de los

sectores intervinientes, teniendo especial atención en el respeto de los derechos humanos, el desarrollo humano y el servicio al ciudadano”.

4.2.1.4 Paso 4: Selección de alternativas de solución

De acuerdo al CEPLAN las alternativas de solución constituyen los posibles cursos de acción para la solución del problema público. Para identificarlas o formularlas se toma como referencia la delimitación y estructuración del problema, así como la situación futura deseada.

Para tal efecto, se elabora el árbol de medios y fines, el cual, se realiza convirtiendo las problemáticas que aparecen en el árbol de problemas, en objetivos o situaciones deseables opuestas a dichos problemas, para enfrentar y mitigar el problema público, de la vulnerabilidad de la población en las actividades en el medio acuático fluvial amazónico, como se muestra en la Figura 22.

Así mismo, es pertinente indicar que el concepto de vulnerabilidad es entendido, como la capacidad disminuida de una persona, grupo, organización o sector, para anticiparse, hacer frente o resistir los efectos de un peligro natural o causado por la actividad humana, y para recuperarse de los mismos. En ese sentido, el árbol de medios y fines elaborado, señala como objetivo central, la disminución de la vulnerabilidad de la población en las actividades en el medio acuático fluvial amazónico; así como, los medios para conseguirlo.

De igual forma, y de acuerdo al CEPLAN, las alternativas de solución, deben cumplir criterios de selección como se muestra en la Tabla 14, con la finalidad de otorgar mayor legitimidad al proceso.

Tabla 14

Criterios Utilizados para la Selección de las Alternativas de Solución

Criterio	Descripción
Viabilidad	Se refiere a la aceptación política de la propuesta, siendo consistente con las políticas de Estado; se refiere también a la aceptación del público afectado por la política
Efectividad	Se refiere al impacto de la alternativa de solución en el logro del objetivo
Costo beneficio	Costos y beneficios relevantes para cada alternativa Y costos de oportunidad de los recursos utilizados
Efectos	Consideración de las consecuencias (positivas o negativas)

Nota. Adaptado de la Guía de políticas nacionales del CEPLAN

De igual forma, en la Tabla 15, se presenta la matriz de evaluación de alternativas de solución, para sistematizar la evaluación aplicada a cada alternativa de solución, de forma cualitativa, con el fin de priorizarlas, mediante la siguiente ponderación; 3 cumple con el criterio de selección, 2 cumple parcialmente y 1 no cumple.

En ese sentido, en la Tabla 16 se presenta la matriz de evaluación de alternativas de solución, donde fueron seleccionadas 12 alternativas, de las 18 propuestas inicialmente.

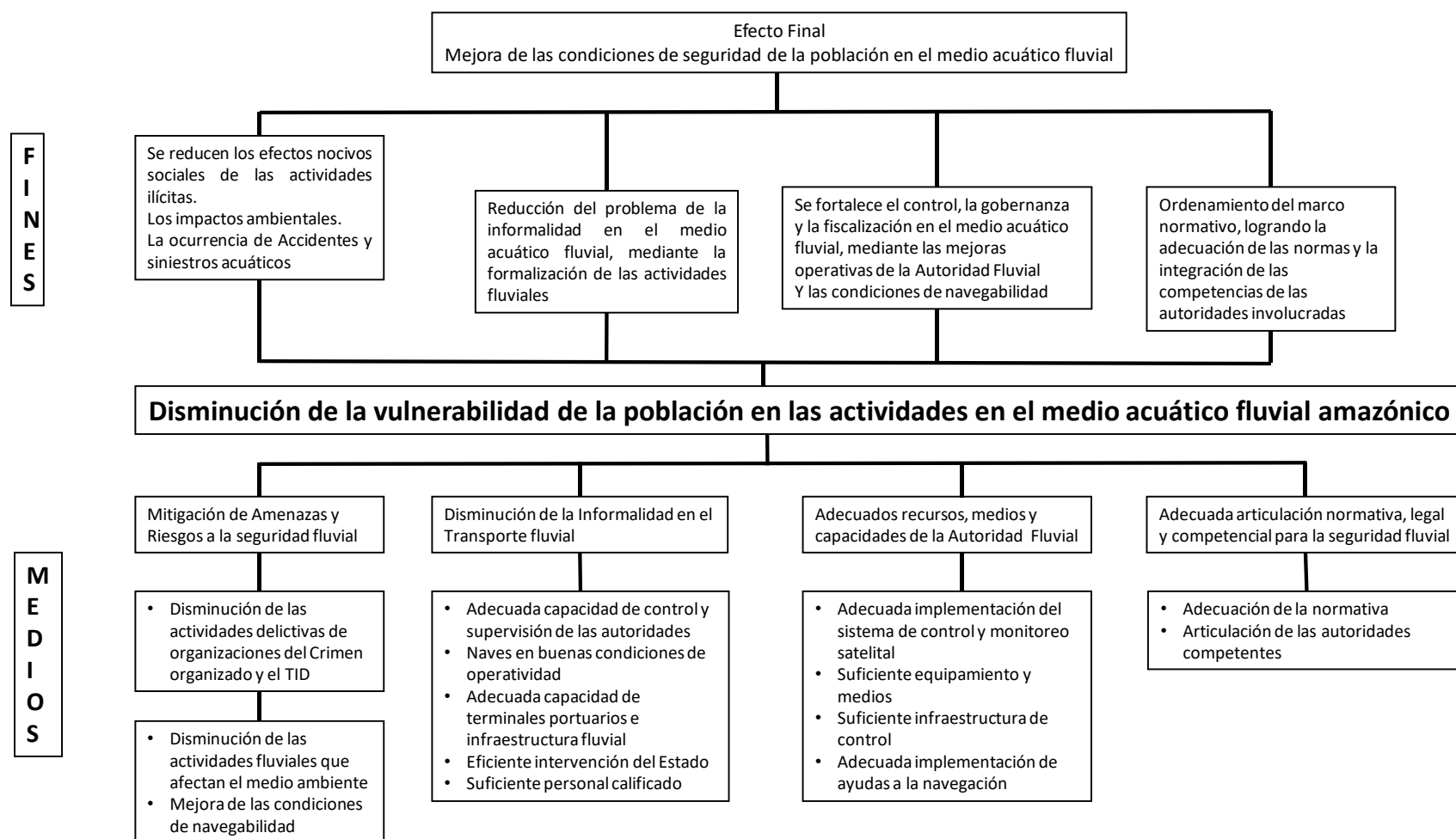


Figura 22. Árbol de medios y fines para el Eje de Seguridad y Protección del Ámbito Fluvial Amazónico

Tabla 15

Matriz de Alternativas de Solución

Problema	Alternativas de Solución (AS)	Causa	Sub causa
Vulnerabilidad de la población en las actividades en el medio acuático fluvial amazónico	AS1: Fortalecer la capacidad operativa del Estado para la detección y mitigación del TID y delitos conexos; y el crimen organizado en el ámbito fluvial. AS2: Promover alianzas estratégicas con Estados, organizaciones internacionales u otros, para establecer acciones destinadas a reducir las capacidades de las organizaciones del crimen organizado y TID AS3: Desarrollo campañas educativas e informativas dirigidas a promover la protección del medio ambiente acuático. AS4: Fortalecimiento de los procesos de gestión y evaluación ambiental de los organismos competentes en el ámbito fluvial. AS5: Implementación de una Comisión permanente para el manejo y gestión de la Hidrovía Amazónica, bajo un marco normativo especial AS6: Desarrollo de un sistema de incentivos y asistencia técnica para mejoras en la protección del medio ambiente.	Amenazas y Riesgos a la seguridad fluvial	Amenazas: Actividades de Organizaciones delictivas dedicadas al TID y delitos conexos y Crimen organizado Riesgos: Actividades fluviales que afectan el medio ambiente y Obstáculos naturales a la navegación
	AS7: Mejorar la gestión de control de los organismos involucrados el eje de seguridad fluvial impulsando la innovación, el uso de la tecnología de la información y la gestión por resultados AS8: Desarrollar un Programas de incentivos y de asistencia técnica para la formalización de las empresas del sector fluvial AS9: Desarrollar un programa de actualización y mejora de flota, brindando facilidades e incentivos para adoptar los estándares requeridos AS10: Promoción de la Inversión privada para el desarrollo de la infraestructura fluvial y la contribución al ordenamiento y formalización fluvial AS11: Fomentar la intervención del Estado mediante acciones para el desarrollo socio económico de las poblaciones ubicadas en el área de influencia de los ríos AS12: Fortalecimiento de los estándares de calidad en las instituciones educativas para la formación de tripulaciones fluviales AS13: Promover el desarrollo de programas educativos y cursos de formación específicos en el campo del transporte fluvial y actividades afines, así como, fomentar la investigación en la materia.	Informalidad en el Transporte fluvial	Falta de capacidad de control y supervisión de las autoridades Naves en malas condiciones de operatividad Limitada capacidad de terminales portuarios e infraestructura fluvial Falta de Intervención del Estado Falta de personal calificado
	AS14: Implementación integral de un sistema de información y monitoreo estandarizado; y servicios de información fluvial (SIF), para mejorar el control de las actividades del transporte fluvial AS15: Fortalecimiento de las capacidades de la Autoridad Fluvial (DICAPI), para el control de las actividades acuáticas fluviales mediante el incremento de recursos, actualización tecnológica, modernización de medios y el perfeccionamiento de la seguridad por fuerzas especializadas en la represión de ilícitos y en la seguridad operacional en los ríos navegables.	Limitados recursos, medios y capacidades de la Autoridad Fluvial	Falta de implementación del sistema de control y monitoreo satelital Déficit en equipamiento Déficit en infraestructura
	AS16: Desarrollo de adecuadas condiciones de navegabilidad en los ríos mediante la implementación de sistemas de señalización y de medición AS17: Desarrollo de un marco normativo integrado para la seguridad fluvial, en base a la adopción de estándares internacionales, aplicable al ámbito amazónico		Falta de implementación de ayudas a la navegación Falta de adecuación de la normativa
	AS18: Implementación de un Comité Especializado Permanente en Seguridad Fluvial Integral que emita las directrices necesarias en materia de planificación y coordinación, para que lidere los procesos de articulación en la materia, con los organismos intervinientes en la seguridad fluvial	Falta de articulación normativa, legal y competencial para la seguridad fluvial	Falta de articulación de las autoridades

Tabla 16
Matriz de Evaluación de Alternativas de Solución

Nº	Alternativas de Solución	Viabilidad	Efectividad	Costo beneficio	Efectos	Total
1	Fortalecer la capacidad operativa del Estado para la detección y mitigación del TID y delitos conexos; y el crimen organizado en el ámbito fluvial	2	2	3	3	10*
2	Promover alianzas estratégicas con Estados, organizaciones internacionales u otros, para establecer acciones destinadas a reducir las capacidades de las organizaciones del crimen organizado y TID	3	2	3	3	11
3	Desarrollo campañas educativas e informativas dirigidas a promover la protección del medio ambiente acuático	3	2	3	3	11
4	Fortalecimiento de los procesos de gestión y evaluación ambiental de los organismos competentes en el ámbito fluvial.	3	2	3	3	11
5	Implementación de una Comisión permanente para el manejo y gestión de la Hidrovía Amazónica, bajo un marco normativo especial	3	3	3	3	12
6	Desarrollo de un sistema de incentivos y asistencia técnica para la mejoras en la protección del medio ambiente	3	2	2	3	10*
7	Mejorar la gestión de control de los organismos involucrados en el eje de seguridad fluvial impulsando la innovación, el uso de la tecnología de la información y la gestión por resultados	3	2	2	3	10*
8	Desarrollar un Programas de incentivos y de asistencia técnica para la formalización de las empresas del sector fluvial	3	2	3	3	11
9	Desarrollar un programa de actualización y mejora de flota, brindando facilidades e incentivos para adoptar los estándares requeridos	3	2	2	2	9*
10	Promoción de la Inversión privada para el desarrollo de la infraestructura fluvial y la contribución al ordenamiento y formalización fluvial	2	3	3	3	11
11	Fomentar la intervención del Estado mediante acciones para el desarrollo socio económico de las poblaciones ubicadas en el área de influencia de los ríos	3	2	2	3	10*
12	Fortalecimiento de los estándares de calidad en las instituciones educativas para la formación de tripulaciones fluviales	3	3	3	3	12
13	Promover el desarrollo de programas educativos y cursos de formación específicos en el campo del transporte fluvial y actividades afines, así como, fomentar la investigación en la materia	3	3	3	3	12
14	Implementación integral de un sistema de información y monitoreo estandarizado; y servicios de información fluvial (SIF), para mejorar el control de las actividades del transporte fluvial	3	3	3	3	12
15	Fortalecimiento de las capacidades de la Autoridad Fluvial (DICAPI), para el control de las actividades acuáticas fluviales mediante el incremento de recursos, actualización tecnológica, modernización de medios y el perfeccionamiento de la seguridad por fuerzas especializadas en la represión de ilícitos y en la seguridad operacional en los ríos navegables.	3	3	3	3	12
16	Desarrollo de adecuadas condiciones de navegabilidad en los ríos mediante la implementación de sistemas de señalización y de medición	2	2	2	3	9*
17	Desarrollo de un marco normativo integrado para la seguridad fluvial, en base a la adopción de estándares internacionales, aplicable al ámbito amazónico	3	3	3	3	12
18	Implementación de un Comité Especializado Permanente en Seguridad Fluvial Integral que emita las directrices necesarias en materia de planificación y coordinación, para que lidere los procesos de articulación en la materia, con los organismos intervinientes en la seguridad fluvial	3	3	3	3	12

Nota. * Alternativas de solución descartadas

Alternativas de Solución (AS) seleccionadas

AS1: Promover alianzas estratégicas con Estados, organizaciones internacionales u otros, para establecer acciones destinadas a reducir las capacidades de las organizaciones del crimen organizado y el TID, en el ámbito fluvial.

AS2: Desarrollo de campañas educativas e informativas dirigidas a promover la protección del medio ambiente acuático.

AS3: Fortalecimiento de los procesos de gestión y evaluación ambiental de los organismos competentes en el ámbito fluvial.

AS4: Implementación de una Comisión permanente para el manejo y gestión de la Hidrovía Amazónica, bajo un marco normativo especial.

AS5: Desarrollo de un programa de incentivos y de asistencia técnica para la formalización de las empresas del sector fluvial.

AS6: Promoción de la inversión privada para el desarrollo de la infraestructura fluvial para la contribución al ordenamiento y formalización fluvial.

AS7: Fortalecimiento de los estándares de calidad en las instituciones educativas para la formación y capacitación de tripulaciones y operarios fluviales

AS8: Promover el desarrollo de programas educativos y cursos de formación específicos para las cualificaciones profesionales en navegación interior y actividades afines; así como, el fomento de la investigación científica en la materia.

AS9: Implementación integral de un sistema de información y monitoreo estandarizado; y servicios de información fluvial (SIF), para mejorar el control de las actividades del transporte fluvial.

AS10: Fortalecimiento de las capacidades de la Autoridad Fluvial (DICAPI), para el control de las actividades acuáticas fluviales, mediante el incremento de recursos, actualización tecnológica, modernización de medios y el perfeccionamiento de la seguridad por fuerzas especializadas en la represión de ilícitos y en la seguridad operacional en los ríos navegables.

AS11: Desarrollo de un marco normativo integrado para la seguridad fluvial, en base a la adopción de estándares internacionales, adaptándolos al contexto del ámbito amazónico.

AS12: Implementación de un Comité Especializado Permanente en Seguridad Fluvial Integral que emita las directrices necesarias en materia de planificación y coordinación, para que lidere los procesos de articulación en la materia, con los organismos intervinientes en la seguridad fluvial

4.2.2 Etapa de Formulación

4.2.2.1 Paso 5: Elaboración de los objetivos prioritarios e indicadores

De acuerdo al CEPLAN, los objetivos prioritarios son los cambios que se buscan alcanzar para prevenir, reducir o solucionar el problema público y conducen a la situación futura deseada.

Para tal efecto, en la Tabla 17, se enuncian los cuatro Objetivos Prioritarios identificados y sus principales indicadores.

Tabla 17

Matriz de Objetivos Prioritarios

Objetivo Prioritario	Indicador	Entidades Responsables
OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial	- Nº de inspecciones con infracción - Nº de incautaciones de actividades ilícitas - Nº de accidentes y siniestros acuáticos - Índice de incumplimiento de normas - Porcentaje de integración del Sistema de Identificación y Monitoreo del Tráfico Acuático - Percepción de la seguridad por los usuarios	DICAPI MTC
OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles.	- Nº de terminales y atracaderos certificados - Nº de naves certificadas - Tasa de ocupación de terminales y atracaderos - Grado de satisfacción de los usuarios	MTC APN DICAPI
OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial	- Tasa de control de las Agencias fluviales que cumplen con los requisitos impuestos - Tasa de control de embarcaciones que cumplen con los requisitos impuestos - Tasa de control de terminales y atracaderos que cumplen con los requisitos impuestos	MTC APN DICAPI
OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral	- Porcentaje de implementación de sistemas organizativos propuestos - Porcentaje de implementación de la normativa desarrollada	MTC APN DICAPI

Objetivos Prioritarios

OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial

OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles

OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial

OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral

4.2.2.2 Paso 6: Elaboración de lineamientos

De acuerdo al CEPLAN, los lineamientos marcan la manera estratégica sobre la cual se organizarán las intervenciones para alcanzar los objetivos prioritarios, en ese sentido, en la Tabla 18, se describen y se alinean con los objetivos prioritarios, los doce lineamientos identificados.

Tabla 18

Matriz de Lineamientos y Objetivos Prioritarios

Objetivo Prioritario	Lineamiento
OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial	L1: Fortalecer, ampliar y modernizar las capacidades de la Autoridad Fluvial para el ejercicio de sus funciones, permitiendo mayor eficiencia en el cumplimiento de los mandatos legales para el control y vigilancia de las actividades acuáticas L2: Asegurar y promover la sostenibilidad medioambiental en el medio acuático L3: Desarrollar acciones para minimizar el riesgo de accidentes en el medio acuático L4: Fortalecer la capacidad de acción para la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad fluvial L5: Promover la formación y cualificación del RRHH, para su desempeño en el ámbito fluvial L6: Participar activamente y desarrollar lazos de confianza mutua con organismos internacionales, mediante mecanismos de cooperación bilaterales y multilaterales, en materia de seguridad fluvial y protección del medio ambiente.
OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles.	L7: Desarrollar y consolidar el sistema de infraestructura fluvial para proveer condiciones de operación seguras, eficientes y sostenibles. L8: Promover la inversión privada para el desarrollo de infraestructura fluvial.
OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial	L9: Consolidar el control y la seguridad del transporte fluvial y de las instalaciones portuarias fluviales L10: Promover acciones encaminadas a la formalización del transporte fluvial
OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral	L11: Adecuar y optimizar la estructura organizacional y el marco normativo para la eficiente gestión del eje de seguridad y protección fluvial. L12: Fortalecer la coordinación y articulación de las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados a la seguridad y protección fluvial; y la sostenibilidad de recursos y ecosistemas del ámbito fluvial.

4.2.2.3 Paso 7: Identificación de los servicios y estándares de cumplimiento

En la Tabla 19 se proponen doce servicios y estándares de cumplimiento, entendidos como los productos que reciben los usuarios, de acuerdo a las necesidades de la población objeto de la política pública, como resultado de los procesos misionales de las entidades públicas competentes. Así mismo, se definirán los estándares de cumplimiento, entendidos como un criterio exigible, es decir, un rango aceptable de calidad para un determinado servicio, de manera que se garantice la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos y el respeto de sus derechos.

En la Tabla 20, se presenta la matriz de articulación entre los servicios a ser entregados para el cumplimiento de la Política Nacional del eje de seguridad y protección fluvial y los lineamientos y objetivos prioritarios propuestos.

Tabla 19

Matriz de Servicios y Estándares de Cumplimiento

N°	Servicios	Estándar
1	Seguridad y protección permanente en el medio acuático fluvial	Permanencia
2	Vigilancia y control permanente de las actividades en el medio acuático fluvial	Permanencia
3	Prevención y preservación del medio ambiente, ecosistemas y recursos del ámbito fluvial amazónico	Sostenibilidad ambiental
4	Información especializada para la conservación de los ecosistemas, de manera oportuna	Sostenibilidad ambiental
5	Fiscalización oportuna a los administrados de los sectores económicos productivos involucrados con el ámbito fluvial	Oportunidad
6	Respuesta inmediata de apoyo a la población del área de influencia ante casos de desastres naturales, siniestros o pandemias ocurridos o con vinculación al ámbito fluvial	Oportunidad
7	Respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento fluvial	Accesibilidad geográfica / Oportunidad
8	Gestión de la educación investigación científica y cualificación de actores del ámbito fluvial amazónico	Accesibilidad geográfica
9	Gestión permanente para la formalización de los componentes del transporte fluvial	Accesibilidad geográfica
10	Promoción oportuna de las inversiones en materia de Desarrollo de la infraestructura fluvial	Accesibilidad geográfica / Oportunidad
11	Control oportuno de las naves y de las instalaciones portuarias que integran el sistema fluvial	Oportunidad
12	Mantenimiento permanente de ayudas a la navegación en el ámbito fluvial amazónico	Permanencia
13	Mejora las condiciones administrativas y normativas de la seguridad y protección fluvial	Permanencia

Tabla 20

Matriz de Alineación de Servicios y Estándares de Cumplimiento

Servicio	Estándar	OP	Lineamiento	Definición	Indicador	Responsable
S1: Seguridad y protección permanente en el medio acuático fluvial	Permanencia	OP1	L1, L2, L3, L4, L6, L11, L12	Proporcionar el control y protección permanente de las actividades que se desarrollen dentro del área de responsabilidad	Porcentaje de actividades que cumplen con la normatividad, respecto al total de actividades controladas	DICAPI, MTC
S2: Vigilancia y control permanente de las actividades en el medio acuático fluvial	Permanencia	OP1	L1, L3, L4, L6	Proporcionar la vigilancia y el monitoreo permanente de las actividades que se desarrollen dentro del área de responsabilidad	Porcentaje de cobertura de vigilancia, respecto al área de responsabilidad	DICAPI, MTC
S3: Prevención y preservación del medio ambiente, ecosistemas y recursos del ámbito fluvial amazónico	Sostenibilidad ambiental	OP1	L1, L2, L11, L12	Ejecución de acciones para la protección del medio ambiente	Número de acciones preventivas	DICAPI, MTC
S4: Información especializada para la conservación de los ecosistemas, de manera oportuna	Sostenibilidad ambiental	OP1	L2, L11, L12	Contribuir con información oportuna para la protección del medio ambiente	Número de documentos emitidos	DICAPI, MYC
S5: Fiscalización oportuna a los administrados de los sectores económicos productivos involucrados con el ámbito fluvial	Oportunidad	OP1	L7, L8	Comprende investigar la comisión de posibles infracciones administrativas sancionables y la de imponer sanciones por el incumplimiento de obligaciones y compromisos derivados de los instrumentos de gestión.	Porcentaje de entidades fiscalizadas y sancionadas de manera oportuna	MTC, DICAPI, APN
S6: Respuesta inmediata de apoyo a la población del área de influencia ante casos de desastres naturales, siniestros o pandemias ocurridos o con vinculación al ámbito fluvial	Oportunidad	OP1	L1, L3	Participar en el apoyo a la población afectada por desastres naturales de manera oportuna y permanente, mientras dure la emergencia	Número de ciudadanos atendidos o beneficiados	DICAPI
S7: Respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento fluvial	Accesibilidad geográfica / Oportunidad	OP1	L1, L3	Efectuar el apoyo oportuno ante la presencia de cualquier evento que ponga en riesgo la vida humana en el área de responsabilidad	Porcentaje de operaciones de búsqueda y salvamento	DICAPI
S8: Gestión de la educación investigación científica y cualificación de actores del ámbito fluvial amazónico	Accesibilidad geográfica	OP1	L5	Consiste en la promoción de programas de capacitación, la certificación de instituciones competentes	Numero de instituciones certificadas	DICAPI
S9: Gestión permanente para la formalización de los componentes del transporte fluvial	Accesibilidad geográfica	OP3	L9, L10, L11, L12	Consiste en el desarrollo de actividades para contribuir en el proceso de formalización de entidades del sector	Porcentaje del nivel de administrados formalizados	MTC, DICAPI
S10: Promoción oportuna de las inversiones en materia de Desarrollo de la infraestructura fluvial	Accesibilidad geográfica / Oportunidad	OP2	L7, L8	Consiste en promover el desarrollo de inversiones portuarias públicas y privadas, concurrentes con el Plan de Desarrollo Portuario Nacional a lo largo del litoral peruano.	Porcentaje de iniciativas de inversión públicas y privadas alcanzadas	MTC
S11: Control oportuno de las naves y de las instalaciones portuarias que integran el sistema fluvial	Oportunidad	OP1	L1, L5, L7, L9, L10, L11, L12	Consiste en la verificación y supervisión de Las naves que prestan el servicio de transporte fluvial deben contar con las certificaciones, de acuerdo con la reglamentación vigente durante todo el desarrollo de sus actividades	Porcentaje de naves e instalaciones con control de documentación oportuna dentro de los plazos establecidos	MTC, DICAPI, APN
S12: Mantenimiento permanente de ayudas a la navegación en el ámbito fluvial amazónico	Permanencia	OP1	L1, L7, L8	Consiste en la ejecución permanente de las ayudas a la navegación mantenimiento	Porcentaje de ayudas a la navegación implementadas y operativas	DICAPI / DIHIDRONAV
S13: Mejora las condiciones administrativas y normativas de la seguridad y protección fluvial	Permanencia	OP4	L11, L12	La integración de los procedimientos organizativos, funcionales y normativos de las distintas instituciones públicas vinculadas	Porcentaje del nivel de implementación de las medidas administrativas tomadas	MTC, DICAPI, APN

4.2.2.3 Paso 8: Identificación de las políticas relacionadas

De acuerdo al CEPLAN en este paso se busca, que las políticas nacionales estén alineadas y coordinadas con las prioridades nacionales y con otras políticas nacionales, para lograr resultados de manera más efectiva, logrando la coherencia de la planificación estratégica. En tal sentido, a través de las Tablas 21 y 22, se presenta, el alineamiento con las políticas nacionales marítima y de seguridad y defensa nacional respectivamente, existiendo en ambos casos una correspondencia y alineación positiva.

Tabla 21

Matriz de Alineamiento Vertical con la Política Nacional Marítima

Objetivos de la PNM vinculados	Objetivos de la Política Nacional Fluvial Amazónica del Eje de Seguridad y protección
Objetivo Prioritario 1 Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial
Objetivo Prioritario 2 Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.	OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles. OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial
Objetivo Prioritario 3 Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.	OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles. OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial
Objetivo Prioritario 4 Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral
Objetivo Prioritario 5 Fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo.	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral

Tabla 22

Matriz de Alineamiento Vertical con la Política Nacional de Seguridad y Defensa

Objetivos de la PNSD vinculados	Objetivos Prioritarios de la Política Nacional Fluvial Amazónica del Eje de Seguridad y protección
El primer objetivo está relacionado con el conjunto de previsiones y acciones que el Estado genera y ejecuta permanentemente para garantizar la soberanía, independencia e integridad territorial, así como la protección de los intereses nacionales: “Garantizar la soberanía, la independencia, la integridad territorial y la protección de los intereses nacionales”.	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral
El segundo objetivo está relacionado con el conjunto de previsiones y acciones que el Estado adopta permanentemente para garantizar la estabilidad y el normal funcionamiento de la institucionalidad político jurídica: “Garantizar el Orden Interno contribuyendo al normal funcionamiento de la institucionalidad político jurídica del Estado”.	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral
El tercer objetivo está relacionado con el Desarrollo Humano, que es el proceso de creación, ampliación o incremento racional, sostenido y sustentable de las condiciones económicas, sicosociales, políticas, científicas, tecnológicas, ambientales y militares, que permitan alcanzar crecientes niveles de bienestar general: “Alcanzar niveles de desarrollo sostenible que contribuyan a garantizar la seguridad nacional”	OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles. OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial

En las Tablas 23 y 24 se presentan las matrices de alineación vertical entre las políticas de Estado del Acuerdo Nacional y los Objetivos del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (PEDN) respectivamente, y de acuerdo a la Tabla 25, se presentan las Políticas Nacionales, Planes y Estrategias, vinculadas a la Política Nacional Fluvial Amazónica del Eje de Seguridad y Protección. Finalmente, en la Tabla 26 se presenta la matriz de consistencia donde se articulan los productos entregables de la formulación de política nacional.

Tabla 23

Matriz de Alineamiento vertical con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional

Ejes temáticos del Acuerdo Nacional	Políticas de Estado del Acuerdo Nacional	Objetivos Prioritarios de la Política Nacional Fluvial Amazónica del Eje de Seguridad y protección
Competitividad del país	Décimo novena: “Desarrollo sostenible y gestión ambiental”	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial
	Décimo octava: “Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica”.	OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral
	Vigésimo primera: “Desarrollo en infraestructura y vivienda”	OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles.
Estado eficiente, transparente y descentralizado	Trigésimo tercera: “Sobre los recursos hídricos”	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial
	Vigésimo séptima: “Erradicación de la producción, el tráfico y el consumo ilegal de drogas”.	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral
	Trigésimo segunda: “Gestión de riesgo de desastres”	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial
	Vigésimo: “Desarrollo de la Ciencia y la Tecnología”	OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial
Democracia y Estado de derecho	Novena “Política de Seguridad Nacional”.	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral

Tabla 24

Matriz de Alineamiento vertical con el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (PEDN)

Objetivos Nacionales del PEDN Ejes Estratégicos	Objetivos Nacionales Específicos del PEDN	Objetivos Prioritarios de la Política Nacional Fluvial Amazónica del Eje de Seguridad y protección
Desarrollo regional equilibrado e infraestructura adecuada.	Fomentar programas y proyectos de desarrollo regional en cada uno de los corredores económicos interoceánicos e impulsar su financiamiento mediante alianzas estratégicas del Perú con Brasil y los países desarrollados. Crear incentivos económicos y financieros para la inversión productiva orientada al mercado interno y externo, así como para la descentralización de la infraestructura y la producción, en el marco del desarrollo económico, social y productivo regional y de las fronteras.	OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles. OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles.
Igualdad de oportunidades y acceso universal a los servicios básicos.	Establecer la normativa para proteger la salud ambiental y fiscalizar su cumplimiento. Asegurar una oferta de educación técnico productiva de calidad articulada a las demandas de desarrollo local y nacional.	OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial
Economía competitiva con alto nivel de empleo y productividad.	Impulsar la inversión en infraestructura logística y productiva local y regional, pública y privada, incluyendo la infraestructura hidráulica mayor y menor, el sistema de infraestructura de riego y drenaje, y convertir las vías interoceánicas en corredores económicos transversales.	OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles
Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de Gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional.	Prevenir, disuadir y sancionar las conductas y las prácticas sociales que afectan la tranquilidad, la integridad y la libertad de las personas, así como la propiedad pública y privada. Garantizar la presencia efectiva del Estado en las zonas vulnerables a la violencia, la especialización de los responsables de resguardar la seguridad ciudadana, la adecuada cobertura y operatividad del servicio por parte de la Policía Nacional, así como su capacitación y asunción de valores éticos y cívicos, y una remuneración apropiada. Garantizar la presencia efectiva del Estado en las zonas susceptibles a la violencia terrorista y al tráfico ilícito de drogas.	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial

Tabla 25

Políticas Nacionales, Planes y Estrategias Vinculadas a la Política Nacional Fluvial Amazónica del Eje de Seguridad y Protección.

Política	Organismo Conductor	Número de la norma que la aprueba
Política nacional forestal y de fauna silvestre	MINAGRI	DECRETO SUPREMO N° 009-2013-MINAGRI
Plan nacional de recursos hídricos	MINAGRI	DECRETO SUPREMO N° 013-2015-MINAGRI
Política y estrategia nacional de recursos hídricos	MINAGRI	DECRETO SUPREMO N° 006-2015-MINAGRI
Plan nacional de gestión integral de residuos sólidos	MINAM	RESOLUCION MINISTERIAL N° 191-2016-MINAM
Estrategia para el reforzamiento de la gestión ambiental descentralizada	MINAM	RESOLUCION MINISTERIAL N° 254-2014-MINAM
Estrategia nacional sobre bosques y cambio climático	MINAM	DECRETO SUPREMO N° 007-2016-MINAM
Política nacional del ambiente	MINAM	DECRETO SUPREMO N° 012-2009-MINAM
Política de seguridad y defensa nacional	MINDEF	DECRETO SUPREMO N° 012-2017-DE
Estrategia nacional para la interdicción de la minería ilegal	MINEM	DECRETO SUPREMO N° 003-2014-PCM
Plan nacional contra la trata de personas 2017-2021	MININTER	DECRETO SUPREMO N° 017-2017-IN
Política nacional de promoción de la inversión privada en asociaciones público - privadas y proyectos en activos	MEF	DECRETO SUPREMO N° 077-2016-EF
Plan nacional de derechos humanos 2018-2021	MINJUS	DECRETO SUPREMO N° 002-2018-JUS
Política nacional frente a la trata de personas y sus formas de explotación	PCM	DECRETO SUPREMO N° 001-2015-JUS
Estrategia sectorial para la formalización laboral 2018-2021	MINTRA	RESOLUCION MINISTERIAL N° 071-2018-TR
Plan nacional de seguridad y salud en el trabajo 2021	MINTRA	DECRETO SUPREMO N° 005-2017-TR
Estrategias de lucha contra la minería ilegal en áreas naturales protegidas de administración nacional 2017-2021	MINAM	RESOLUCION PRESIDENCIAL N° 249-2017-SERNANP
Estrategia nacional para reducir el tráfico ilegal de fauna silvestre en el Perú 2017-2027 y su plan de acción 2017-2022	MINAGRI	DECRETO SUPREMO N° 011-2017-MINAGRI
Plan nacional de gestión del riesgo de desastres 2014-2021	PCM	DECRETO SUPREMO N° 034-2014-PCM
Política nacional del sector transportes	MTC	RESOLUCION MINISTERIAL N° 817-2006-MTC/09
Política nacional para el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación tecnológica	PCM	DECRETO SUPREMO N° 015-2016-PCM
Política nacional de protección y defensa del consumidor	PCM	DECRETO SUPREMO N° 006-2017-PCM
Política nacional de gestión del riesgo de desastres	PCM	DECRETO SUPREMO N° 111-2012-PCM
Estrategia nacional de lucha contra las drogas 2017-2021	PCM	DECRETO SUPREMO N° 061-2017-PCM

Tabla 26

Matriz de Consistencia de Política Nacional Fluvial Amazónica para el Eje de Seguridad de Protección

Problema General	Causas	Causas Indirectas	Alternativas de Solución (AS)	Objetivos Prioritarios (OP)	Lineamientos (L)
Vulnerabilidad de la población en las actividades en el medio acuático fluvial amazónico	Amenazas y riesgos a la seguridad fluvial	Actividades de organizaciones delictivas dedicadas al TID y delitos conexos y Crimen organizado Actividades fluviales que afectan el medio ambiente Obstáculos naturales a la navegación, desastres y conflictos sociales	AS1: Promover alianzas estratégicas con Estados, organizaciones internacionales u otros, para establecer acciones destinadas a reducir las capacidades de las organizaciones del crimen organizado y TID, en el ámbito fluvial. AS2: Desarrollo de campañas educativas e informativas dirigidas a promover la protección del medio ambiente acuático AS3: Fortalecimiento de los procesos de gestión y evaluación ambiental de los organismos competentes en el ámbito fluvial	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial	L1: Fortalecer, ampliar y modernizar las capacidades de la Autoridad Fluvial para el ejercicio de sus funciones, permitiendo mayor eficiencia en el cumplimiento de los mandatos legales para el control y vigilancia de las actividades acuáticas L2: Asegurar y promover la sostenibilidad medioambiental en el medio acuático L3: Minimizar el riesgo de accidentes en el medio acuático L4: Fortalecer la capacidad de acción para la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad fluvial L6: Participar activamente y desarrollar lazos de confianza mutua con organismos internacionales, mediante mecanismos de cooperación bilaterales y multilaterales, en materia de seguridad fluvial y protección del medio ambiente. L5: Promover la formación y cualificación del RRHH, para su desempeño en el ámbito fluvial L7: Desarrollar y consolidar el sistema de infraestructura fluvial para proveer condiciones de operación seguras, eficientes y sostenibles. L8: Promover la inversión privada para el desarrollo de infraestructura fluvial L9: Consolidar el control y la seguridad del transporte fluvial y de las instalaciones portuarias fluviales L10: Promover acciones encaminadas a la formalización del transporte fluvial.
	Informalidad en el transporte fluvial	Falta de capacidad de control y supervisión de las autoridades Naves en malas condiciones de operatividad Limitada capacidad de terminales portuarios e infraestructura fluvial Falta de intervención del Estado Falta de personal calificado	AS4: Implementación de una Comisión permanente para el manejo y gestión de la Hidrovía Amazónica, bajo un marco normativo especial AS5: Desarrollo de un programa de incentivos y de asistencia técnica para la formalización de las empresas del sector fluvial. AS6: Promoción de la inversión privada para el desarrollo de la infraestructura fluvial para la contribución al ordenamiento y formalización fluvial AS7: Fortalecimiento de los estándares de calidad en las instituciones educativas para la formación y capacitación de tripulaciones y operarios fluviales AS8: Promover el desarrollo de programas educativos y cursos de formación específicos para las cualificaciones profesionales en navegación interior y actividades afines; así como, el fomento de la investigación científica en la materia.	OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles. OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial	
	Limitados medios, recursos y capacidades para el control fluvial	Falta de implementación del sistema de control y monitoreo satelital Déficit en equipamiento Falta de implementación de ayudas a la navegación	AS9: Implementación integral de un sistema de monitoreo y control satelital de forma integrada; y servicios de información fluvial (SIF). AS10: Incremento de recursos, actualización tecnológica y modernización de medios de la Autoridad Fluvial para el control efectivo de las actividades acuáticas fluviales.	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial	L1: Fortalecer, ampliar y modernizar las capacidades de la Autoridad Fluvial para el ejercicio de sus funciones, permitiendo mayor eficiencia en el cumplimiento de los mandatos legales para el control y vigilancia de las actividades acuáticas L4: Fortalecer la capacidad de acción para la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad fluvial
	Falta de articulación normativa, legal y competencial para la seguridad fluvial	Falta de adecuación de la normativa Falta de articulación de las autoridades	AS11: Desarrollo de un marco normativo integrado para la seguridad fluvial, en base a la adopción de estándares internacionales, adaptándolos al contexto del ámbito amazónico AS12: Implementación de un Comité Especializado Permanente en Seguridad Fluvial Integral que emita las directrices necesarias en materia de planificación y coordinación, para que lidere los procesos de articulación en la materia, con los organismos intervinientes en la seguridad fluvial	OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral	L11: Adecuar y optimizar la estructura organizacional y el marco normativo para la eficiente gestión del eje de seguridad y protección. L12: Fortalecer la coordinación y articulación de las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados a la seguridad y protección fluvial; y la sostenibilidad de recursos y ecosistemas del ámbito fluvial

4.3 Contrastación y validación de Hipótesis

De acuerdo a Martínez (2006), una investigación tendrá un alto nivel de *validez* en la medida en que sus resultados reflejen una imagen lo más completa posible, clara y representativa de la realidad o situación estudiada; sobre la *confiabilidad* en una investigación indica que, ésta se manifiesta cuando varios observadores al estudiar la misma realidad concuerdan en sus conclusiones; es decir que la confiabilidad está orientada hacia el nivel de concordancia interpretativa entre diferentes observadores, evaluadores o jueces del mismo fenómeno.

En ese mismo sentido, indica que la *triangulación* en una investigación, mejora notablemente los resultados, su validez y confiabilidad. La triangulación consiste en combinar diferentes formas, técnicas y procedimientos cualitativos o cuantitativos, para utilizar sus resultados, de forma pertinente y de manera que aporten utilidad a la consecución de los objetivos de la investigación.

Discusión para la contratación y validación de las Hipótesis planteados

Para efectos de la validación de las hipótesis planteadas, se considera fundamental, que los resultados de la investigación, reflejen una imagen lo más completa posible y representativa de la realidad, tal como se muestra en la Figura 23.

ESQUEMA DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN FLUVIAL AMAZÓNICA

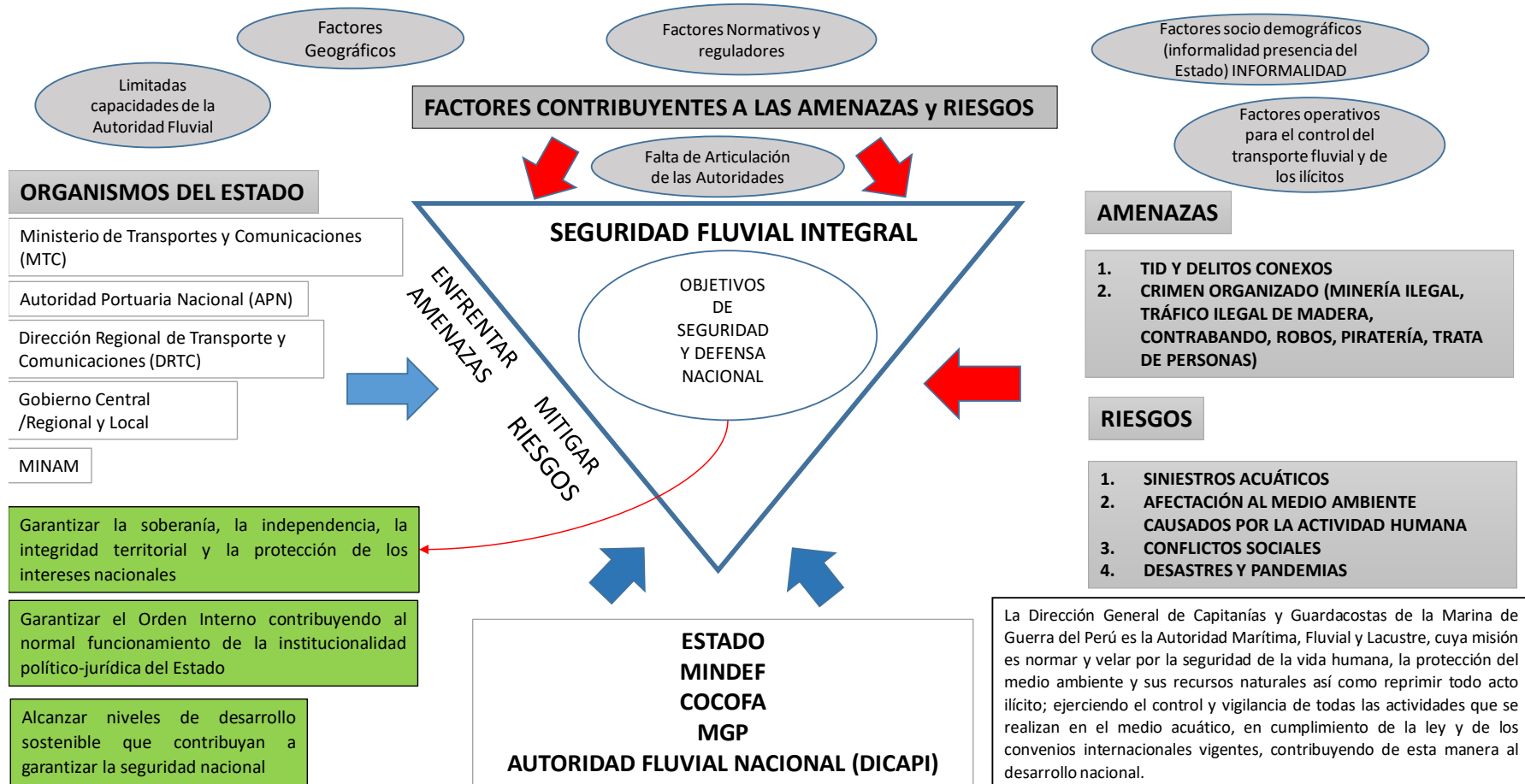


Figura 23. Esquema de la Seguridad y Protección Fluvial.

El esquema mostrado en la Figura 23, representa cómo el Eje de Seguridad Fluvial se encuentra enmarcado dentro de los objetivos de seguridad y defensa nacional; cuyo objeto es garantizar la condición de seguridad en su ámbito de responsabilidad, a fin de permitir condiciones propicias para el desarrollo regional y nacional; y el consiguiente bienestar de la población.

De igual forma, muestra cómo las amenazas y riesgos identificados, desequilibran la condición de seguridad; así como también, los factores potenciadores de las amenazas y riesgos coadyuvan en generar esa afectación a la seguridad, los cuales son identificados como; las limitadas capacidades de las autoridades, los factores geográficos, los factores normativos y reguladores, los factores sociodemográficos que propician condiciones para la informalidad, los factores operativos; y la falta de articulación de las autoridades competentes.

Para tal efecto, también grafica cómo los organismos del Estado involucrados contrarrestan dichas afectaciones; teniendo como actor principal al Ministerio de Defensa a través de la Marina de Guerra y de la Autoridad Fluvial (DICAPI); que en concordancia a lo dispuesto en el Decreto Legislativo 1147, en el cual la Autoridad Marítima Nacional es facultada para realizar la administración de las áreas acuáticas, las operaciones que en éstas se realizan y los servicios que se prestan o reciben, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en los ríos navegables, la protección del medio ambiente acuático, y la represión de las actividades ilícitas, en el ámbito de su jurisdicción.

Del mismo modo, el esquema representa cómo, ante las afectaciones a la seguridad identificadas, otros organismos del Estado intervienen, cada uno en su ámbito de competencia y de acuerdo a su propia reglamentación; por lo que, la articulación normativa, organizativa, administrativa y operativa es fundamental.

En lo relacionado al concepto de *triangulación*, se aplicó la técnica de la entrevista a expertos y especialistas, quienes aportaron información relevante desde diferentes perspectivas y enfoques, información que fue recogida y ampliada durante el análisis documental, finalmente, se empleó el juicio de expertos, para la validación de los resultados obtenidos.

En la Tabla 27, se presenta la contrastación entre los objetivos prioritarios de la propuesta de política de nacional elaborada y los principales estudios relacionados, presentados en el

marco teórico; donde se muestra, la alineación y contrastación positiva de los resultados, que refuerzan la validez de las hipótesis presentadas.

Tabla 27

Matriz de Contrastación de los Objetivos Prioritarios con Resultados de Investigaciones Relacionadas

Estudios similares presentados en marco teórico	Resultados relacionados	Objetivos Prioritarios Propuestos alineados
Jaimurzina, y Wilmsmeier (2017), presentando cuatro temas concretos que podrían abordarse como objetivos de una política pública ante la problemática de la movilidad y transporte fluvial	(1) la mejora de la capacidad y calidad de la infraestructura fluvial; (2) el establecimiento de sistemas de información y de seguimiento estandarizado que mejoren las actividades de la flota de transporte fluvial; (3) el fomento y el establecimiento de nuevos mercados; y (4) el perfeccionamiento de la seguridad por fuerzas especializadas en la represión de ilícitos y en la seguridad operacional en los ríos navegables	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles. OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral
Reátegui (2018), en su investigación presenta una propuesta de modelo de gestión para Hidrovías en el Perú	Presenta catorce elementos esenciales: desarrollo de estrategias, desarrollo e integración de la infraestructura portuaria e hidroviaria, desarrollo de flota mercante, voluntad política, institucionalidad específica, comercio internacional, empleo de información y tecnología, marco legal apropiado, capacitación del recurso humano, comunión de intereses de actores involucrados, dimensión ambiental, financiamiento, ética / integridad / transparencia y consenso, cooperación y coordinación internacional.	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles. OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral
Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, (2007), elaboró un estudio sobre la Caracterización Ocupacional del Transporte Acuático en el Subsector Fluvial de Colombia	El estudio concluye en la necesidad de aprovechar el potencial que ofrece el ámbito fluvial, mediante: el desarrollo de proyectos de infraestructura portuaria fluvial Intermodal, el desarrollo de planes de acción para los proyectos de integración a nivel internacional, suramericano y regional; el establecimiento de políticas de transporte acuático fluvial, así como la revisión y ajuste de la normatividad nacional al contexto internacional. Propiciar espacios para la creación de escuelas fluviales bajo la supervisión y lineamientos del ente técnico;	OP1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial OP2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles. OP3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial OP4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral

La formulación de un plan de preparación y recalificación de las tripulaciones del sector fluvial, sin dejar de observar que la seguridad fluvial está estrechamente ligada a la calidad del servicio y a la capacitación del personal, puesto que son ellos quienes tienen la responsabilidad de velar por el adecuado funcionamiento de los equipos y la seguridad de carga y pasajeros.

En cuanto a la *confiabilidad* de la investigación desarrollada y siguiendo los conceptos teóricos presentados; donde la confiabilidad, está orientada hacia el nivel de concordancia interpretativa entre diferentes observadores, evaluadores o jueces del mismo fenómeno; las hipótesis del presente estudio, fueron sometidas a juicio de expertos para su validación.

Como evidencia de la validación de las hipótesis elaboradas en la presente investigación, se preparó un documento a ser completado y firmado por cada validador invitado, en el cual se indica su aprobación o desaprobación, posterior a su revisión correspondiente. Para tal efecto, los documentos donde se emite la conformidad y la validación de las hipótesis presentadas, se adjuntan en el Anexo 5.

La muestra de especialistas seleccionados obedeció a la relación existente, entre los cargos que desempeñan y las categorías de análisis: seguridad y protección fluvial y política nacional, que conforman las hipótesis a ser evaluadas. La muestra seleccionada fue la siguiente:

1. Mg. C. de N. Julio Vílchez Moscoso, Secretario de la Secretaria Técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), comisión que tiene como objeto general, el seguimiento y la fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales; relacionadas al ámbito marítimo, para la adecuada implementación, seguimiento actualización de la Política Nacional Marítima;
2. Mg. C. de N. José Navarro Palacios, Jefe de Operaciones de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, el cual se encuentra a cargo de las operaciones de policía marítima, fluvial y lacustre, las cuales son las actividades operacionales ejecutadas por la Autoridad Marítima y Fluvial, a través de los Jefes de Distritos de Capitanías correspondientes; y

3. Mg. C. de F. Renzo Whitembury Bianchi, Jefe del Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía (SEHINAV), órgano técnico desconcentrado de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú (DIHIDRONAV), encargado de administrar e investigar las actividades relacionadas con las ciencias del ambiente en el ámbito fluvial de la Amazonía peruana.
4. Mg. en Negocio y Derecho Marítimo, Carlos Cogorno Ovalle, Asesor legal de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
5. Mg. Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez, desempeña el cargo de Asesor de la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal y la Dirección de Políticas y Normas de Transporte Acuático. Ex Director General de Transporte Acuático y ex Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Por lo tanto, y de acuerdo a los conceptos presentados en este apartado, y a las validaciones efectuadas por los especialistas seleccionados, se consideran aceptadas la hipótesis general y las hipótesis específicas de la presente investigación, de acuerdo al siguiente detalle:

Hipótesis general: El diseño y formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Se puede apreciar que de acuerdo a los resultados de la investigación y a la validación realizada por los especialistas seleccionados; el diseño y la formulación de la propuesta de política nacional referente al eje de seguridad y protección de aplicarse y articularse, incidirá en la mejora de las garantías y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial

Hipótesis Específica 1: El diseño de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Se puede apreciar que de acuerdo a los resultados de la investigación y a la validación realizada por los especialistas seleccionados; el diseño de la propuesta de política nacional referente al eje de seguridad y protección, de aplicarse y articularse, incidirá en la mejora de las garantías y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial

Hipótesis Específica 2: La formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Se puede apreciar que de acuerdo a los resultados de la investigación y a la validación realizada por los especialistas seleccionados; la formulación de la propuesta de política nacional referente al eje de seguridad y protección, de aplicarse y articularse, incidirá en la mejora de las garantías y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

1. La presente investigación presenta una propuesta de política nacional para el Eje de seguridad y protección en el ámbito fluvial amazónico peruano, con la finalidad de responder a la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad en el ámbito fluvial, así como, fortalecer la articulación de políticas y normas relacionadas, para una mejor toma de decisiones a nivel Estado que contribuya a la integración y desarrollo de la amazonía.
2. La seguridad en las vías fluviales y en la navegación constituyen un factor decisivo para la integración y el desarrollo de la amazonía, por lo que la propuesta de política presentada, es de alcance multisectorial, por requerir una intervención articulada de más de un sector, recomendando sea conducida por el Ministerio de Defensa a través de una comisión multisectorial.
3. Como aporte el diseño de la propuesta de Política Nacional, se desarrolló el diagnóstico de la situación actual, que utilizó como insumos la información obtenida en las entrevistas y fuentes documentales; y fue estructurado mediante el análisis de los factores externos e internos que inciden en el eje de seguridad y protección; los resultados de dicho análisis, permitieron identificar cuatro causas directas que determinarían el problema público central. Las causas identificadas fueron: (1) la existencia de amenazas y riesgos a la seguridad fluvial; como amenazas se identificó al TID y al crimen organizado (minería ilegal, tráfico de madera, trata de personas, robos, entre otros) y como riesgos, los obstáculos a la navegación, los desastres, los conflictos sociales y la afectación al medio acuático por contaminación, (2) la informalidad en las actividades del transporte fluvial; (3) los limitados medios para el ejercicio del control fluvial; y (4) la falta de articulación normativa, legal y competencial para la seguridad fluvial.
4. El problema público fue caracterizado como la “vulnerabilidad de la población en las actividades en el medio acuático fluvial”; para lo cual, se desarrollaron 12 alternativas de solución, orientadas a solucionar o mitigar las causas directas e indirectas que generan el problema central.

5. En la formulación, se definieron cuatro Objetivos Prioritarios para la mejora de las condiciones de seguridad en el ámbito fluvial: (1) Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial; (2) Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles; (3) Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial; y (4) Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral.
6. Se constató y validó cualitativamente mediante juicio de expertos, que el diseño y formulación de la propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes, incidirá en la mejora de las garantías, y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.
7. Las actividades que se desarrollan en el ámbito fluvial difieren de las que se realizan en el ámbito marítimo, básicamente por las condiciones geográficas, portuarias, de navegabilidad, socio culturales y factores operativos; los alcances de las normas OMI son aplicables únicamente a la navegación marítima, pudiendo ser adaptadas para su aplicabilidad en aguas interiores; siendo de necesidad la emisión de reglamentos, códigos especiales y formatos diferenciados para el ámbito fluvial, con la finalidad de regular y consolidar una normativa aplicable a la realidad de los ríos amazónicos.

5.2 Recomendaciones

1. Se recomienda que la presente investigación; forme parte del proceso de elaboración de una Política Nacional Fluvial Amazónica, como un componente; en ese sentido, se recomienda que la propuesta desarrollada sea utilizada como referencia e insumo por los organismos participantes en dicho proceso.
2. Evaluar la implementación de un Comité Especializado Permanente en Seguridad Fluvial; liderado por la Autoridad Fluvial DICAPI e integrado por representantes de los organismos competentes, para que emita las directrices necesarias en materia de organización, supervisión, planificación y coordinación.

3. Evaluar a través de la Dirección de Capitanías y Guardacostas, el desarrollo de un marco normativo especial e integrado, para la seguridad fluvial, en base a la adaptación de los estándares internacionales.
4. Proponer a la Dirección de Intereses Marítimos la formulación de los Intereses Fluviales como parte de los estudios y seguimiento permanente de la realidad fluvial, en razón a que la seguridad fluvial, debe estar enmarcada en la protección de dichos Intereses.
5. Proponer a la Dirección de Capitanías y Guardacostas, se evalúe la adopción del concepto de Seguridad Fluvial Integral, como un concepto doctrinario orientador e integrador, como respuesta adaptativa a los conceptos de *security* y *safety* de la OMI; el cual, integraría la seguridad de la navegación, la seguridad portuaria, la seguridad jurídica, la seguridad ambiental; cimentadas en el conocimiento (información) del dominio fluvial y en las operaciones de seguridad fluviales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Armada de Colombia. (2020). Plan de Desarrollo Naval 2042. Recuperado de: <https://www.armada.mil.co/es/content/2-documentos-direccionamiento-estrategico-1>
- Avendaño, G., (2011, 30 de noviembre). Transporte fluvial en la Amazonía. Ausencia del Estado y vulneración de derechos. *Defensoría del Pueblo*. Recuperado de: <https://www.defensoria.gob.pe/blog/transporte-fluvial-en-la-amazonia-ausencia-del-estado-y-vulneracion-de-derechos/>
- Banegas, A., (2017). *Estrategias para combatir las amenazas multidimensionales en la región*. Santiago de Chile: Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos. Recuperado de: <https://www.anepe.cl/wp-content/uploads/LIBRO-ANEPE-N%C2%BA-40-COMPLETO.pdf>
- Bara, P., Sánchez, R. y Wilmsmeier, G., (2006). Hacia un desarrollo sustentable e integrado de la Amazonía. *CEPAL-SERIE Recursos Naturales e Infraestructura*. N° 110, junio. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6307-un-desarrollo-sustentable-integrado-la-amazonia-corredores-transporte-la-cuenca>
- Bedriñana J., Castro T., Chanduvi M., y Sierra M., (2016). *Plan estratégico del puerto de Pucallpa*, (Tesis de Maestría). Universidad Católica, Recuperado de: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/7421>
- Bueger, C., (2015). What is the maritime security. *Marine Policy*, vol. 53 , pp. 159-164. Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327?via%3Dihub>
- Cardozo, M., (2013). Políticas públicas: los debates de su análisis y evaluación. *Andamios*, vol.10, N°.21, ene./abr. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632013000100003&lng=es&tlng=es.
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN, (2018), *Guía de Políticas Nacionales*. Recuperado de: <https://www.ceplan.gob.pe/guia-de-politicas-nacionales/>

- Centro de Investigación de Tecnología del Agua - CITA, (2019), Mejores prácticas para el estudio de los ríos amazónicos frente al desarrollo de infraestructura caso Hidrovía Amazónica, *Boletín CITA*, junio. Recuperado de:
https://app.utec.edu.pe/sites/default/files/pdf/cita_-_boletin_2.pdf
- Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), 2019. Política Nacional Marítima. Recuperado de:
<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-la-politica-nacional-maritima-20-decreto-supremo-n-012-2019-de-1839591-1/>
- Consorcio Indesmar (2009), Consultoría para la elaboración del análisis de la informalidad portuaria en las principales ciudades de la Amazonía: Yurimaguas, Pucallpa e Iquitos. Recuperado de:
<https://portal.mtc.gob.pe/transportes/acuatico/documentos/estudios/Estudio%20de%20Informalidad.pdf>
- D'Alessio, F., (2008). *El proceso estratégico: Un enfoque de gerencia*. Pearson Educación de México S.A. De C.V., 2008
- Defensoría del Pueblo (2020). Reporte Mensual de Conflictos Sociales N° 197 – julio 2020. Recuperado de: <https://www.defensoria.gob.pe/documentos/reporte-mensual-de-conflictos-sociales-n-197-julio-2020/>
- Díaz, F., (2018). *Fundamentos actuales para una teoría de la Constitución*. Recuperado de:
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/11/5384/13.pdf>
- DOAMAN-21007, 2019. Doctrina de Operaciones de la Autoridad Marítima, Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- Elizalde, P. (2012). *La incidencia de las normas de protección marítima en el transporte marítimo*. (Tesis Doctoral), Universidad Autónoma de Barcelona. Recuperado de:
https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2012/hdl_10803_98351/paem1de1.pdf
- Feldt, L., Roell P. y Thiele R., (2013). Maritime Security, Perspectives for a Comprehensive Approach. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, N° 222
 Recupeado de: https://www.files.ethz.ch/isn/162756/222_feldt_roell_thiele.pdf

- Gastello, J., (2018), *El planeamiento estratégico como herramienta para la eficiencia del sistema hidroviario en la Amazonía peruana, propuesta actual*, (Tesis Doctoral, Administración), Universidad Nacional Federico Villareal. Recuperado de: <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/2306>
- Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana – IIAP. (1998). *Delimitación del territorio amazónico con criterio ecológico y criterio hidrográfico*. Recuperado de: http://repositorio.iiap.gob.pe/bitstream/IIAP/204/11/IIAP_DOCU_1998.pdf.pdf
- Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana – IIAP. (2007). *Plan de Negocios 2007 – 2012: Sistema de Información de la Diversidad Biológica y Ambiental de la Amazonía Peruana – SIAMAZONIA*. Recuperado de: https://web.archive.org/web/20150924033513/http://www.iiap.org.pe/biodamaz/FaseII/download/literatura_gris/Planes%20de%20Negocio/2Plan%20de%20Negocios%20SIAMAZONIA%20-%2028-11-07.pdf
- Instituto de Estudios Histórico- Marítimo del Perú, IEHMP, (2016), *Fundamentos de Doctrina Marítima*, Lima: IEHMP.
- Jaimurzina, A. y Wilmsmeier, G, (2016). La navegación interior y el uso más sostenible de los recursos naturales: redes, desafíos y oportunidades para América del Sur. *Boletín FAL*, Edición N° 351, No 7. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41805/1/S1601325_es.pdf
- Jaimurzina, A. y Wilmsmeier, G, (2017). La movilidad fluvial en América del Sur Avances y tareas pendientes en materia de políticas públicas. *CEPAL-SERIE Recursos Naturales e Infraestructura*, 188. Recuperado de: <https://www.cepal.org/fr/node/45372>
- Jiménez, W., (2012). El concepto de política y sus implicaciones en la ética pública: reflexiones a partir de Carl Schmitt y Norbert Lechner. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*. N° 53. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=357533685008>
- Lahera, E., (1999). Introducción a las políticas públicas. Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/31352>

- Llerena, M. y Coello, F., (2019). Conflictos sociales en la industria de hidrocarburos del Perú: análisis de dos casos representativos. Recuperado de:
https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Documentos_de_Trabajo/Osinergmin-Documento-Trabajo-46-GPAE.pdf
- López, P. (2004). Población Muestra y Muestreo. *Punto Cero*, Vol. 09, N° 08. Recuperado de:
http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012
- Martinetti, E., (2018). Una estrategia de desarrollo para la Amazonía fronteriza del norte del Perú. *Agenda Internacional*, N° 36, pp. 83-112. Recuperado de:
<https://doi.org/10.18800/agenda.201801.005>
- Medellín, P., (2004). La política de las políticas públicas: propuesta teórica y metodológica para el estudio de las políticas públicas en países de frágil institucionalidad. *Series CEPAL. Políticas Sociales*. No 93, Recuperado de:
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/6082-la-politica-politicas-publicas-propuesta-teorica-metodologica-estudio-politicas>
- MTC, (2012). *Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2012-2016*, Recuperado de:
[https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/144/PLAN_144_PEI_\(Plan_Estrat%C3%A9gico_Institucional\)_2012-2016_2013.pdf](https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/144/PLAN_144_PEI_(Plan_Estrat%C3%A9gico_Institucional)_2012-2016_2013.pdf)
- MTC, (2020). *Logros: Proyectos regionales de Banda Ancha*. Recuperado de:
https://portal.mtc.gob.pe/logros_redes_regionales.html
- Monje, C. (2012). *Metodología de la Investigación Cuantitativa y Cualitativa. Guía Didáctica*. Recuperado de: <https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf>
- Montero, J., (2013). El concepto de seguridad en el nuevo paradigma de la normatividad mexicana. *Región y sociedad*. N° 58. Recuperado de:
<http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v25n58/v25n58a7.pdf>

- Morales, C y Soplin, J., (2014). *El transporte fluvial y la navegabilidad de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas*, (Tesis de Ingeniería Civil). Universidad Científica del Perú, Iquitos. Recuperado de: <http://repositorio.ucp.edu.pe/handle/UCP/128>
- Martínez, M., (2006). Validez y confiabilidad en la metodología cualitativa. *Paradigma*, 27(2), 07-33. Recuperado en 03 de diciembre de 2020, de http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S101122512006000200002&lng=es&tlng=es.
- Ortegón, E., (2008). *Guía sobre diseño y gestión de la política pública*. Recuperado de: <http://cpps.dyndns.info/cpps-docs-web/secgen/2015/pol-oceanica-regional/Doc%2011.Guia%20sobre%20gestion%20y%20diseno%20de%20la%20politica%20publica.pdf>
- Pineda, B., De Alvarado, E., De Canales, F., (1994). *Metodología de la investigación, manual para el desarrollo de personal de salud*, Segunda edición. Washington: Organización Panamericana de la Salud.
- Presidencia del Consejo de Ministros - PCM, (2012). *Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2021*. Recuperado de: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2B58575817FAAC8705257B6E00749ED8/\\$FILE/POLITICANACIONALDEMODERNIZCIONDELAGESTIONPUBLICAAL2021.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2B58575817FAAC8705257B6E00749ED8/$FILE/POLITICANACIONALDEMODERNIZCIONDELAGESTIONPUBLICAAL2021.pdf)
- Presidencia del Consejo de Ministros – PCM. (2018). *Reglamento que Regula las Políticas Nacionales*. Recuperado de: <https://www.ceplan.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/Reglamento-Policas-Nacionales-1.pdf>
- Reátegui, E., (2018), *Propuesta de modelo de gestión de Hidrovías en el Perú*, (Tesis de Maestría), Universidad del Pacífico. Recuperado de: https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UUPP_51133079fedd990fa8ebc78e683fe6ef/Details
- Rodríguez, H., Osorio, L. Uribe, S. y Chávez, L. (2016), *Seguridad Marítima Retos y Amenazas*. Recuperado de:

https://www.academia.edu/34766100/SEGURIDAD_MAR%C3%8DTIMA._RETOS_Y_AMENAZAS

Hernández-Sampieri, R. y Mendoza, C., (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*, Ciudad de México, México: Editorial Mc Graw Hill Education.

Sánchez, P., (2016). Dimensiones de la política. *Revista Principia Iuris*. Vol. 13, No. 26, pp. 193-212.

Santamaría, J., (2016). *Planes de seguridad marítima en instalaciones de energía renovables marinas situadas mar adentro*. (Tesis Doctoral, Programa de Doctorado en Ciencia y Tecnología Náutica), Universidad de Oviedo, España.

http://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/10651/39267/1/TD_JoseLuisSantamaria.pdf

Sanz, J. (2011). *La metodología cualitativa en la evaluación de políticas públicas*.

Recuperado de: https://www.dgfc.sepg.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcp1420/e/Documents/Guia8_Evaluacion_cualitativa_ivalua.pdf

SEDENA (Secretaria de Seguridad y Defensa Nacional), 2015. Estudio Prospectivo de la Seguridad y Defensa Nacional al 2030. Recuperado de: <https://en.calameo.com/read/00566600762a706c3e84f>

Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, (2007). *Estudio de Caracterización Ocupacional del Transporte Acuático–Subsector Fluvial*. Recuperado de: <https://repositorio.sena.edu.co/bitstream/11404/2152/1/3083.pdf>

Suarez-Llanos, F., (2008). La seguridad marítima en la marina civil. *Cuadernos de estrategia*, 140. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=2490144>

Tamayo, M. (2003). El análisis de las políticas públicas. *Perspectivas*, 19. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/4259/425942453011.pdf>

Tribunal de Cuentas Europeo. (2015). *Informe Especial, Transporte por vías navegables interiores en Europa: sin mejoras significativas en la cuota modal y en las condiciones de navegabilidad desde 2001 (01)*. Recuperado de: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR15_01/SR15_01_ES.pdf

Vargas, C., (2007). Análisis de las políticas públicas, *Perspectivas*, No 19, enero-junio, 2007, pp. 127, Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/4259/425942453011.pdf>

Wildlife Conservation Society (2019). Análisis del Proyecto de Hidrovías Amazónico. *New York: WCS*. Recuperado de: <https://peru.wcs.org/Portals/94/PDF/Analisis%20del%20Proyecto%20Hidrovia%20amazonica.pdf?ver=2019-02-19-143512-707×tamp=1550586932879>

ANEXO 1. FORMATO DE EVALUACIÓN DE ENTREVISTAS

EVALUACIÓN DE INDICADORES PARA CADA PREGUNTA DE LA ENTREVISTA

Deficiente: D
 Bien: B
 Muy Bien: MB

No	PREGUNTAS: Grupo 1: Oficiales de Marina	INDICADORES				Observaciones y recomendaciones
		1. Claridad 2. Pertinencia 3. Coherencia 4. Suficiencia				
		1	2	3	4	
Categoría de Análisis: Seguridad y Protección en el Ámbito Acuático						
Dimensión: Salvaguarda de la vida humana						
1	En su opinión ¿Cuáles son los principales problemas, riesgos y amenazas a la seguridad de la vida humana en el ámbito fluvial en el Perú? ¿Por qué?	MB	MB	MB	MB	
2	De acuerdo a su experiencia, ¿De qué manera, la Autoridad Marítima Nacional, viene desarrollando la normativa y los planes en materia de Control de Tráfico, Búsqueda y Salvamento, Asistencia a Buques en Emergencia, Contingencia Ambiental, Protección de Instalaciones Portuarias, Titulación etc.; para el ámbito fluvial?	MB	MB	MB		
Dimensión: Medio ambiente acuático						
3	En el aspecto de protección del medio ambiente acuático fluvial, ¿Qué alcances y qué limitantes presenta la Autoridad Marítima Nacional para el ejercicio de sus funciones?	MB	MB	MB	MB	
4	¿Cuáles considera que son los principales problemas, riesgos y amenazas ambientales que se estarían dando en el ámbito fluvial peruano?	MB	MB	MB		
5	¿Qué instrumentos o acuerdos ambientales adoptados por el Estado Peruano tienen mayor implicancia, en el rol de protección del medio ambiente fluvial de la Autoridad Marítima Nacional? ¿Cómo evalúa usted el grado de cumplimiento de estos instrumentos o acuerdos ambientales, por parte de las autoridades peruanas?	MB	MB	MB		
Dimensión: Represión de actividades ilícitas						
6	¿Cuáles son las principales actividades ilícitas que se desarrollan en el ámbito fluvial del Perú? ¿Por qué?	MB	MB	MB	MB	
7	En el aspecto de represión de ilícitos en el ámbito fluvial ¿Qué limitantes presenta la Autoridad Marítima Nacional para el ejercicio de sus funciones?	MB	MB	MB		

Categorías de Análisis: Diseño de Política y Seguridad y Protección en el Ámbito Acuático						
Dimensiones Análisis del Contexto y Delimitación del Problema Público y Categoría Seguridad y Protección en el ámbito acuático						
8	¿Cuáles son las principales limitaciones de la Autoridad Marítima, en cuanto a medios o capacidades, para cumplir con sus funciones de vigilancia y control del ámbito fluvial?	MB	MB	MB	MB	
9	¿Cuál es su apreciación respecto al transporte de combustibles, carga y pasajeros en el ámbito fluvial y cuáles considera son sus principales problemáticas en relación a la seguridad fluvial?	MB	MB	MB		
10	¿Cómo aprecia la situación del parque naviero fluvial respecto a la seguridad fluvial?	MB	MB	MB		
11	En su opinión, ¿Cuál es la situación de la infraestructura fluvial (terminales, embarcaderos y ayudas a la navegabilidad), y que contribución presentan a la obtención de la condición de seguridad, en el ámbito fluvial?	MB	MB	MB		
12	En su opinión, ¿Con qué organismos del Estado y en qué aspectos, existe superposición de funciones en relación a la normativa vigente para la seguridad y protección en el ámbito fluvial?	MB	MB	MB		
13	¿Cuáles son los principales acuerdos o convenios de cooperación internacional suscritos, relacionados a la seguridad y protección fluvial? ¿Cómo evalúa usted el grado de cumplimiento de estos acuerdos o convenios de cooperación internacional, por parte de las autoridades peruanas?	MB	MB	MB		
14	En su opinión, ¿Cuáles son los principales efectos en la seguridad y protección fluvial, que genera la informalidad del transporte fluvial en la Amazonía?	MB	MB	MB		
15	En su opinión ¿A qué se debe la inadecuada capacitación de tripulaciones y pilotos en el ámbito fluvial peruano? ¿Qué recomendaría usted para mejorar la capacitación de las tripulaciones y pilotos fluviales que operan en el Perú?	MB	MB	MB		
16	¿Cuál es la situación de los sistemas de identificación, monitoreo, control y vigilancia para la seguridad en el ámbito fluvial peruano?	MB	MB	MB		
Dimensión: Selección de Alternativas de Solución						
17	De acuerdo a su opinión ¿Qué normas complementarias debieran promoverse o emitirse por la Autoridad Marítima Nacional, relativas a la mejora de la seguridad de las actividades fluviales?	MB	MB	MB	MB	
18	En base a su experiencia y en relación al Reglamento del Decreto Legislativo nº 1147 del año 2014, para la administración de las áreas acuáticas tanto marítimas como fluviales ¿Considera que la Autoridad Marítima Nacional debiera emitir reglamentaciones diferenciadas <i>ad hoc</i> (<i>marítima / fluvial</i>), para la seguridad acuática? ¿Por qué?	MB	MB	MB		

Observaciones o recomendaciones generales a la propuesta de cuestionario de entrevista:

- 1)
- 2)
- 3)

Dr. Jiaquín Reinaldo Lombira Echevarría

Nombre, Grado y Firma del evaluador



Fecha: 21 de septiembre del 2020.

ANEXO 2. RESUMEN DE LAS HOJAS DE VIDA DE LOS COLABORADORES

ENTREVISTADOS

1. Contralmirante Juan Herrera Leal, Director General Marítimo de la Armada de Colombia, Máster en Manejo Integrado de Zonas Costeras, con la tesis de grado “Modelo de Playas Turísticas para el Caribe Colombiano, (aplicación “Playa Blanca Magdalena”) con la Universidad del Magdalena, año 2013, efectuó el primer Foro Internacional de Seguridad Integral Marítima, Agregado Naval y Representante Alterno de Colombia ante la Organización Marítima Internacional en el Reino Unido e Irlanda del Norte, Asesor Permanente del Comando de la Armada Nacional; fue catedrático de la Universidad de Córdoba y Sergio Arboleda, donde presentó diferentes ponencias en los temas Marítimos a nivel Nacional e Internacional. Algunos de sus cargos desempeñados fueron; Capitán de Puerto de Cartagena, Capitán de Puerto de “Buenaventura”, Capitán de Puerto de “Coveñas”, Capitán de Puerto de “Turbo”, Capitán de Puerto de “Santa Marta”, Comandante Fuerza de Tarea Contra el Narcotráfico N°73 “Neptuno”, Comandante Comando Específico de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, Gobernador (E) del Archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina.
2. Dr. Carlos Luis Cogorno Ovalle, abogado por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Master en Negocios y Derecho Marítimo por la Universidad Pontificia Comillas, Madrid – España especializado en el campo marítimo, portuario y de seguros, asesor legal en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y en la Capitanía de Puerto del Callao; instructor en los cursos de especialización en materia portuaria como; el Curso en “Gestión Moderna de Puertos” desarrollado por la Autoridad Portuaria Nacional - APN y UNCTAD, y en el Curso Internacional promovido por la APN auspiciado por la Organización de Estados Americanos OEA y Comisión Interamericana de Puertos – CIP sobre “Convenios Internacionales relacionados al Transporte Marítimo”. Miembro colaborador del CEEM del Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú.
3. Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores, Sub Jefe del Departamento de Políticas y Estrategias de la Armada Boliviana.
4. Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez, desde 2019 desempeña el cargo de Asesor de la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal y la Dirección de Políticas y Normas de Transporte Acuático. Desde 2015 a marzo 2019, se desempeñó como Asesor de la Dirección General de Transporte Acuático. Desempeñó el cargo de Director

General de Transporte Acuático desde el 16 de octubre del 2009 hasta marzo 2015. También ha desempeñado el cargo de Director General de Transporte Terrestre desde noviembre 2011 hasta febrero 2015. En el sector Transportes ha sido Asesor del Viceministro de Transportes y Comunicaciones. Asumió la Gerencia General del Banco de Materiales el año 2008. Estudio en Centro de Altos Estudios Militares la Maestría de Desarrollo y Seguridad Nacional. Perteneció además al Ilustre Colegio de Abogados de Lima.

5. Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli, Capitán de Puerto de Iquitos, calificado en Capitanías y Guardacostas.
6. Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez, Capitán de Puerto de Yurimaguas, calificado en Capitanías y Guardacostas. ha desarrollado cargos como; Primer Ayudante de la Capitanía de Puerto de Puerto Maldonado, Jefe de Unidad de Control Fluvial “El Estrecho”.
7. Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna, Capitán de Puerto Pucallpa, Calificada en Capitanías y Guardacostas, Magister en ciencias marítimas en la Universidad Marítima Mundial en Suecia-Malmö, ha desempeñado cargos propios de la especialidad como: Jefa de la División de Riberas y Zócalos Continentales de la Dirección de Medio Ambiente, Primer Ayudante de las Capitanías Guardacostas de Chimbote y Salaverry.
8. Capitán de Corbeta Lister Samaniego Armas, Capitán de Puerto de Puerto Maldonado, calificado en Capitanías y Guardacostas e Ingeniería Naval, ha prestado servicios en diferentes unidades guardacostas, así como en capitanías de puerto tales como: Iquitos y San Juan de Marcona.
9. Capitán de Navío SGC, Edson Fano Espinoza, Director Ejecutivo de los Arsenal Navales de la Marina y Calificado en Capitanías y Guardacostas. Ha sido designado como Representante Alterno del Perú ante la OMI en 2019 y ha desempeñado el cargo de Director del Medio Ambiente DICAPI.

ANEXO 3. FORMATO DE DOCUMENTO DE SOLICITUD DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA COLABORADORES ENTREVISTADOS

FORMATO DE SOLICITUD DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS

Estimado/a Señor/a:

Quien suscribe, Capitán de Navío, Magíster, Enrique Tapia Meléndez, e identificado con DNI 43318632, es el autor del Proyecto de Tesis titulado “ DISEÑO Y FORMULACIÓN DE UNA PROPUESTA, PARA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA DEL PERÚ 2021-2030, RESPECTO AL EJE DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No ____-2020-MGP-ESUP.

Sr....., conocedores de su amplia experiencia en los aspectos que aborda la referida investigación, me presento respetuosamente ante usted para comunicarle que he tenido a bien seleccionarlo para que forme parte del grupo de especialistas que serían entrevistados en el marco del desarrollo de la misma. Su colaboración en esta investigación es muy importante, por tal motivo, y a través de este Consentimiento Informado, procedo a invitarlo formalmente para ser entrevistado por medio digital, sobre aspectos referidos a la seguridad y protección en el ámbito fluvial amazónico peruano.

Su participación en calidad de entrevistado no involucra ningún daño o peligro para su salud física o mental, es totalmente voluntaria y tiene como propósito conocer sus puntos de vista sobre estos aspectos diversos que aborda esta investigación, la cual presenta como objetivo general servir de insumo, para la elaboración de una propuesta de Política Nacional Amazónica, respecto al eje de seguridad de la vida humana, protección del medio ambiente y control de ilícitos. Cuya finalidad última, es mejorar las condiciones de seguridad fluvial para contribuir con el desarrollo de la Amazonía peruana

Usted puede negarse a participar en la presente investigación, o incluso, dejar de participar en cualquier momento del estudio sin que deba dar razones para ello, ni recibir ningún tipo de observación ni reclamo por parte del autor de la presente investigación. El autor de la investigación asegura la total cobertura de costos del estudio, por lo que su participación en calidad de entrevistado no significará gasto alguno, ni involucra ningún pago o beneficio económico a su persona.

Se hace constar que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Cabe destacar, que la información obtenida como resultado de la entrevista a realizar sería publicada en el trabajo de investigación identificando a su persona. Para ello, previamente se le consultaría para que usted apruebe de manera explícita y por escrito, los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, usted recibirá por parte del autor, copia digital de la misma.

Parte del procedimiento normal en este tipo investigación es informar a los participantes y solicitar su autorización mediante el Consentimiento informado, para lo cual le agradeceríamos contestar y devolver firmado el documento adjunto.

Agradezco desde ya su colaboración, y le saludo cordialmente.

FIRMADO

Capitán de Navío, MG. Enrique Tapia Meléndez
Autor del trabajo de investigación

ANEXO 4. FORMATO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS

FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS

Yo, Carlos Luis COGORNO Ovalle, identificado con Documento Nacional de Identidad No. 25450675, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "DISEÑO Y FORMULACIÓN DE UNA PROPUESTA, PARA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA DEL PERÚ 2021-2030, RESPECTO AL EJE DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN", presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No ____-2020-MGP-ESUP.

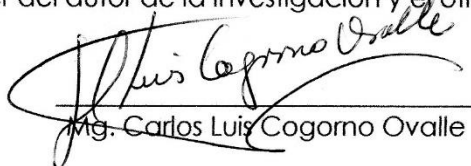
Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la ESUP, otro en poder del autor de la investigación y el otro en poder del suscrito.



Mg. Carlos Luis Cogorno Ovalle

Fecha: 16.10.2020

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE
ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS**

Yo Juan Francisco Herrera Leal identificado con Documento 79402591, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "DISEÑO Y FORMULACIÓN DE UNA PROPUESTA, PARA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA DEL PERÚ 2021-2030, RESPECTO AL EJE DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN", presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No ____-2020-MGP-ESUP.

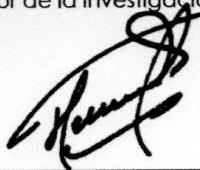
Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la ESUP, otro en poder del autor de la investigación y el otro en poder del suscrito.



CA Juan Francisco Herrera Leal

Fecha: 27-OCT-2020

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE
ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS**

Yo C. de C. Lister Samaniego A, identificado con Documento 10792634,
acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "DISEÑO Y
FORMULACIÓN DE UNA PROPUESTA, PARA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL
AMAZÓNICA DEL PERÚ 2021-2030, RESPECTO AL EJE DE SEGURIDAD Y
PROTECCIÓN", presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la
Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en
Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No ____-2020-MGP-
ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de
participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en
calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y
hora a coordinar posteriormente:

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio
no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es
totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar
en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la
custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que
tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento
y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de
esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la
entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi
persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita
y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían
redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una
vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia
digital de la misma.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la
ESUP, otro en poder del autor de la investigación y el otro en poder del suscrito.

Grado y nombre del entrevistado

Firma

Coatón de Coatón
Lister SAMANIEGO Armas
00940811

Fecha: 23/10/20

FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS

Yo MARCO ANTONIO TINEO ZANELLI, identificado con Documento 43574098, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "DISEÑO Y FORMULACIÓN DE UNA PROPUESTA, PARA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA DEL PERÚ 2021-2030, RESPECTO AL EJE DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN", presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No ____-2020-MGP-ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la ESUP, otro en poder del autor de la investigación y el otro en poder del suscrito.

CdeF. MARCO TINEO ZANELLI:

Grado y nombre del entrevistado

Firma



Fecha: 15 OCT 2020

FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS

Yo Nora Harela Benavides Luna, identificado con Documento 70845791,
 acepto participar voluntariamente en la Investigación titulada "DISEÑO Y FORMULACIÓN DE UNA PROPUESTA, PARA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA DEL PERÚ 2021-2030, RESPECTO AL EJE DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN", presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No ____-2020-MGP-ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultará previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibirla por parte del autor, copia digital de la misma.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la ESUP, otro en poder del autor de la investigación y el otro en poder del suscrito.

Grado y nombre del entrevistado

Firma
 Capitán de Corbeta
 Nora BENAVIDES Luna
 00930866

Fecha: 01/12/2020

FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS

Yo Pedro Enciso Sánchez, identificado con Documento 43314250, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "DISEÑO Y FORMULACIÓN DE UNA PROPUESTA, PARA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA DEL PERÚ 2021-2030, RESPECTO AL EJE DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN", presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No ____-2020-MGP-ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la ESUP, otro en poder del autor de la investigación y el otro en poder del suscrito.

Grado y nombre del entrevistado

Firma
CAPITAN DE CORBETA
CAPITAN DE PUERTO DE YURIMAGUAY
Pedro ENCISO Sánchez
CIP. 00930945

Fecha: 01/12/2020

ANEXO 5. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LOS CUESTIONARIOS ADMINISTRADOS A LOS COLABORADORES DE LA INVESTIGACIÓN

Cuestionario 1. Muestra de especialistas de la Marina de Guerra del Perú

Pregunta 01, En su opinión ¿Cuáles son los principales problemas, riesgos y amenazas a la seguridad de la vida humana en el ámbito fluvial en el Perú? ¿Por qué?

Nº	Respuestas
1	Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli Como problemática tenemos la informalidad, lo extensa jurisdicción, la débil presencia de instituciones regionales y locales concernientes al tema portuario y de transporte acuático, la falta de presencia del Estado en general; todo esto origina y acrecienta las amenazas de bloqueos de ríos, contrabando, minería ilegal, tala ilegal, tráfico ilícito de drogas, trata de personas y demás ilícitos; poniendo en riesgo al medio ambiente fluvial y sobre todo a la seguridad de la vida humana.
2	Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna La Informalidad en el transporte fluvial: debido a que dicha actividad en la jurisdicción no presenta aún una cultura de prevención contra la seguridad de la vida humana en el ámbito acuático, sumado a esto la existencia de actividades ilegales como son la piratería, tráfico de combustible, trata de personas, tráfico de recurso forestal maderable, entre otros. Falta de concientización en la comunidad de la Región Ucayali: (Armadores y/o propietarios, pasajeros y público en general), en el uso de implementos y equipos de seguridad para la navegación (Chalecos salvavidas, Aros salvavidas, extintores, etc.). Falta de instalaciones con infraestructura fluvial: La región Ucayali no cuenta con un terminal portuario que garanticen seguridad durante el embarque de pasajeros, así como la carga y descarga, de diversos productos. La piratería en el ámbito fluvial: este punto es necesario resaltar debido a que existen constantes robos y asaltos durante la navegación de naves en lugares alejados en el río Ucayali y sus afluentes, donde existen quebradas que no son accesibles para navegar con nuestras embarcaciones, dificultando la rápida intervención del personal. Principales riesgos y amenazas: Siniestros acuáticos (Hundimientos, colisiones, varaduras y otros) Pérdidas vidas humanas y materiales de carga general Contaminación del medio ambiente acuático En la jurisdicción de la región Ucayali, uno de los principales causantes de pérdidas humanas es el hundimiento de embarcaciones y artefactos navales (siniestro acuático), debido a la propia informalidad que realizan las embarcaciones al acoderarse a la ribera del río para realizar actividades no autorizadas (carga y descarga en general y embarque de pasajeros), muchas de estas naves no cuenta con matrícula y/o certificaciones emitidas por los entes competentes para realizar una actividad en el medio acuático, que demuestren el estado de operatividad y condiciones de seguridad tanto de la embarcación como la tripulación, sumado a esto a la falta de experiencia y preparación de los tripulantes, en el peor de los casos por personal que no cuentan con la titulación para dotar las embarcaciones que realizan operaciones comerciales.
3	Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez Actividades Ilícitas (Contrabando, Piratería, Trata de personas, TID, Asaltos, etc.) Falta de señalización por parte de Hidrografía y navegación. En épocas de vaciantes los ríos en la amazonia peruana, presentan muchos riesgos para la navegación “malos pasos” así como el encallamiento de la embarcación por ende afectando a la seguridad de la vida humana y demoras en el transporte fluvial. Falta de Muelles y formalización de puertos en los principales atracaderos de los ríos navegables de la amazonia.
4	Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas La informalidad con la que se opera en los ríos, es uno de los más grandes problemas que se tiene para la seguridad de la vida humana en el río, lamentablemente el río es una carretera viva que atraviesa toda la región y es el medio más utilizado para poder llegar entre las comunidades. La gran extensión de los ríos en la región hace que el control por parte de la autoridad fluvial se vea en serios riesgos, al encontrarnos ubicados en solo dos puntos de madre de dios (puerto Maldonado y Laberinto)

Pregunta 02, De acuerdo a su experiencia, ¿De qué manera, la Autoridad Marítima Nacional, viene desarrollando la normativa y los planes en materia de Control de Tráfico, Búsqueda y Salvamento, Asistencia a Buques en Emergencia, Contingencia Ambiental, Protección de Instalaciones Portuarias, Titulación etc.; para el ámbito fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli
A partir del Decreto Legislativo N° 1147 y su reglamento, Decreto Supremo N°015-2014, la Autoridad Marítima Nacional regula, en el ámbito acuático, todo lo relacionado a la seguridad de la vida humana, protección del medio ambiente y represión de actividades ilícitas, asimismo esta Ley faculta a la Dirección General a emitir las normas complementarias requeridas, así como aplicar y hacer cumplir las normas de otros sectores e 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.
En tal sentido, con Resoluciones Directorales se han aprobado, por ejemplo: el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento, los Planes de Acción Local de Contingencia, se regula en referencia a los convenios internacionales la participación de las Capitanías en los planes de acción para la protección de Instalaciones Portuarias, entre otros
- 2 Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna
El Control de Tráfico Fluvial: En relación a la normativa y los planes en materia de control de tráfico, la Autoridad Marítima Nacional con Resolución Directoral N° 130-2016-MGP/DGCG, establece que todas las naves, embarcaciones y artefactos navales fluviales y lacustres, deben tener instalado un equipo de seguimiento satelital o dispositivo de posicionamiento automático a las naves, embarcaciones y artefactos navales fluviales y lacustres, con la finalidad de ser incorporados en el Sistema de Monitoreo y Control de Tráfico Acuático (SIMTRAC), con el propósito de conocer y controlar la ubicación en tiempo real de las naves y artefactos navales, esto sirve de gran ayuda para ejecutar principalmente labores de búsqueda y salvamento en el ámbito acuático.
Búsqueda y Salvamento:
En relación a tema de Búsqueda y Salvamento, en la actualidad se cuenta con el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo, Fluvial y Lacustre aprobado mediante Resolución Directoral N° 358-2016 MGP/DGCG de fecha 16 de mayo del 2016, de conformidad al Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
Conforme a lo indicado en el documento del párrafo anterior, esta Capitanía de Puerto emitió el Plan Subsidiario del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo Fluvial y Lacustre N° 001-2019 de fecha 16 de octubre del 2019, mediante el cual establece el Sistema de Búsqueda y Salvamento en el ámbito fluvial, este es un proceso de acción de respuesta que se inicia desde el momento en que se reciba una alerta de emergencia en cualquier puesto de vigilancia o estación a cargo de esta Autoridad Fluvial, efectuando las operaciones de respuesta mediante el empleo del personal y medios necesarios disponibles, buscando con ello localizar y prestar el auxilio necesario en forma oportuna a las personas que se hallen en peligro, compromisos que actualmente se viene aplicando y a la fecha se ha logrado el salvamento de personas con éxito en el menor tiempo posible conforme a los procedimientos y mecanismos de acción con que cuenta la Capitanía de Puerto de Pucallpa.
La Asistencia a buque en emergencia:
La Autoridad Marítima Nacional, en relación a las acciones de asistencia a Buques en Emergencia, de conformidad a lo establecido en el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, establece que cuando la Capitanía de Puerto al tomar conocimiento de que una nave o artefacto naval presenta algún siniestro acuático, malas condiciones de flotabilidad o se encuentra en amenaza de irse a pique en puerto o caleta, el Capitán de Puerto dispone el auxilio a las personas con dificultad en el medio acuático, contando con un Rol de Guardia de embarcaciones para casos de búsqueda y salvamento contenidas en la normativa nacional (“PLAN NACIONAL DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE”-DICAPI N° 010-2016 de fecha 16 de mayo 2016 y la ORDEN DICAPI N° 6204 de fecha 08 de junio 2010), asimismo, en dicho plan se contempla como auxilio inmediato a las personas en emergencia inminente, involucrando a las unidades fluviales, embarcaciones, y aeronaves que se encuentren más próximos en el lugar de la emergencia con la finalidad de prestar y socorrer en forma oportuna a personas que se hallen en riesgo, de esa forma se evita o disminuye las pérdidas de las vidas humanas que los siniestros o sucesos acuáticos pudieran provocar.
Contingencia ambiental:
Esta Autoridad Fluvial, viene desarrollando reuniones con las autoridades competentes de la región Ucayali, a fin de minimizar y combatir los diferentes impactos ambientales que podrían ocasionarse en el ámbito fluvial, como son los accidentes de derrame de hidrocarburos, y la deforestación que amenazan el ecosistema en la región selva, la contaminación atmosférica emanada por la quema de combustible por combustión de los motores de las embarcaciones fluviales que transitan en todo la cuenca amazónica. Asimismo, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Dirección de Medio Ambiente), se viene realizando coordinaciones mediante plataformas

en línea, llevando capacitaciones e intercambiando información para actualizar las normas ambientales, así mismo se lleva mesas de trabajo con entidades regionales para reducir la contaminación acuática.

Protección de Instalaciones Portuarias:

Conforme a la realidad en el ámbito fluvial, los Planes de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Plan PBIP) la jurisdicción del río Ucayali no cuenta con puertos, atracaderos, embarcaderos, etc. bajo la denominación de instalación portuaria acreditadas por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), puesto que los diversos espacios de operaciones de carga y descarga ubicados a lo largo del perfil del río Ucayali, a excepción de algunos, no presentan infraestructura fija, siendo únicamente espacios naturales adecuados constantemente a la morfología de la zona. Por lo tanto, las medidas de seguridad que exige un Plan de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, obedecen únicamente a Buques e Instalaciones Portuarias reconocidas como tal y en este caso, existiría aun un largo proceso por recorrer, a fin de mejorar y adecuar los estándares del servicio que otorgan estos espacios fluviales a servicios más especializados con altos estándares de calidad y seguridad, propios de una instalación portuaria.

3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez

Con relación al control de tráfico, esta Capitanía de Puerto viene desarrollando sus actividades de acuerdo y en concordancia con la plataforma digital de la ventanilla única de comercio exterior (VUCE) y conjuntamente con la Autoridad Portuaria Nacional.

El tema de Búsqueda y Salvamento, se viene desarrollando de acuerdo a lo normado en el reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, en cuanto de se presente un caso SAR, esta Capitanía de Puerto activa su plan de búsqueda y rescate por 10 días respectivamente.

En cuanto a la asistencia de las embarcaciones en emergencia, se procede al lugar ínsito para constatar los hechos, si amerita se procederá a instaurar un proceso sumario caso contrario se le asistirá y se le brindará las facilidades del caso.

El tema de Contingencia Ambiental, es exige a los grifos flotantes, instalaciones acuáticas y aquellos que realicen actividades acuáticas relacionadas con hidrocarburos, toda nave, instalación acuática o artefacto naval en general que realice actividades acuáticas debe contar con medios y equipos de respuesta, contención y mitigación de derrames para ser utilizados en el medio acuático, cuyas características sean acordes al área donde esta realice sus actividades. Dichos medios y equipos forman parte del plan de contingencia local, distrital o nacional, según corresponda y deben ser utilizados sin que medie orden expresa de la Autoridad Marítima Nacional cuando ocurran incidentes o accidentes que afecten la protección del medio ambiente acuático.

La Protección de Instalaciones Portuarias se encuentra a cargo de la Autoridad Portuaria Nacional.

Titulación, Las actividades de formación, evaluación de la competencia, titulación, refrendo y revalidación para el personal mercante marítimo deben efectuarse de acuerdo a las prescripciones del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (Convenio de Formación 78) y otros instrumentos internacionales de los que el Perú es parte. El personal mercante fluvial y lacustre se rige por el Reglamento y las normas complementarias.

4 Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas

En Puerto Maldonado no existe transporte mercante alguno, el 99% de las embarcaciones que transitan en la región son botes o deslizadores, las instalaciones portuarias de ENAPU no registran operaciones comerciales en la zona.

Pregunta 03, En el aspecto de protección del medio ambiente acuático fluvial, ¿Qué alcances y qué limitantes presenta la Autoridad Marítima Nacional para el ejercicio de sus funciones?

N° Respuestas

1 Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli

La protección del medio ambiente acuático comprende toda política o acción ejecutada por la Autoridad Marítima Nacional a través de sus Capitanías de Puerto de Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas y Puerto Maldonado para alcanzar el estado deseado de protección de dicho medio y sus recursos. Se incluyen las acciones de prevención de la contaminación acciones de respuesta, mitigación y remediación del efecto contaminante generado por accidentes ambientales de toda fuente en su ámbito de jurisdicción incluyendo naves, artefactos navales e instalaciones acuáticas. En el caso de Loreto la principal limitante sería lo extenso del territorio y la falta de recursos para poder atender temas de contaminación en zonas donde el acceso por río requiere de unidades con características especiales, diferentes a las que tenemos en la actualidad.

- 2 Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna
Actualmente contamos con las unidades fluviales (lanchas de interdicción fluvial) para reprimir las actividades ilícitas, sin embargo estas unidades son muy limitadas ya que no cuentan con los instrumentos necesarios para una navegación en ríos de poco calado e implementos que estén a la altura de la tecnología; en ese sentido, se requiere la implementación de equipos para realizar intervenciones diurnas y nocturnas (lanchas de interdicción fluvial, unidades vehiculares debidamente equipadas, entre otros); sin embargo, aun con estas limitaciones los operativos que se realizan tienen resultados positivos en un 60%, interviniendo a la fecha embarcaciones y artefactos fluviales que infringen la normativa de la Autoridad Fluvial, así como dragas ilegales donde se han decomisado los materiales que se utilizan para ser destruidas in situ, también productos maderables sin la debida documentación, los cuales son incautados por el ente competente; en ese sentido, se puede indicar que con una renovación en los implementación de equipos sofisticados en las unidades fluviales y vehiculares, se tendría como resultado un 90% de efectividad.
- 3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez
Esta Capitanía de Puerto, efectúa acciones de control y vigilancia, con las unidades fluviales asignadas a esta jurisdicción, para la protección del medio ambiente acuático y prevención de la contaminación, en el ámbito de nuestra competencia y dando cumplimiento a las normas establecidas por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Las Limitaciones; son falta de Personal, Logístico y Capacitación al Personal relacionado a temas de control acuático fluvial ya que nuestra jurisdicción es extensa.
- 4 Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas
El daño más crítico que se tiene por contaminación ambiental en el río es la proliferación de la minería ilegal en ellos, a raíz del éxito del operativo mercurio, “La Pampa” fue desalojada de mineros ilegales, pero consecuencia de esto, muchos mineros se han volcado a los ríos para continuar con sus actividades, y como ya lo había comentado antes, la gran extensión de los ríos en la región hace que el control sea muy limitado

Pregunta 04, ¿Cuáles considera que son los principales problemas, riesgos y amenazas ambientales que se estarían dando en el ámbito fluvial peruano?

N°	Respuestas
1	Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli Referente al tema ambiental, para el ámbito fluvial nacional el principal problema sería la informalidad, como riesgo para la región Loreto estaría el corredor petrolero y como amenaza latente la minería ilegal.
2	Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna De acuerdo a las diferentes problemáticas que se presentan en la Región Ucayali en torno al medio ambiente se ha podido constatar la continuidad de las siguientes actividades ilícitas: Tala Ilegal: a consecuencia de la deforestación estarían causando que los ecosistemas desaparezcan y producto de ello se produzcan erosiones y/o derrumbes cambiando la geomorfología en las riberas de los ríos, así como desaparición de las especies logrando que emigren a otros lugares y el cambio climático. Minería Ilegal: afecta notablemente al ámbito acuático debido que durante dichas actividades se utiliza el mercurio y otros productos químicos siendo derivados directamente al medio acuático, teniendo como consecuencia la contaminación del agua, conllevando a la desaparición de las especies acuáticas y recursos naturales. Tráfico Ilícito de Fauna Silvestre: con lleva a la extinción de ciertas especies que se encuentran en su habitat natural.
3	Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez Derrames de hidrocarburos en los ríos. Vertimientos de aguas residuales (desagüe de las poblaciones) a los ríos. Arrojo de basuras por parte de la población y personal que realizan sus actividades en el ámbito fluvial. Los recursos hídricos enfrentan a una serie de amenazas, todas ellas originadas principalmente por la actividad humana, alguna de estas amenazas son la sedimentación, la contaminación, el cambio climático, la deforestación y el crecimiento urbano.
4	Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas La minería ilegal que viene proliferando no solo en Madre de Dios, sino en otras localidades como: Pucallpa, Iquitos y Yurimaguas

Pregunta 05, ¿Qué instrumentos o acuerdos ambientales adoptados por el Estado Peruano tienen mayor implicancia, en el rol de protección del medio ambiente fluvial de la Autoridad Marítima Nacional?

N°	Respuestas
1	Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli Puntualmente, para el tema de protección del medio ambiente fluvial a nivel nacional un instrumento importante para la Autoridad Marítima Nacional fue el Decreto Legislativo N°1100, que regula la interdicción de la minería ilegal en toda la república y establece medidas complementarias ¿Cómo evalúa usted el grado de cumplimiento de estos instrumentos o acuerdos ambientales, por parte de las autoridades peruanas? Este grado de cumplimiento es pobre y evidencia una problemática propia de esta región, que es la falta de presencia del Estado y la débil consolidación de sus instituciones
2	Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna Uno de los principales instrumentos adoptados por el estado peruano son los estudios de impacto ambiental, lo cual es aprobado por el ente técnico evaluador que se encuentra en la Dirección de Medio Ambiente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, dentro de dicho procedimiento las personas naturales o jurídicas que quieran contar con áreas acuáticas tienen la obligación de implementar los compromisos ambientales los cuales deben ser claros, sencillos y comprensibles en su contenido, a fin de minimizar o mitigar los impactos negativos en el medio ambiente, de esta manera la fiscalización se proyecta en los estudios del monitoreo del aguas originado por las actividades antropogénicas (poblacionales y productivas), los cuales afectan la calidad de los recursos hídricos, impactando en los ecosistemas acuáticos, dado que el uso de las aguas contaminadas constituyen un grave riesgo a la salud de las personas y para la calidad de los productos agropecuarios, agroindustriales e hidrobiológicos, por ello los resultados de los monitoreos son sistematizados y autorizados por la Autoridad Nacional de Agua (ANA), estos compromisos son instrumentos necesarios para la protección del medio ambiente.
3	Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 aprobado con Decreto Supremo 015-2014-DE, de fecha 24 de noviembre del 2014. esta Capitanía de Puerto da cumplimiento a los instrumentos y acuerdos ambientales, por parte de las Autoridades peruanas.
4	Capitán de Corbeta Lister Samaniego Armas Por ahora el DL 1100 que da el lineamiento para la lucha contra la minería ilegal

Pregunta 06, ¿Cuáles son las principales actividades ilícitas que se desarrollan en el ámbito fluvial del Perú? ¿Por qué?

N°	Respuestas
1	Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli Como principal actividad ilícita estaría la minería ilegal, la cual, si se desarrolla en forma directa en el lecho del río y sus riberas, junto con los asaltos y robos a embarcaciones en las bahías y puertos informales; por otro lado, en general en toda la región selva el denominador común vendría a ser la tala ilegal, que utiliza el medio fluvial como primera vía de salida. La trata de personas, el TID y contrabando de igual solo forma utilizan este medio como únicas o principales vías de acceso y salida.
2	Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna Pesca ilegal: en toda la jurisdicción del río Ucayali y sus afluentes, los pescadores artesanales no se encuentran acreditados y certificados como marineros de pesca ante la Autoridad Marítima Nacional y el Fondo de Desarrollo Pesquero del Perú (FONDEPES), por falta de información y concientización en el desarrollo de esta actividad, la misma que se viene ejecutando de forma informal, en algunos casos empleando sustancias tóxicas durante sus faenas de pesca, a su vez no cuentan con los permisos de pesca otorgados por la Dirección Regional de la Producción de Ucayali –U, por tal motivo se ha decomisado gran cantidad de productos hidrobiológicos realizados durante operativos conjuntos durante el año 2020. Trata de personas: existe un alto número de menores en estado de abandono por sus familias y hogares afectados por la extrema pobreza. Limitaciones que son aprovechadas por organizaciones criminales, para someterlos a realizar trabajos forzados, esclavitud, prostitución entre otros, que atentan contra la libertad y bienestar físico y mental, estos actos muchas veces son realizados por vía fluvial en embarcaciones que no cuentan con las certificaciones correspondientes para navegar libremente en el medio acuático, logrando trasladarlos hacia la zona fronteriza y departamentos del Perú.

Tráfico de combustible: En la cuenca del Ucayali, no existe un puerto o instalación autorizada para el control de la carga y descarga de hidrocarburos (combustibles líquidos), los cuales estarían siendo fiscalizados constantemente por los entes competentes para erradicar dicha actividad ilícita; sin embargo se ha incrementado la informalidad del tráfico de combustible, debido a que este producto es utilizado como insumo para la preparación de drogas en las diversas zonas despobladas de la amazonia peruana.

Tráfico Ilícito de Drogas (TID): conforme a lo indicado en el ítem anterior esta Autoridad Fluvial, el tráfico ilícito de drogas se visto incrementado, por tal motivo esta Autoridad Fluvial viene participando en diversos operativos conjuntos llevados a cabo con la Policía Nacional del Perú y la Fiscalía, asimismo se realiza inspecciones inopinadas a las diferentes embarcaciones que navegan en el río Ucayali, a fin de minimizar el traslado de insumos químicos que son utilizados para la preparación de dicho producto.

- 3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez
Las principales Actividades Ilícitas, identificadas serían Contrabando, Piratería, Trata de personal, TID, Tala Ilegal, Minería Ilegal. Todo esto debido a la extensión geográfica que demanda, el ámbito de responsabilidad y control de los ríos.
- 4 Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas
La minería ilegal viene proliferando no solo en madre de dios, sino en otras localidades como: Pucallpa, Iquitos y Yurimaguas

Pregunta 07, En el aspecto de represión de ilícitos en el ámbito fluvial ¿Qué limitantes presenta la Autoridad Marítima Nacional para el ejercicio de sus funciones?

Nº Respuestas

- 1 Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli
La estrecha línea para el correcto uso de la fuerza y la débil base legal que nos ampara, la disponibilidad de medios (superiores a los nuestros) con los que cuentan las personas dedicadas a los ilícitos, la falta de preparación de nuestro personal durante las intervenciones para un correcto actuar en: la recopilación de evidencias, confección de actas, toma de manifestaciones y en general en el conocimiento de las leyes de otras instituciones.
- 2 Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna
Por el importante papel que ejerce como Autoridad Fluvial en la jurisdicción, se considera que presenta grandes limitaciones, principalmente en la poca logística asignadas a las unidades terrestres y fluviales, éstas a su vez son inapropiadas por la antigüedad que tienen, por tal razón se requiere la renovación y reasignación de las mismas, las cuales deben de contar con equipos de navegación sofisticados para llevar a cabo operaciones diurnas y nocturnas, a fin de cumplir a cabalidad nuestras funciones, garantizando seguridad, dominio y vigilancia, así como protegiendo el medio ambiente acuático, brindando seguridad a la vida humana en el ámbito acuático y reprimiendo cualquier actividad ilícita en el ámbito fluvial.
- 3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez
Personal y logístico
- 4 Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas
La gran extensión de los ríos en la región hace que el control sea muy limitado

Pregunta 08, ¿Cuáles son las principales limitaciones de la Autoridad Marítima, en cuanto a medios o capacidades, para cumplir con sus funciones de vigilancia y control del ámbito fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli
Limitaciones de personal y material. Lo extenso de esta región acrecienta la necesidad de contar con medios que permitan tener una presencia continua y permanente de la autoridad.
- 2 Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna
La Capitanía de Puerto, cuenta actualmente con una planta orgánica de personal no acorde con la realidad, debido a que las funciones se han visto incrementada con el crecimiento del transporte acuático, hecho que no ha sido tomado en consideración para la modificación correspondiente, lo cual conlleva a un déficit de personal superior y subalterno, para cubrir las diversas necesidades de esta Autoridad Fluvial, así como los puestos de capitanías, lo cual permitiría el desarrollo de las operaciones de control fluvial con una adecuada vigilancia en el ámbito de esta jurisdicción.
- 3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez
- Incremento de unidades de interdicción fluvial (material consumible combustible repuestos, etc.)

- Personal y capacitación.
 - Unidades aéreas para mayor control.
- 4 Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas
La falta de Personal calificado así como el material idóneo para efectuar las intervenciones, en este caso por las grandes distancias, los operativos con mayor éxito se logran con apoyo de Helicópteros de la Policía Nacional del Perú y del Ejército Peruano
-

Pregunta 09, ¿Cuál es su apreciación respecto al transporte de combustibles, carga y pasajeros en el ámbito fluvial y cuáles considera son sus principales problemáticas en relación a la seguridad fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli
Para el transporte de combustible existen varias variables, si bien el transporte de combustible a granel en embarcaciones mayores cumple con los requisitos y estándares establecidos, en la región Loreto esta actividad enfrenta la problemática constante de su impedimento de libre tránsito por las manifestaciones de comunidades indígenas. En el caso del transporte de combustible al menudeo la informalidad sería la principal problemática. Para el transporte de carga, la falta puertos formales que permitan brindar las condiciones necesarias y seguras para el embarque de estas, así como dificulta el accionar y la fiscalización de por parte de las autoridades competentes. El trasporte de pasajeros pasa por las mismas limitaciones, la informalidad y el hecho que cualquier lado de la ribera pueda ser utilizado para embarcar o desembarcar gente, dificulta la labor de las autoridades.
- 2 Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna
En los ríos de la selva peruana a lo largo de la cuenca amazónica existen poblados menores que subsisten de la agricultura, pesca, y caza, estas actividades se realizan desde años atrás y que han ido creciendo con el pasar de los años, a su vez no cuentan con los medios necesarios para el transporte tanto de pasajeros y de productos de primera necesidad (combustible), que conlleva a que el medio fluvial sea la única vía de transporte para comercializar los productos antes indicados, que son realizados mayormente en embarcaciones de construcción artesanal no autorizadas para el tipo de actividad que realizan, este es una problemática que se presenta en los diferentes caseríos, poblados, localidades y comunidades nativas acantonados en las riberas de los ríos de la hoya amazónica, que atenta con la seguridad tanto de las personas y de su carga propiamente dicha, a su vez daña enormemente al medio ambiente. Por otro lado, en la región Ucayali existen solo TRES (3) Terminales Portuarios debidamente autorizados por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), estos terminales transportan solo productos de hidrocarburos a granel, no contando a la fecha con un puerto que cuente con todos los medios de seguridad para el transporte tanto de pasajeros, carga y de combustible en menores cantidades, esta problemática conlleva a que las actividades antes señaladas sean realizadas de forma informal en diferentes atracaderos que han sido acondicionados para atender servicios de carga y descarga en general, estando actualmente en evaluación por los entes competentes la creación de un terminal portuario multipropósito de uso público en general, de modo que preste servicios portuarios a cualquier persona natural o jurídica que lo solicite, esto permitirá una adecuada fiscalización de todas las naves y artefactos fluviales que navegan en la región Ucayali, a fin de verificar que cumplan con la normativa de la Autoridad Marítima Nacional, en torno a la seguridad fluvial para el tipo de servicio que presta.
- 3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez
Las embarcaciones que transportan combustible deben de tener un permiso de operación otorgada por parte de OSINERGMIN, y el certificado de Responsabilidad Civil otorgado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. La problemática sería las embarcaciones que no cuentan con los certificados antes mencionados ya que no sabrían responder y/o actuar en caso sufran un incidente en el ámbito fluvial, debido al transporte de combustible.
- 4 Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas
En la región no existe un transporte de combustible propiamente dicho ya que el bajo calado de los ríos no lo permite, solo existe un punto donde el combustible es trasvasado a cisternas flotantes y bandean el combustible de un lado del río a otro, dichas cisternas cuentan con todas las características y autorizaciones de las entidades pertinentes
-

Pregunta 10, ¿Cómo aprecia la situación del parque naviero fluvial respecto a la seguridad fluvial?

N°	Respuestas
1	Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli En un análisis general, en regulares condiciones. En la región Loreto se cuenta con un aproximado de 6 mil embarcaciones matriculadas en el sistema de la Autoridad Marítima Nacional.
2	Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna Los ríos constituyen las vías fluviales o Hidrovía por donde transitan diferentes tipos de embarcaciones trasladando pasajeros y/o carga entre puertos ubicados en las márgenes de estas vías para facilitar el transporte de mercancías, apreciándose que la situación del parque naviero fluvial en el transporte regular o de línea las naves cumplen las operaciones de rutas determinadas con frecuencias e itinerarios programados, aplicando los fletes y costos de pasajes registrados, y en el servicio de transporte irregular o informal estos no obedecen a itinerarios, puesto que actúan de acuerdo a la oferta y a la demanda de pasajeros y/o carga, generalmente operan bajo contratos especiales en la movilización de carga en su totalidad de acuerdo a las reglas del mercado, sumándole además que las condiciones de navegación en los ríos es variable y estacional siendo las mayores restricciones en los periodos de vaciante (JULIO A SETIEMBRE) significando a su vez mayores costos, ya sea por la pérdida de tiempo en la navegación, los posibles daños a las naves, y la pérdida de profundidad en los canales de acceso a los puertos. Finalmente, en la exportación de productos por la vía fluvial, prácticamente no se da, ya que no existe productos para tal efecto y más bien se tiene productos de importación especialmente acero, cemento y bienes de capital, las mismas que se efectúan a través del Puerto de Iquitos, zona que cuenta con un terminal portuario, la cual presenta mayores facilidades de atención para los buques de gran calado.
3	Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez Esta Capitanía de Puerto incrementa sus actividades para a la formalización del parque naviero fluvial, con la finalidad de tener un control de todas las naves que operan en esta jurisdicción, en conjunto con la Autoridad Portuaria Nacional y el sistema de Ventanilla Única de Comercio Exterior.
4	Capitán de Corbeta Lister Samaniego Armas Como lo comenté, en esta región no existe un parque naviero, es solo transporte menor de personas y carga (muy limitada)

Pregunta 11, En su opinión, ¿Cuál es la situación de la infraestructura fluvial (terminales, embarcaderos y ayudas a la navegabilidad), y que contribución presentan a la obtención de la condición de seguridad, en el ámbito fluvial?

N°	Respuestas
1	Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli Este vendría a ser un problema crítico en la región, existen una gran cantidad de zonas de embarque y desembarque de carga y pasajeros donde se vendrían brindando servicios portuarios en condiciones deplorables y sin ningún control y fiscalización por parte de la autoridad competente. Referente a las ayudas a la navegación el servicio de hidrografía de la Amazonía, emite sus boletines y comunicados, actualiza constantemente sus cartas y en la actualidad y en apoyo a la Autoridad Portuaria Nacional se encuentra instalando señalizaciones para el ingreso al canal de la bahía de Iquitos.

- 2 Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna
Considerando que el transporte fluvial en la amazonia peruana, así como en la jurisdicción de la cuenca del Ucayali es una actividad primordial para el desarrollo de la Región, puesto que permite una mayor interconexión de la ruta comercial y maximiza una economía de escala, se puede precisar que es de vital importancia garantizar a esta actividad una adecuada seguridad en la navegación durante todas las temporadas del año (creciente y vaciante). Por ello, se debería abordar en mejorar y reformular proyectos de mejora al sistema de transporte fluvial y por ende sus infraestructuras (terminales, embarcaderos, atracaderos, ayudas a la navegación, etc.), debido que en la actualidad en todo el perfil de la cuenca del río Ucayali, en su gran mayoría existen instalaciones de material precario (áreas acuáticas otorgadas en concesión) y espacios acuáticos sin infraestructura adecuados constantemente a la morfología de la zona, en donde se realizan operaciones portuarias de embarque y desembarque de material y personal, no garantizando la seguridad de la tripulación de las naves y artefactos navales, trabajadores, pasajeros y público en general, así como afectando los estándares de los servicios portuario de calidad y la adecuada gestión en el manejo de residuos sólidos y basuras dentro de cada instalación.
- Con respecto a las contribuciones que pudieran presentar sobre las condiciones de seguridad, se puede señalar que en la actualidad las infraestructuras fluviales ubicadas a lo largo del perfil de la cuenca del río Ucayali, a excepción de algunas, no presentan ninguna contribución favorable en seguridad al transporte fluvial en toda la jurisdicción, puesto que las operaciones de carga y descarga de material y personal en las diferentes instalaciones acuáticas no ofrecen las garantías necesarias de seguridad en los servicios portuarios, navegación y protección del medio ambiente acuático. Por tanto, es claro que existe un largo proceso de mejora en el sistema portuario fluvial de la jurisdicción estando a la fecha la creación de un terminal portuario multipropósito de uso público en general, de modo que preste servicios portuarios a cualquier persona natural o jurídica que lo solicite, el mismo que no se ha concretado.
- 3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez
Las instalaciones acuáticas en el ámbito fluvial de nuestra jurisdicción, anualmente son inspeccionados, con la finalidad de brindar seguridad al medio ambiente acuático.
- Capitán de Corbeta Lister Samaniego Armas
En la región tenemos el puerto de ENAPU, que brinda las condiciones necesarias de seguridad, mientras tanto existen un sin número de embarcaderos que por la extensión del río se forman en diversos lugares haciendo casi imposible el control en ellos
-

Pregunta 12, En su opinión, ¿Con qué organismos del Estado y en qué aspectos, existe superposición de funciones en relación a la normativa vigente para la seguridad y protección en el ámbito fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli
En mi opinión más que una superposición de funciones, existe un desconocimiento de normas y competencias referentes a otras autoridades, un ejemplo en el aspecto operativo: si bien aduanas por su Ley está facultada a efectuar acciones de control aduanero a todo tipo de transporte si esta acción la realizan en el río más que una usurpación de funciones estaría atentando contra la seguridad de su personal, al no estar esté capacitado (entrenado y reconocido por la Autoridad Marítima) para estas acciones en el río.
- 2 Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna
Considero que la Autoridad Administrativa del Agua – Ucayali – es la Autoridad Nacional del Agua (ANA), la misma que se superpone a las funciones de la normativa de la Autoridad Marítima Nacional, ya que quien tiene jurisdicción en todo el perfil de la cuenca hídrica del río Ucayali y sus afluentes, para otorgar concesiones de áreas para fines agrícolas, adyacentes a la ribera de los ríos hasta los 50 metros a partir de la línea de más alta creciente ordinaria, zona en donde se encontrarían ubicados las personas que tiene propiedad de predio y que es requisito para poder solicitar otorgamiento de concesión de uso de área acuática.
- Asimismo, se ha observado conflicto de competencias con diversas Municipalidades Distritales, puesto que estas otorgan Constancias de Posesión en espacios de alto riesgo, que comprenden espacios acuáticos productos de los rellenos naturales y artificiales (terrenos ganados al río), de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.
- 3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez
Ministerio de Transporte de Comunicaciones (Regional)
Policía Nacional del Perú
- 4 Capitán de Corbeta Lister Samaniego Armas
Por ahora me parece que con el ANA debido a que en la región existen problemas con el demarcamiento de la franja ribereña.
-

Pregunta 13, ¿Cuáles son los principales acuerdos o convenios de cooperación internacional suscritos, relacionados a la seguridad y protección fluvial?, ¿Cómo evalúa usted el grado de cumplimiento de estos acuerdos o convenios de cooperación internacional, por parte de las autoridades peruanas?

N°	Respuestas
1	Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli En la región Loreto la Autoridad Fluvial participa de reuniones bilaterales o tripartitas con sus homólogos en las Capitanías de Puerto de Leticia y Leguízamo (Colombia), Tabatinga (Brasil), Nuevo Rocafuerte y Puerto El Carmen (Ecuador), respecto a temas de competencia de autoridades fluviales, dentro de los cuales, como principales puntos están: la seguridad de la vida humana en el medio fluvial y la represión de ilícitos y la prevención de la contaminación acuática. Al ser parte del trabajo diario de las Capitanías de Puerto, el intercambio de información, las consultas y las acciones de control coordinado son permanentes.
2	Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna Según la legislación Internacional, en la actualidad la Autoridad Marítima Nacional viene adoptando y actualizando una serie de convenios internacionales para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, proteger el medio acuático por contaminaciones de hidrocarburos y operaciones de Búsqueda y Salvamento, todos ellos basados en el ámbito marítimo y adaptados al ámbito fluvial, como por ejemplo el convenio internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (Convenio SAR-1979), el convenio SOLAS 74/78 y el Convenio MARPOL 73/78, así como existen otros acuerdos de cooperación mutua con los países fronterizos (Brasil, Colombia, Ecuador) referente a la navegación, pilotaje, practica y transporte de carga, para lo cual se llevan a cabo hasta dos reuniones anuales, a efectos de mejorar los acuerdos, estableciendo así el uso y cantidad de prácticos a emplear en actividades de pilotaje y practica dado que el reglamento en algunos casos establece la exoneración de estos por reciprocidad. En base a la realidad y la legislación nacional actual, conforme al grado de cumplimiento se podría calificar como REGULAR, debido a que no se cuentan con terminales portuarios acreditados por la Autoridad Portuaria Nacional, para garantizar la seguridad y protección acuática del medio fluvial.
3	Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez SOLAS, MARPOL, PBIP, STCW. Una recomendación sería evaluar la posibilidad de implementar un reglamento especial y con regulaciones específicas, a la realidad del ámbito fluvial
4	Capitán de Corbeta Lister Samaniego Armas N/A

Pregunta 14, En su opinión, ¿Cuáles son los principales efectos en la seguridad y protección fluvial, que genera la informalidad del transporte fluvial en la Amazonía?

N°	Respuestas
1	Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli El principal efecto sería el riesgo y la vulneración de la seguridad de la vida humana tanto para los trabajadores o tripulantes de las naves, como para los propios pasajeros, esto además de los riesgos por contaminación
2	Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna - Trata de Personas. - Transporte de insumos químicos fiscalizados - Construcciones ilegales de embarcaciones - siniestros acuáticos en embarcaciones sin documentación - Personal acuático indocumentado - Piratería en zonas alejadas a la población
3	Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez - Naves operando sin la documentación respectiva. - Falta de capacitación al personal acuático. - Hundimiento, volcadura y sobre carga de una embarcación
4	Capitán de Corbeta Lister Samaniego Armas La gran extensión de los ríos hace que cualquier parte del río se pueda convertir en un embarcadero, eso ayuda a la informalidad

Pregunta 15, En su opinión ¿A qué se debe la inadecuada capacitación de tripulaciones y pilotos en el ámbito fluvial peruano? ¿Qué recomendaría usted para mejorar la capacitación de las tripulaciones y pilotos fluviales que operan en el Perú?

N° Respuestas

- 1 Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli
Una de las problemáticas que se puede analizar es la falta de Centros de Instrucción que capacitan a este personal. Bajo mi percepción y experiencia sobre accidentes en esta zona, la problemática no pasa tanto por la falta de capacitación de las tripulaciones sino porque los mismos armadores y las agencias de estos permiten que sus naves sean tripuladas por personas ajenas a estos cargos, burlando el sistema de la Ventanilla Única de Comercio Exterior VUCE, este sistema ha anulado la exigencia a la autoridad de fiscalizarla previo al zarpe o en su recepción.
 - 2 Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna
En la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Pucallpa, en la actualidad existe un solo Centro de Instrucción Fluvial de Pucallpa aprobado con Resolución Directoral N° 482-2019/DCG por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, donde se dictan cursos de formación para marineros fluviales y auxiliares motoristas, así como actualizaciones para oficiales mercantes fluviales, presentando este centro una infraestructura limitada para la demanda de personas que requieren ser capacitados, conllevando a que esta gente de mar no se registre ante esta Capitanía de Puerto para su certificación correspondiente y a su vez tenga a su cargo una embarcación sin contar con la preparación correspondiente en el ámbito acuático.
El registro de otros Centros de Instrucción en la jurisdicción de Pucallpa, que se encuentren debidamente autorizados por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, o en su defecto la coordinación con otros centros de instrucción a través del Fondo de Desarrollo Pesquero y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a fin de crear grupos móviles para llegar hacia las zonas más alejadas a la ciudad, para dar una correcta formación de las prácticas marinerías a bordo de embarcaciones fluviales, para que conozcan a cabalidad las funciones y competencias que cumple cada tripulante a bordo, asimismo incidir en el conocimiento de la morfología del río debido a que en tiempo de vaciante, se crean malos pasos y ocasiona dificultades en la navegación, ocasionando esto que las embarcaciones queden varadas y en algunas oportunidades se presenten siniestros acuáticos como la pérdida total de la nave y de vidas humanas.
Con relación a los pilotos o prácticos fluviales, en esta jurisdicción no se cuenta con dichas categorías debido a que no existen ingreso y salida de naves mercantes.
 - 3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez
 - implementación de equipos en los centros de instrucción.
 - mayor capacitación al personal de instructores de los centros de instrucción.
 - implementación de centros de instrucción en la jurisdicción.
 - 4 Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas
La falta de centros de instrucción para dichos tripulantes, en la región se cuenta con UN solo centro de formación que se encuentra en puerto Maldonado, para sacar su certificado de aptitud el tripulante debe hacer un curso de una semana, eso genera que pierda una semana de trabajo en muchos casos, así como por la lejanía de diversas comunidades, muchas veces el personal no puede trasladarse hasta este punto para poder hacer el curso.
-

Pregunta 16, ¿Cuál es la situación de los sistemas de identificación, monitoreo, control y vigilancia para la seguridad en el ámbito fluvial peruano?

N° Respuestas

- 1 Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli
La región Loreto sufre de muy baja conectividad, y en la actualidad al no contar con una banda ancha de internet no se permite un trabajo adecuado de este Sistema, es así que muy pocas empresas lo han implementado. Asimismo es preciso señalar que para su implementación y exigencia existió mucha oposición siendo esta norma denunciada y judicializada por el gremio de armadores de la zona.
- 2 Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna
Con Resolución Directoral N° 130-2016-MGP/DGCG, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, establece la instalación de equipos de seguimiento satelital o dispositivo de posicionamiento automático a las naves, embarcaciones y artefactos navales fluviales y lacustres para su incorporación a la plataforma del Sistema de Monitoreo y Control de Tráfico Acuático (SIMTRAC).
En la actualidad, los armadores vienen implementando sus embarcaciones con equipos o dispositivos satelitales que son compatibles a la plataforma del Sistema de Monitoreo y Control de Tráfico Acuático (SIMTRAC).

- 3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez
El único sistema para identificar el zarpe y arribo de una embarcación en el ámbito fluvial es el sistema de ventanilla única de comercio exterior, ya que las embarcaciones que operan en la zona fluvial no cuenta con un sistema de identificación satelital.
 - 4 Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas
En esta región ninguna, debido a que el tráfico fluvial es menor, no se cuenta con estación costera ni sistema de radiobalizas
-

Pregunta 17, de acuerdo a su opinión ¿Qué normas complementarias debieran promoverse o emitirse por la Autoridad Marítima Nacional, relativas a la mejora de la seguridad de las actividades fluviales?

Nº Respuestas

- 1 Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli
Una propuesta pasaría por recomendar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Autoridad Portuaria Nacional, que en la zona selva para el transporte de cabotaje de naves, sobre todo de carga y pasajeros, se implemente nuevamente la visita de inspección para la recepción y despacho presencial, donde cada autoridad en su competencia verifique que lo declarado corresponde a lo real.
- 2 Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna
La emisión del Código de Seguridad de Naves y Artefactos Navales, conforme a la zona de operación (marítimo, fluvial y lacustre) esta norma debe ser actualizada ya que en el ámbito fluvial las condiciones de navegación en los ríos es variable y estacional presentando las mayores restricciones en los períodos de vaciante que corresponde a los meses de junio a setiembre, que a su vez significa mayores costos, sea por la pérdida de tiempo de navegación, posibles daños a las naves, pérdida de profundidad en los accesos a los puertos entre otros.
El 90% de transporte fluvial corresponde al comercio de carga y pasajeros, lo cual constituye a su principal transporte, dependiendo su condición de navegación no sólo del nivel del río, sino de muchos factores, tales como la cantidad de árboles y otros residuos que flotan en la superficie, el deseo de viajar de noche o sólo de día, o la familiaridad del piloto con los últimos cambios del cauce.
El tráfico local son los centros principales de comercio, sirven de centros de abastecimiento y recolección para las poblaciones cercanas. El comercio entre cada uno de estos centros y su área de afluencia se efectúa por una gran variedad de embarcaciones pequeñas, canoas para un solo hombre, canoas más grandes con motor fuera de borda y lanchas con motores, marinos, las embarcaciones más grandes pueden cargar entre 100 a 800 toneladas aproximadamente. También, es preciso señalar que las condiciones de los equipos de seguridad entre otros, de una nave o artefacto fluvial, debe estar contemplada en la memoria descriptiva que contiene la documentación para certificación de la aprobación de planos, quiere decir que la Dirección General debe emitir una normativa para la certificación de aprobación de planos en sus diferentes categorías, tipos de naves y ámbito de operación, teniendo en consideración los párrafos antes expuestos; sin embargo, dicha norma debería ser elaborada por el área técnica de DIRCONTROL, los cuales cuenta con personal profesional y con experiencia en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre. Adicionalmente, en el área fluvial existe una gran cantidad de embarcaciones pequeñas, canoas grandes con motor fuera de borda, las cuales son menores a 6.48 de arqueado bruto, las mismas que deberían contar con una normativa para su certificación de aprobación de planos, donde se debe detallar la Descripción de compartimentos con que cuenta (tales como pique de proa, sala de máquinas, bodega, lazareto, pique de popa, baño, cocina, caseta, entre otros). Por otro lado, al momento de efectuar la certificación del Certificado de Aprobación de Planos, esta debe ser evaluada correctamente a fin de verificar la cantidad de personas que puedan estar a bordo en cada superestructura, teniendo en consideración a las motonaves que transportan pasajeros cuentan en algunas oportunidades con 3 o 4 superestructuras. Asimismo, y con la finalidad de aplicar correctamente el reglamento 1147, en relación a los equipos de seguridad tales como Chalecos Salvavidas y Aros Salvavidas, debería encontrarse tipificada en una norma complementaria que establezca la correcta confección, que debe estar certificada por las autoridades competentes. Existen puntos resaltantes que son limitantes en los armadores y propietarios de naves y artefactos navales, por la falta de conocimiento lo cual conlleva a la ineficacia que tiene la organización de no llegar a sus administrados por la falta de difusión de normas legales de seguridad, condiciones de higiene, salubridad, entre otros debidamente aprobadas y actualizadas, las mismas que son de gran importancia para la gente de que realizan actividades en el ámbito fluvial. No existe en el Reglamento 1147, una infracción que sancione a las embarcaciones por llevar carga sobre la superestructura, teniendo en consideración que existe una infracción que solo habla de navegar con la línea máxima de carga sumergida y/o modificada que corresponde al artículo 102.1 de la citada norma. Dicho artículo debería ser evaluado y considerado para ser modificado a fin de establecer lo siguiente: “navegar con la línea máxima de carga sumergida, modificada o cargar en espacios no autorizados”, este tipo de carga se muestra constantemente en el ámbito fluvial, por tal motivo se debe restringir dicha operación por afectar la seguridad y estabilidad de la nave.

- 3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez
Sería recomendable adecuar, o en su defecto formular no normas complementarias, si no, un reglamento especial para el ámbito fluvial, para la Amazonia, teniendo en consideración el problema más álgido como es la informalidad.
 - 4 Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas
N/A
-

Pregunta 18, En base a su experiencia y en relación al Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 del año 2014, para la administración de las áreas acuáticas tanto marítimas como fluviales ¿Considera que la Autoridad Marítima Nacional debiera emitir reglamentaciones diferenciadas adhoc (marítima / fluvial), para la seguridad acuática? ¿Por qué?

N° Respuestas

- 1 Capitán de Fragata, Marco Tineo Zanelli
Definitivamente que sí, existen procedimientos que están diferenciados en la Ley, pero se contradicen con el Texto Único de Procedimientos Administrativos, esto debería ser aclarado con normas específicas como por ejemplo se ha hecho en el nuevo Código de Seguridad diferenciando por anexos y adecuando formatos para cada ámbito, marítimo, fluvial y lacustre.
 - 2 Capitán de Corbeta Nora Benavides Luna
De acuerdo a las reglamentaciones existentes para las áreas acuáticas en el ámbito marítimo, se ha podido observar que dichas normativas no se ajustan al ámbito fluvial, debido a que las riberas de los ríos cambian sus características morfológicas, en las épocas de creciente y vaciante conllevando al cambio del relieve y sus suelos, así como también las diferencias que existe entre las corrientes de agua marítima y fluvial, considerando los cambios climáticos de manera abrupta (lluvias torrenciales), por lo cual existe diferentes realidades, por tal razón es conveniente emitir reglamentaciones diferenciadas de acuerdo al ámbito de operación, para lo cual la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación, debe evaluar diferentes estudios de las áreas acuáticas que son requeridas por los administrados en parte de la amazonia para realizar diferentes actividades.
 - 3 Capitán de Corbeta Pedro Enciso Sánchez
El Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 del año 2014, si establece los lineamientos para el uso de derecho de área acuática en la zona fluvial asimismo podemos encontrar todos los requisitos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra del Perú, TUPAM - 15001 edición 2012.
 - 4 Capitán de Corbeta Líster Samaniego Armas
La autoridad marítima tiene varias resoluciones directorales que dictan normas específicas para la seguridad acuática, tanto como en el transporte de pasajeros como de carga.
-

Cuestionario 2. Muestra de expertos y académicos nacionales y extranjeros

Pregunta 01, En su opinión ¿Cuáles son las principales problemáticas que inciden en la seguridad y protección en el ámbito fluvial?

Nº	Respuestas
1	Dr. Carlos Luis Cogorno La carencia de políticas eficaces y multisectoriales de Estado para el desarrollo e implementación de un sistema sostenible de transporte y preservación del medio acuático.
2	Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores En cuanto a Seguridad, las principales problemáticas que inciden en la Navegación son las bajantes del caudal en los canales y el deterioro de la señalización náutica, por lo que se debe realizar el mantenimiento y dragado en forma permanente y el balizamiento de las vías navegables por cada país ribereño, para facilitar el transporte de las empresas cada administración debe emitir normativa de cumplimiento obligatoria. También se debería ver la posibilidad de la implantación de un sistema de control por el Estado rector del puerto armonizado e integrado.
3	Contralmirante AC Juan Herrera Leal Desde mi perspectiva, considero que el problema que se ha evidenciado a lo largo de los Ríos, especialmente en la Región de la Amazonía, es la informalidad que se da en el transporte fluvial, puesto que embarcaciones artesanales en su gran mayoría no se encuentran matriculadas. Por otro lado, la deficiente infraestructura que hay en la zona evita que se puedan hacer respectivos controles en puerto.
4	Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez Los ríos actualmente están desprotegidos, el patrullaje es esporádico, casi nulo; no se implementa la tecnología del SIMTRAC a pesar de estar dispuesto en las normas de seguridad vigente que permitirían un monitoreo y tener los sistemas de alarma en caso de peligro, por tanto, el sistema de alerta muestra debilidades de control y seguridad. Sin embargo, adicionalmente se requeriría tener desplegadas unidades de patrulla para asistir a las emergencias que estén desplegadas en espacio que permitan tiempos de respuesta adecuados.
5	Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza Una de las principales problemáticas se relaciona con la falta de unidades guardacostas con capacidad para llevar botes de interdicción y realizar periodos de navegación casi permanentes entre los principales puertos fluviales ubicados en los ríos Amazonas, Marañón, Ucayali, Napo, Putumayo entre otros. A ello se suma la falta de asignación de recursos económicos a la DICAPI, por parte del Ejecutivo para poder dotar y equipar a JEDICAP 5, JEDICAP 4, Capitanías de Puerto de Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas con puestos de Capitanías con medios de respuesta adecuados para el control y vigilancia fluvial. Dado el incremento de naves de transporte fluvial, en el corto plazo es necesario evaluar la interacción de los componentes navales ubicados en el ámbito fluvial fin estos apoyen en las labores de la Autoridad Marítima, sin embargo a mediano plazo es necesario que DICAPI cuente con sus propios medios fin no distraer acciones de la fuerza naval en sus temas operacionales propios.

Pregunta 02, ¿Cuál es su opinión, respecto a la suscripción del Acuerdo de Escazú por el Perú y sus implicancias con respecto a la seguridad protección en el ámbito fluvial?

Nº	Respuestas
1	Dr. Carlos Luis Cogorno Lo anterior hace pensar que compartir competencias y funciones con actores internacionales, podría generar un sistema efectivo de control y preservación, no obstante, ello representa la declinatoria del Estado del deber y necesidad de tener una participación efectiva en el ejercicio de la responsabilidad que detenta.
2	Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores Cualquier suscripción que conlleve a la seguridad y protección de la navegación, es completamente aceptable y debe ser concordante con los tratados internacionales y la normativa de cada país. Asimismo, es necesario efectuar la aplicación de los reglamentos, por parte de todos los países, de manera armonizada; la actualización, es necesaria; También la incorporación de nuevos reglamentos.

- 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
Teniendo en cuenta el objetivo de este Acuerdo Multilateral de garantizar la implementación plena y efectiva en América Latina y el Caribe de los derechos de acceso a la información ambiental, participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales y acceso a la justicia en asuntos ambientales, considero que es una herramienta útil y necesaria para la los países de nuestra región y esa ruta que recorrió el Estado peruano, es la que nos encontramos la mayoría de los países firmantes del Acuerdo Escazú.
Frente a la segunda parte de la pregunta, con relación a las implicaciones que tendría en materia de seguridad y protección fluvial, con la entrada en vigor internacional de este Acuerdo, los Estados contratantes tendrán la obligación de establecer las plataformas adecuadas para generar una participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales, especialmente con las comunidades vulnerables, frente cualquier gestión que se realice, y más si existe el riesgo que haya una afectación ambiental, lo cual representa un reto tanto para las países que quieran generar un proyecto a futuro represente un cambio los ecosistemas que existen en los Ríos.
- 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
El acuerdo de Escazú es un instrumento de control internacional que afecta la soberanía, cuya responsabilidad es exclusiva del Estado Peruano, esperemos que luego de que no pasó de la comisión del Congreso no vuelva a este debate.
- 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
El tratado tiene como uno de sus objetivos el luchar contra la desigualdad y la discriminación y garantizar los derechos de las personas a un medio ambiente sano y el desarrollo sostenible, velando sobre todo por aquellas personas vulnerables pertenecientes a las comunidades. Sin embargo, este es un documento jurídico en materia de protección ambiental, regulando acceso a la información y participación pública en el uso sostenible de los recursos. Todos estos objetivos están planteados en nuestra norma nacional partiendo por la Constitución y aquellas emitidas por el MINAM y otras organizaciones gubernamentales en materia ambiental, para ello el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental SEIA define claramente la participación ciudadana durante la evaluación ambiental de los proyectos.
El artículo 5 respecto al acceso a la información ambiental se apertura a ciudadanos de América latina y el Caribe ya que menciona “publico” y está definido como: una o varias personas físicas o jurídicas, asociaciones, organizaciones o grupos constituidos por personas nacionales que están sujetos a la jurisdicción del Estado Parte. Por lo tanto la obligatoriedad en materia ambiental establecido en el SEIA no solo abarcaría el derecho de participación ciudadana a los connacionales sino a toda persona natural o jurídica de América latina y el Caribe, generándose problemas de índole transfronterizo en la “defensa del medio ambiente” nacional, aperturándose un camino a posibles bloqueos de proyectos en nuestro mar, costa, sierra y selva, que pueden estar ligados a temas políticos, económicos entre otros de carácter internacional, perdiéndose nuestra capacidad nacional en estos temas propios de cada Nación.
Por lo expuesto considero que este Tratado debería de ser una guía mas no un documento mandatorio para sus partes, tratándose de implementar sus recomendaciones. Todos los aspectos que consigna este Tratado ya están plasmados en normas emitidas por el MINAM en materia de evaluación de los EIAs.

Pregunta 03, ¿En su opinión, ¿cuáles son las principales causas que estarían incidiendo en la débil fiscalización en materia de seguridad en el ámbito fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Dr. Carlos Luis Cogorno
La predominante informalidad de las actividades económicas en las regiones que tienen acceso natural a éstas vías, lo que tiene que ver con la respuesta del primer punto, pues el Estado tiene una presencia formal pero no real, esto último se logra, con planificación y la inversión de recursos.
- 2 Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores
Si existiera una débil fiscalización, se asume que debe ser por las escasas inspecciones que se ejecutan a las embarcaciones por parte de los Estados de Abanderamiento, Ribereño y Rector de Puerto a falta de una normativa común que permita realizar estas tareas de seguridad.
También se debe tomar en cuenta la disparidad de los controles por parte de cada país y la no aplicación de los reglamentos.
- 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
N/A
- 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
La falta de medios reglamentarios adecuados y la imposición de una fiscalización efectiva con resultados progresivos que cambien la imagen de “espacio vacío de control”.

- 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
Una es la falta de recursos materiales y de personal para mantener unidades guardacostas navegando permanentemente en los principales ríos de la Amazonia, adicionalmente cuando hablamos aspectos de seguridad en materia de construcción y equipamiento de las naves para minimizar riesgos, se debe de implementar un proceso de fiscalización más rigurosa para ello es necesario contar con personal competente y calificado para esta labor.
-

Pregunta 04, ¿Cuál es su opinión, respecto a la implementación del Proyecto de Hidrovía Amazónica y sus implicancias en materia de seguridad fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Dr. Carlos Luis Cogorno
El proyecto enfrenta una serie de cuestionamientos medioambientales, los cuales deberían superarse para que cuente con la opinión favorable de la población que será la principal usuaria, asimismo, en cuanto a seguridad se ganaría significativamente.
- 2 Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores
Me parece pertinente la implementación de cualquier proyecto que conlleve a la seguridad y protección de la navegación, el cual debe ser consensuado por todas las partes intervinientes y sea concordante con los tratados internacionales y la normativa de cada país.
- 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
Con relación a esta pregunta y por información proporcionada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Colombia no conoce de manera oficial el proyecto de Hidrovía. Si bien hay conocimiento frente algunos proyectos que se realizaron en el marco de la UNASUR, no se conoce el alcance del mencionado proyecto.
- 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
El proyecto de Hidrovía Amazónica es un proyecto tecnológico que contribuirá a la seguridad por cuanto establece la necesidad de modernizar el sistema actual en base a la navegación satelital evitando la navegación por experiencia actual. Es un proyecto más allá de una obra de infraestructura que no es más del 0.5% de intervención física en algunos espacios menores de 6 pies para navegar. Con o sin intervención en los malos pasos citados, se requiere el proyecto para modernizar la navegación actual.
- 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
El proyecto de la hidrovía amazónica no guarda relación con aspectos de seguridad y protección al no ser este su objetivo principal y no estar enmarcado como función del MTC los temas de seguridad, recayendo estos en la competencia de la DICAPI. El proyecto de la hidrovía abarca únicamente aspectos de mejora en materia de señalización, mantenimiento de las zonas conocidas como “malos pasos” para brindar una profundidad adecuada para el paso de las naves, adicionalmente a ello este proyecto busca distorsionar la imagen de la MGP relacionada con temas de seguridad a cargo de la DICAPI y de los registros hidrológicos de nuestros ríos relacionados con las funciones de la DHN.
-

Pregunta 05, ¿Cuál es su opinión, respecto al alcance de los tratados, normas y estándares de la OMI aceptados por el Perú, en relación a la jurisdicción del estado ribereño en el ámbito fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Dr. Carlos Luis Cogorno
Todos los tratados, normas y estándares de la OMI, son aplicables a la navegación marítima, dejando a criterio de cada Estado miembro, su aplicabilidad a su navegación en aguas interiores, no obstante, la aplicabilidad de dichas normas deben adecuarse a la realidad de cada país y/o generar normas que atiendan convenientemente a la realidad que se quiere controlar, en ello, juega un papel crucial DICAPI, en materia de seguridad y preservación de medio acuático.
- 2 Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores
Perú al ser Estado parte de la OMI, debe dar cumplimiento estricto de la normativa internacional suscrita, prueba de ello, son los resultados de las auditorias regulares programadas por la OMI a los Estados parte.

- 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
La Organización Marítima Internacional ha desarrollado los estándares de seguridad marítima para el transporte marítimo a nivel internacional, a fin de lograr una armonización a nivel internacional. Trasladar algunos de esos estándares en materia fluvial, es una tarea que han desarrollado la mayoría de las Autoridades Fluviales en la región, lastimosamente la aplicación de estos tratados elaborados en el seno de la OMI solo es para aplicación a buques que realizan navegación marítima internacional.
No obstante, es de valorar el gran esfuerzo que ha realizado la República del Perú de acoger las buenas prácticas acuñadas en estos instrumentos generados por la OMI y ajustarlas a la navegación fluvial. Sin embargo, considero de suma importancia que entre los países donde la frontera natural es un Río, se deberían generar los respectivos Acuerdos para vislumbrar las necesidades propias en materia de transporte fluvial y que busquen subsanar aquellos aspectos en materia de seguridad a la navegación.
 - 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
Requerimos normas adaptables para la navegación en aguas interiores, que no son las mismas que para todo el medio acuático como el marítimo. Esto está demostrado ampliamente en el mundo, donde la legislación debe adaptarse adecuadamente.
 - 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
No existe norma emitida por OMI cuya aplicación se de en la navegación y transporte fluvial.
Podría asumirse como aplicación de las normas OMI a que aquellas naves de navegación marítima que ingresan hasta el puerto de Iquitos vía el río Amazonas provenientes del Atlántico.
Las normas de la OMI se encuentran enmarcadas para su aplicación en naves dedicadas al transporte marítimo internacional.
-

Pregunta 06, ¿Cuál es su apreciación respecto al déficit de infraestructura fluvial en el Perú y sus implicancias en la seguridad fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Dr. Carlos Luis Cogorno
En efecto, cuando se habla de planificar el Estado debe identificar la dimensión y ubicación de esta infraestructura, que no debería desarrollarse sobre la base de inversión pública, sino utilizando los diversos mecanismos de participación del capital privado, siendo esta (la infraestructura), los puntos de control de primer orden de la actividad fluvial y de la supervisión de la seguridad en la navegación.
 - 2 Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores
El no contar con una infraestructura fluvial en el Perú, implica directamente a la seguridad fluvial, ya que esta situación genera una inseguridad y falta de protección de las embarcaciones, la carga y tripulación que arriben a los mismos. Hay que tomar en cuenta que no todos los puertos y zonas portuarias deben tener infraestructuras de igual índole y naturaleza, por lo que deben ser evaluados en cada caso.
Los puertos principales y sus puertos secundarios deben ser sin duda puertos de primera línea en cuanto a capacidad de carga almacenaje y rotación de embarcaciones de gran calado y porte.
 - 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
Con relación a esta pregunta, creo que la mayoría de los países de la Región Andina tenemos un déficit en materia de infraestructura portuaria y logística que permita disminuir los costos del transporte en la región y volverla más competitiva. Creo pertinente, que este tipo necesidades deben materializarse a través de políticas públicas y en proyectos a corto y mediano plazo. A su vez, es importante construir Acuerdos bilaterales en materia de cooperación que fomenten la infraestructura fluvial.
 - 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
La infraestructura es débil y escasa, solo dos puertos, de un parque mayor, están considerado como modernos, los demás no cumplen con las mínimas condiciones de generar una economía adecuada, mínima seguridad y comodidad a los pasajeros. La carga declarada no es la total transportada, porque el 90 % de los puertos no son formales ni tienen la infraestructura adecuada.
 - 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
Actualmente los puertos de Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa han tenido mejoras en sus servicios portuarios, estando a cargo de la APN, sin embargo la informalidad de aquellas zonas de carga y descarga en las riberas de los principales puertos fluviales, incrementa los niveles de inseguridad para el transporte fluvial, desde mi perspectiva, DICAPI, APN, MTC, OSINERGMIN, DGTH, Municipalidades deben de trabajar en una norma de ordenamiento de los puertos privados bajo estrictas medidas de seguridad con sanciones muy duras para dichas empresas así como para las naves y sus capitanes o patronos.
-

Pregunta 07, ¿Cuál, en su opinión, debiera ser el escenario propicio de alcanzar en materia de seguridad fluvial en un plazo de 10 años?

Nº	Respuestas
1	Dr. Carlos Luis Cogorno El plazo, en principio, es muy corto, para lograr ese escenario ideal, más aún si el Estado no proyecta el desarrollo planificado de las regiones que son tributarias de estas vías navegables, por lo que el plano ideal no se cumpliría en dicho plazo.
2	Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores La integración de los sistemas de control y la incorporación de nuevas tecnologías en relación al Convenio de Facilitación de la OMI.
3	Contralmirante AC Juan Herrera Leal N/A
4	Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez La meta debe ser progresiva, separar el transporte de pasajeros de la carga, que deben ser tratados de manera diferente. La carga debe ser unitizada evitando la carga suelta, de manera que exista el control portuario actualmente inexistente. Además, la carga tiene otros tiempos de viaje y otro tipo de control. Las naves no son las adecuadas para generar economía de escala, deben ser modernizadas generando convoyes de carga, ahorrando combustible. Las motochatas deben ser un número imprescindible donde no se justifique volúmenes de demanda adecuados. Actualmente hay exceso de oferta de naves.
5	Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza Efectuar un periodo de adecuación no mayor de 3 años para que las naves y embarcaciones implementen mejoras en materia de equipamiento, diseño y construcción. Siendo estricto con aquellas que no se adecuan, procediendo a desmantelarlas y ponerlas en una zona de desguace. DICAPI debe de liderar un plan de inspecciones muy estrictas en materia de construcción, la informalidad incrementa los niveles de precariedad e inseguridad del transporte fluvial. El Estado debe de asignar un presupuesto para la DICAPI fin implementar un plan de seguridad en el ámbito fluvial con nuevas patrulleras fluviales con autonomía superior a 10 días de navegación y dotadas de 2n lanchas LIF abordó, sistemas de comunicaciones con todos los puestos de capitanías y Capitánías. Asignación anual de fondos adicionales para combustible, lubricantes y plan de mantenimiento.

Pregunta 08, En su opinión ¿Cuáles son las principales alternativas de solución, para lograr una adecuada gobernanza en el ámbito fluvial amazónico, en materia de seguridad y protección?

Nº	Respuestas
1	Dr. Carlos Luis Cogorno Toda solución debe contar con la activa y decidida participación de las regiones que como hemos expuesto son las destinatarias primordiales y las que han de garantizar la gobernanza en el ámbito fluvial, pero ello debe estructurarse por el poder central. El modelo de descentralización es un modelo fracasado e inoperante, que debe ser replanteado, si se quiere que las políticas públicas sean efectivas.
2	Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores Contar con una normativa común, y se dé estricto cumplimiento a los reglamentos que resultan de una regulación apropiada que garantice la seguridad de la vía navegable y por consiguiente a la protección del medio acuático. La mayor señalización y el colocado de antenas para el Sistema de Identificación Automática (AISLIVE).
3	Contralmirante AC Juan Herrera Leal Se requiere de mecanismo que permita a los países establecer un plan de trabajo para abordar el tema de seguridad entre todos los ámbitos, es decir: registro y catalogación de las embarcaciones, movimiento de la embarcación, capacitación de la población, señalización del río, entre otros aspectos.
4	Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez El Estado debe establecer un acuerdo Estado-Privados (Autoridades y navieros), en modernizar el sistema actual con la finalidad de demostrar que el cambio genera seguridad y economía. Cambio de sistema total sin demostrar que es posible mejorar los resultados económicos del transporte asociados a una mayor seguridad no permitirá el desarrollo de esta parte del territorio que es más del 60% y con un PBI menor que las demás regiones, con productos y servicios

demasiado caros cuando se comparan con el mercado de otros lugares donde la navegación de aguas interiores es el eje impulsor del desarrollo.

- 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
Diseñar normas estrictas en materia de diseño, construcción y equipamiento para las naves fluviales, capacitación de los tripulantes, dotar a la DICAPI de mejores medios de control y vigilancia sin afectar el presupuesto de la marina de Guerra del Perú al tratarse de un interés público nacional en materia de seguridad, minimizar la superposición de funciones en materia de control, vigilancia y fiscalización en el medio acuático, elaborar un planeamiento para trabajos de inteligencia entre DICAPI, PNP, ADUANAS, APN y la DGTA.
-

Pregunta 09, ¿Qué opina sobre la creación de una Comisión permanente u organismo central para la Administración del Transporte Fluvial, que tenga dentro de sus funciones brindar herramientas de gestión, ejecutivas, legales y administrativas; así como articular los aspectos de seguridad y protección fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Dr. Carlos Luis Cogorno
Creo que es innecesaria y burocrática, cuando dentro del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se puede estructurar el ordenamiento del transporte fluvial. La política nacional de transporte, la política marítima nacional y la política nacional de descentralización, no están en absoluto coordinadas, y se crean estos aparentes vacíos que dan lugar a recargar al Estado de organismos paralelos, sin tener un misionamiento claro y basado en un proyecto de desarrollo nacional e integrado.
 - 2 Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores
Muy positivo, porque contar con este tipo de entidad permitirá establecer una normativa común consensuada y acorde a las regulaciones internacionales que regule un adecuado control a la seguridad y protección de las actividades acuáticas y por consiguiente un transporte seguro por parte de las empresas involucradas.
Asimismo, permitiría mejorar muchos aspectos relacionados a la seguridad de la navegación y también su facilitación.
 - 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
N/A
 - 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
Es la traducción de la respuesta anterior
 - 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
No me parece adecuado ya que existen funciones y competencias asignadas a DICAPI, MTC (DGTA y APN), ADUANAS y PNP, lo que se debe de efectuar es establecer un respeto irrestricto a las competencias y funciones asignadas por el Estado, dotando a cada una de las Instituciones de los medios acorde a sus competencias.
El control y vigilancia de los ríos fluviales navegables está a cargo de la DICAPI como Autoridad Marítima Nacional, lo que podría asumir esta Comisión es elaborar los mecanismos de interacción entre las instituciones involucradas en el Transporte Fluvial fin tener medios de coordinación en labores de fiscalización sin superponer competencias asignadas, identificando la asignación de recursos del Estado de manera eficiente sin efectuar gastos en equipamiento donde no se debe. Un caso específico fue la construcción de una lancha de control fluvial de ADUANAS en Iquitos, esta fue intervenida por DICAPI, al no contar con la documentación de los tripulantes acorde a lo establecido en las normas y por realizar funciones que competen a DICAPI
-

Pregunta 10, En su opinión ¿Qué mejoras, cambios o incorporaciones sugeriría realizar en la normativa para la gestión de la seguridad fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Dr. Carlos Luis Cogorno
Invertir en, primer término, en calificar al capital humano, que deben ser plenamente conocedores del marco institucional, normativo, geográfico, social y político, y deben ser los que deben asumir el desarrollo y supervisión de los planes de desarrollo que, a los diversos niveles, (nacional, regional y local), en segundo término, generar un marco normativo - administrativo funcional y eficiente, adaptado a la singularidad de las regiones usuarias de éstas vías. Toda mejora, cambios e incorporaciones que deban hacerse, deben partir de identificar que queremos y cómo lo queremos, estas son políticas públicas, que están ausentes.

- 2 Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores
La adecuación del código IGS en la navegación fluvial, mediante un reglamento que sea aprobado.
 - 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
Desde el punto de vista colombiano, creo que la respuesta debería ser interinstitucional.
 - 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
Las normas actuales son como de primera generación, habrá que ir generando desarrollos paso a paso, de lo contrario se generan desajustes con la realidad. Me tocó el cambio de la norma que autorizaba el transporte de animales vivos con las personas, y fue un proceso gradual consensuado de más de dos años. Es una muestra que el cambio debe ser progresivo
 - 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
Brindar una mayor asignación presupuestal a la DICAPI, como Autoridad marítima Nacional fin dotar mejores medios de comando y control, comunicaciones, unidades guardacostas fluviales con autonomía mayor a 15 días de navegación.
-

Pregunta 11, En su opinión ¿Cómo recomendaría enfrentar la informalidad en el transporte fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Dr. Carlos Luis Cogorno
Enfrentar el grave problema del desarrollo de estas regiones, generando actividad económica en consonancia con la necesidad de preservación del medio ambiente, lo cual generará trabajo formal, a través de inversión pública y privada, todo dentro de un marco apropiado, ya referido.
 - 2 Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores
La informalidad en el Transporte fluvial no parece ser la regla en ninguna Administración y cualquier incumplimiento detectado debería ser resuelto conforme una reglamentación específica sobre sanciones y la normativa interna del país donde pudiere ocurrir el hecho reprochable. Asimismo, debe implementarse controles estandarizados y armonizados entre los países involucrados.
 - 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
La informalidad en el transporte fluvial se puede enfrentar a través de un marco, en el caso colombiano, que permita formalizar a las embarcaciones tipo artesanal. Adicionalmente, en general se requiere capacitación a las comunidades, tener un registro de identificación del dueño y capitán de la embarcación y su actividad a desarrollar. A través de las alcaldías buscar un auxilio que permita adquirir los elementos de seguridad que deben tener abordo las embarcaciones, entre otros aspectos. Adicionalmente, en un nivel más estratégico se requiere de políticas públicas en materia de transporte fluvial que permitan identificar las necesidades de las principales cuencas del país, es decir, vida útil de la flota, principales cuencas que requieren de sistema de señalización y navegación satelital, cuáles requieren obra de ingeniería entre otros.
 - 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
La informalidad es la falta de comprensión de las ventajas de un sistema formal. La informalidad genera caos y pérdida del negocio o salida del operador por volverse riesgosa la operación.
 - 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
Siendo más exigentes en el cumplimiento de las normas en materia de construcción, equipamiento, seguridad y competencias (formación) emitidas por parte de los armadores, tripulantes y Autoridades involucradas. Dotando a DICAPI de fondos necesarios para implementar medios de control fluvial mediante patrulleras de largo alcance.
-

Pregunta 12, En su opinión ¿Cuáles serían sus recomendaciones para una adecuada gestión del impacto ambiental en el ámbito fluvial, de cara al desarrollo de proyectos de inversión en la región amazónica?

Nº Respuestas

- 1 Dr. Carlos Luis Cogorno
Reconocer los espacios en donde se pueda asentar una actividad humana, respetar el derecho de las poblaciones nativas y vigilar y sancionar las infracciones que vulneren los espacios protegidos.

- 2 Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores
Aplicación del MARPOL mediante la elaboración de reglamentos en base a todos sus anexos (adecuación) y los nuevos convenios sobre contaminación atmosférica producida por los gases de escapes de los motores convencionales instalados en las embarcaciones de gran porte.
 - 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
N/A
 - 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
Debemos empezar por una mayor capacitación en todos los niveles de gestión desde los armadores, tripulantes, transportistas y demás gremios asociados en la necesidad de cambios de esquema del transporte apostando por la eficiencia de las operaciones disminuyendo los riesgos que acarreen malas operaciones que quiebran los negocios, dejando a los navieros en las circunstancias actuales donde existe exceso de oferta y los precios no son competitivos. Tal es así que nuestra flota fluvial no sale a competir con el extranjero.
 - 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
Implementar normas de gestión a bordo de las naves para la recolección, almacenamiento y disposición final de los residuos orgánicos y no orgánicos abordado, disponiéndose de manera obligatoria áreas de almacenamiento, así como la obligatoriedad de su recolección al llegar a los puertos formales. La mayor contaminación se da por el arrojo de plásticos y envases por las embarcaciones de pasajeros.
-

Pregunta 13, En su opinión ¿De qué manera, se puede mejorar la capacitación del RRHH, para su contribución a la mejora de la seguridad del transporte fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Dr. Carlos Luis Cogorno
De lograrse en primer término vincular a la comunidad en proyectos que les sean atractivos por el desarrollo y la empleabilidad que generan, se estaría garantizando su colaboración en la seguridad del transporte fluvial.
 - 2 Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores
Cada empresa debería poseer un sistema de Gestión de la Calidad aprobado por cada Administración en donde se estipula los programas de capacitación entrenamiento y prevención de los accidentes a bordo.
El cumplimiento de la carga horaria y prácticas son apropiados para evitar la generación de accidentes.
La mejora continua permite el análisis, comprensión y análisis de las nuevas hipótesis que se presentan.
También se debe analizar la organización de cursos de actualización anual para los inspectores en base a la evolución de las disposiciones emanadas de las administraciones.
 - 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
N/A
 - 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
Se requiere formar y orientar a los armadores y gente del negocio fluvial con cambio en la gestión de manera de entender que el desarrollo de normas como las ISO permiten el desarrollo. También la escuela de navegación fluvial es necesaria. No todo es por experiencia, existen y se generan accidentes por la excesiva confianza en la carga, velocidad, maniobras temerarias, poco francobordo, afectando al usuario.
 - 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
Implementar un modelo de transición de los tripulantes sin estudios a tener tripulantes con una formación no menor al tercer año de educación secundaria (tripulantes) y para los patrones y prácticos tener como mínimo quinto año de educación secundaria, para ello es necesario se brinde cursos de capacitación gratuitos por la DICAPI.
-

Pregunta 14, En su opinión ¿Mediante que estrategias se puede mejorar de promoción de la seguridad fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Dr. Carlos Luis Cogorno
Trabajar en la concientización del poblador y de las empresas, que deben sentirse comprometidos en la sostenibilidad de la seguridad fluvial, no obstante, ello no será posible si no se hace de manera concertada dentro de un marco de políticas públicas que orienten el desarrollo de estas regiones.

- 2 Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores
Mostrando las bondades de una señalización integral adecuada, incorporación antenas AISLIVE y sistemas de control por el Estado rector del puerto integrados y armonizados.
 - 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
Mediante el registro y seguimiento de las embarcaciones matriculadas por las capitanías de puerto, carnetizar a las poblaciones, buscar capacitar y de posible formar en materia de seguridad fluvial a las poblaciones, mantener constantemente comunicada a la población en materia de hidrología.
 - 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
La seguridad es sinónimo de desarrollo y no una carga a los costos de la empresa como es entendida hoy por los armadores y navieros actuales
 - 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
Siendo más exigentes en el cumplimiento de las normas en materia de construcción, equipamiento, seguridad y competencias (formación) emitidas por parte de los armadores, tripulantes y Autoridades involucradas.
-

Pregunta 15, En su opinión ¿Qué estrategias o buenas practicas implementaría para la mejora de la seguridad y protección fluvial?

Nº Respuestas

- 1 Dr. Carlos Luis Cogorno
Ganar al informal a la formalidad, por ejemplo, al que se dedica de manera informal al transporte de mercancías y personas, ofrecerles sus certificados en forma gratuita, y un régimen tributario temporal, que beneficie su consolidación empresarial, el efecto de ello, será que deberán invertir en adecuar sus embarcaciones a los requerimientos técnicos seguros de la navegación, tanto en la nave como del personal a bordo; simplificar la documentación a presentar, sin embargo, someterlos a inspecciones inopinadas; condicionar esos beneficios a utilizar embarcaderos formales, bajo sanción inmovilizar la nave y el pago de una multa representativa, quitándole además los beneficios que podría estar gozando, entre otros
 - 2 Capitán de Navío DAEN AB Juan Zapata Flores
Mediante una señalización integral adecuada, incorporación antenas AISLIVE y sistemas de control por el Estado rector del puerto integrados y armonizados.
 - 3 Contralmirante AC Juan Herrera Leal
Sin duda, las respuestas anteriores recogen en gran parte estas estrategias, en general se traducen en políticas, normas, procedimientos y capacitación a la población.
 - 4 Capitán de Navío (r), José Qwistgaard Suarez
Se requiere formar una alianza del desarrollo fluvial con todos los actores y terminar con la idea que el libertinaje en cuanto al cumplimiento de normas permite un desarrollo de largo plazo.
 - 5 Capitán de Navío SGC Edson FANO Espinoza
Siendo más exigentes en el cumplimiento de las normas en materia de construcción, equipamiento, seguridad y competencias (formación) emitidas por parte de los armadores, tripulantes y Autoridades involucradas. Siendo más exigentes en el cumplimiento de las normas en materia de construcción, equipamiento, seguridad y competencias (formación) emitidas por parte de los armadores, tripulantes y Autoridades involucradas.
-

ANEXO 6. FORMATO DE VALIDACIÓN DE HIPÓTESIS

Validación de Hipótesis

Yo, *C.D.N. JULIO RICARDO VILCHEZ MOSCOSO*

, identificado con DNI *09382661*

, después de haber revisado la propuesta formulada por el Sr. C de N Enrique Tapia Meléndez, en su trabajo de tesis titulado "Diseño y Formulación de una Propuesta de una Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021-2030", respecto al Eje de Seguridad y Protección", presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

☒ Estoy de acuerdo

☐ No estoy de acuerdo

Con aceptar las siguientes hipótesis planteadas en la referida tesis:

Hipótesis general: El diseño y formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Hipótesis Específica 1: El diseño de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Hipótesis Específica 2: La formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Observaciones: *cumple con la metodología en forma y en contenido*

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el referido trabajo de investigación

Capitán de Navío
JULIO VILCHEZ MOSCOSO
08890923

Grado, Nombre y firma del evaluador

Fecha: *30* de *NOV* del 2020.

Validación de Hipótesis

Yo, C de N Jose Navarro Palacios, identificado con DNI 44205097 después de haber revisado la propuesta formulada por el Sr. C de N Enrique Tapia Meléndez, en su trabajo de tesis titulado "Propuesta de una Política Nacional Fluvial Amazónica, respecto al Eje de Seguridad y Protección", presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

- ☐ Estoy de acuerdo ☒
- ☐ No estoy de acuerdo ☐

Con aceptar las siguientes hipótesis planteadas en la referida tesis:

Hipótesis general: El diseño y formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Hipótesis Específica 1: El diseño de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Hipótesis Específica 2: La formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Observaciones: _____

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el referido trabajo de investigación

C de N Jose Navarro

Grado, Nombre y firma del evaluador

Fecha: 02 de Diciembre del 2020.

Captán de Navío
Jefe de la Tercera Sección de la
Comandancia de Operaciones Guayaquil
José NAVARRO Palacios
00921129

Validación de Hipótesis

Yo, H. Renzo Whitembury Bianchi, identificado con DNI. 42613347, después de haber revisado la propuesta formulada por el Sr. C. de N. Enrique Tapia Meléndez, en su trabajo de tesis titulado "Propuesta de una Política Nacional Fluvial Amazónica, respecto al Eje de Seguridad y Protección", presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

- Estoy de acuerdo ☒
- No estoy de acuerdo ☐

Con aceptar las siguientes hipótesis planteadas en la referida tesis:

Hipótesis general: El diseño y formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021 – 2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes componentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Hipótesis Específica 1: El diseño de una propuesta para una Política Nacional Fluvial amazónica 2021 – 2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Hipótesis Específica 2: La formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021 – 2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes componentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Observaciones:

El diseño y formulación de política expuesta posee un enfoque estratégico y una metodología correcta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el referido trabajo de investigación.

Cde F. Renzo Whitembury Bianchi

Grado, Nombre y firmar del evaluador

Fecha: 02 de diciembre del 2020.

Capitán de Fragata
Jefe del Servicio de Hidrografía y
Navegación de la Amazonia
Renzo WHITEMBURY Bianchi
00*09324

Validación de Hipótesis

Yo, Carlos Luis COGORNO Ovalle, identificado con DNI 25450675, después de haber revisado la propuesta formulada por el Sr. C de N Enrique Tapia Meléndez, en su trabajo de tesis titulado “Propuesta de una Política Nacional Fluvial Amazónica, respecto al Eje de Seguridad y Protección”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

☐ Estoy de acuerdo



☐ No estoy de acuerdo



Con aceptar las siguientes hipótesis planteadas en la referida tesis:

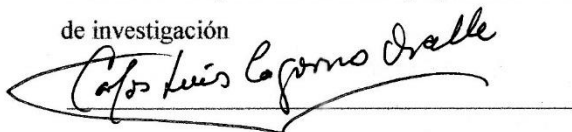
Hipótesis general: El diseño y formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Hipótesis Específica 1: El diseño de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Hipótesis Específica 2: La formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Observaciones: Ninguna

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el referido trabajo de investigación



Título de Master en Negocio y Derecho Marítimo

Carlos Luis COGORNO Ovalle

Fecha: 04 de Diciembre del 2020.

Validación de Hipótesis

Yo, Jose Qwistgaard Suárez, identificado con DNI 43361839, después de haber revisado la propuesta formulada por el Sr. C de N Enrique Tapia Meléndez, en su trabajo de tesis titulado “Propuesta de una Política Nacional Fluvial Amazónica, respecto al Eje de Seguridad y Protección”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

✓ Estoy de acuerdo ☐

No estoy de acuerdo ☐

Con aceptar las siguientes hipótesis planteadas en la referida tesis:

Hipótesis general: El diseño y formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Hipótesis Específica 1: El diseño de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

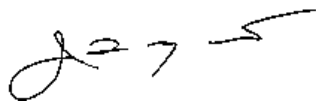
Hipótesis Específica 2: La formulación de una propuesta para una Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse y articularse por medio de los entes competentes; incidirá en la mejora de las garantías; y condiciones de seguridad y protección en el ámbito fluvial.

Observaciones:

_____ Sin observaciones _____

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el referido trabajo de investigación

Jose Qwistgaard Suárez



Grado, Nombre y firma del evaluador

✓ Fecha: __07__ de __diciembre____ del 2020

ANEXO 7. ENTREVISTAS COMPLEMENTARIAS

Cuestionario: Experto y Especialista Capitán de Puerto de Brasil

Nome: Paulo Roberto de Oliveira Ferreira Junior

Posição real: Capitão de Mar e Guerra

Cargos ocupados relacionados: Capitão dos Portos da Amazônia Ocidental

Proyecto de Tesis: “Diseño y formulación de una propuesta, para una política nacional fluvial amazónica del Perú 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección”

1. ¿Brasil posee alguna política pública o plan o estrategia relacionada a la seguridad fluvial, y en su opinión que resultados a obtenido?

O Brasil possui alguma política pública, plano ou estratégia relacionada à segurança fluvial e, em sua opinião, quais são os resultados obtidos?

Sim. A Marinha do Brasil (MB) publicou recentemente uma atualização de seu Plano Estratégico (https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pem_2040/book.html). A atual versão tem um horizonte temporal até 2040. Os resultados são excelentes, com a atuação das Capitâneas dos Portos, suas Delegacias e Agências; dos Grupamentos de Patrulha Naval e das Flotilhas do Amazonas e do Mato Grosso.

Sí. La Armada de Brasil (MB) publicó recientemente una actualización de su Plan Estratégico (https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pem_2040/book.html). La versión actual tiene un horizonte temporal hasta 2040. Los resultados son excelentes, con el desempeño de la Autoridad Portuaria, sus Comisaría y Agencias; de los Grupos de Patrulla Naval y Flotillas de Amazonas y Mato Grosso

2. ¿Cuáles son los organismos del Estado encargados de proporcionar la seguridad fluvial y como articulan sus esfuerzos?

Quais são os órgãos estaduais encarregados de garantir a segurança fluvial e como articulam seus esforços?

A segurança fluvial em termos de combate a ilícitos, constitucionalmente compete à Polícia Federal. Porém, os Navios-Patrulha, quando realizando Operações de Patrulha Naval, têm poder de fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos. Normalmente, quando existem dados de inteligência, a Marinha pode atuar conjuntamente com a Polícia Federal, prestando apoio logístico, de comunicações, de instrução e de inteligência. Quanto à segurança da navegação e à salvaguarda da vida humana nos rios, a responsabilidade é da Marinha, reconhecida como Autoridade Marítima, de acordo com as Leis 97/99 e 9.537/97.

La seguridad fluvial en cuanto a la lucha contra las actividades ilícitas es constitucionalmente responsabilidad de la Policía Federal. Sin embargo, las Embarcaciones Patrulleras, al realizar Operaciones de Patrulla Naval, están facultadas para supervisar el cumplimiento de las leyes y reglamentos. Normalmente, cuando hay datos de inteligencia, la Armada puede actuar junto con la Policía Federal, brindando apoyo logístico, de comunicaciones, instrucción e inteligencia. En cuanto a la seguridad de la navegación y la salvaguarda de la vida humana en los ríos, la responsabilidad recae en la armada, reconocida como Autoridad Marítima, de acuerdo con las Leyes 97/99 y 9.537 / 97.

3. ¿Existe algún reglamento o código para regular la seguridad fluvial en las vías navegables interiores de Brasil, como particularidades posee, como considera sus resultados?

Existe algum regulamento ou código para regular a segurança fluvial nas hidrovias interiores do Brasil, como peculiaridades que possui, ao considerar seus resultados?

A segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana nos rios são reguladas pela Lei 9.537/97 e por seu regulamento estabelecido pelo Decreto 2.596/98. Os resultados são considerados bons, com a redução de infrações e acidentes nos rios. La seguridad de la navegación y la salvaguarda de la vida humana en los ríos están reguladas por la Ley 9.537 / 97 y su reglamento establecido por el Decreto 2.596 / 98. Los resultados se consideran buenos, con la reducción de infracciones y accidentes en los ríos.
4. ¿Cómo el Estado controla la informalidad en el transporte fluvial y la contaminación de los ríos? Como o Estado controla a informalidade no transporte fluvial e a poluição dos rios? Com ações diárias de Inspeção Naval, conduzidas pelas Capitanias dos Portos, suas Delegacias e Agencias, além dos Navios-Patrolha. Além dessas ações, a população pode informar ou denunciar acidentes ou casos de poluição pelo número 185. Con acciones diarias de Inspección Naval, realizadas por las Capitanías Portuarias, sus Comisarías y Agencias, además de las Patrulleras. Además de estas acciones, la población puede informar o reportar accidentes o casos de contaminación a través del número 185.
5. ¿En su opinión considera que los siguientes objetivos para una política nacional en materia de seguridad fluvial contribuirían a la mejora de las condiciones de seguridad de la población?, ¿cambiaría alguno o aumentaría alguno? Na sua opinião, considera que os seguintes objetivos de uma política nacional de segurança fluvial contribuiriam para a melhoria das condições de segurança da população, mudando ou aumentariam? Sim. Acrescentaria a formação dos condutores e tripulantes, de forma a incutir a mentalidade de segurança. Sí. Agregaría capacitación para los conductores y la tripulación, con el fin de inculcar una mentalidad de seguridad.
O1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial O1: Garantir o efetivo exercício de controle e fiscalização das atividades aquáticas e da proteção do meio ambiente, na área do rio
O2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles. O2: Ter uma infraestrutura fluvial segura, eficiente e sustentável, parque marítimo e hidrovias interiores.
O3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial O3: Promover o processo de formalização dos atores envolvidos no sistema de transporte fluvial
O4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral O4: Ter estruturas organizacionais e regulamentações articuladas, especiais, eficientes e aplicáveis no campo da segurança fluvial abrangente

FIRMADO

Cuestionario: Experto y Especialista Capitán de Puerto de Brasil

Nome:Fábio de Carvalho Jardim

Cobrança real:Capitão de Corveta

Cargos ocupados relacionados:Ajudante da Capitania Fluvial de Tabatinga

Proyecto de Tesis: “Diseño y formulación de una propuesta, para una política nacional fluvial amazónica del Perú 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección”

1.	¿Brasil posee alguna política pública o plan o estrategia relacionada a la seguridad fluvial, y en su opinión que resultados a obtenido? O Brasil possui alguma política pública, plano ou estratégia relacionada à segurança fluvial e, em sua opinião, quais são os resultados obtidos? Sim, a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), que consegue regulamentar a segurança fluvial. Sí, la Ley de Seguridad del Tráfico en las Vías Navegables (LESTA), que logra regular la seguridad fluvial.
2.	¿Cuáles son los organismos del Estado encargados de proporcionar la seguridad fluvial y como articulan sus esfuerzos? Quais são os órgãos estaduais encarregados de garantir a segurança fluvial e como articulam seus esforços? Os órgãos são federais, garantidos pelas Capitánias, Delegacias e Agências, operando em parceria com os outros órgãos governamentais presentes. Los cuerpos son federales, avalados por las Capitanías, Comisarías y agencias, operando en alianza con otros órganos gubernamentales presentes.
3.	¿Existe algún reglamento o código para regular la seguridad fluvial en las vías navegables interiores de Brasil, como particularidades posee, como considera sus resultados? Existe algum regulamento ou código para regular a segurança fluvial nas hidrovias interiores do Brasil, como peculiaridades que possui, ao considerar seus resultados? Sim, NORMAM-02.
4.	¿Cómo el Estado controla la informalidad en el transporte fluvial y la contaminación de los ríos? Como o Estado controla a informalidade no transporte fluvial e a poluição dos rios? Através das atividades de Inspeção Naval, regulamentada pela NORMAM-07. A través de las actividades de Inspección Naval, reguladas por NORMAM-07
5.	¿En su opinión considera que los siguientes objetivos para una política nacional en materia de seguridad fluvial contribuirían a la mejora de las condiciones de seguridad de la población?, ¿cambiaría alguno o aumentaría alguno? Na sua opinião, considera que os seguintes objetivos de uma política nacional de segurança fluvial contribuiriam para a melhoria das condições de segurança da população, mudando ou aumentariam? Não mudaria e nem acrescentaria nenhum objetivo. No cambiaría ni agregaría ningún objetivo.
	O1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial O1: Garantir o efetivo exercício de controle e fiscalização das atividades aquáticas e da proteção do meio ambiente, na área do rio
	O2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles. O2: Ter uma infraestrutura fluvial segura, eficiente e sustentável, parque marítimo e hidrovias interiores.
	O3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial O3: Promover o processo de formalização dos atores envolvidos no sistema de transporte fluvial
	O4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral O4: Ter estruturas organizacionais e regulamentações articuladas, especiais, eficientes e aplicáveis no campo da segurança fluvial abrangente

FIRMADO

Cuestionario: Experto y Especialista Capitán de Puerto de Colombia

Nombre: Capitán de Fragata Dimas Cordero Gualdron

Cargo Actual: Capitán de Puerto de Puerto Leguízamo

Cargos relacionados desempeñados: Jefe de la Oficina Hidrográfica de Barranquilla

Responsable Área de Litorales Capitanía de Puerto de turbo, Jefe División de Laboratorios Buque Oceanográfico

Estudios relacionados: Ingeniero Industrial, Especialista en Manejo Integrado de Zonas Costeras, Tecnólogo en Hidrografía

Proyecto de Tesis: “Diseño y formulación de una propuesta, para una política nacional fluvial amazónica del Perú 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección”

1. ¿Colombia posee alguna política pública o plan o estrategia relacionada a la seguridad fluvial, y en su opinión que resultados a obtenido?
Si, el Plan Maestro Fluvial, este Plan Maestro se ha venido aplicando de manera eficaz, llevando a cabo una serie de estrategias las cuales contribuyen a la Seguridad Integral Fluvial, a través de proyectos de infraestructura, métodos de transporte ente otros.
2. ¿Qué organismo del Estado es la autoridad fluvial en Colombia?, ¿cuáles son las normativas, códigos o reglamentaciones que utiliza y que funciones cumple la Armada Nacional respecto a la seguridad fluvial?
En Colombia existen dos Autoridades Fluviales, por un lado, el Ministerio de Transporte a través de las Inspecciones Fluviales y por otro lado la Dirección General Marítima a través de las Capitanías de Puerto Fluviales; lo anterior acuerdo lo establecido en la Ley 1242 del 2008 “Por el cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales”, Ley 336 de 1996, así mismo el Decreto 2324 de 1984, y el Decreto No. 1079 de 2015 -Decreto único Reglamentario del Sector Transporte. La Armada Nacional tiene como una de sus funciones controlar las actividades fluviales, velando por el cumplimiento de la normatividad vigente y preservando la Seguridad Integral Fluvial.
3. ¿Cuáles serían sus comentarios respecto a la articulación y coordinación, organizativa y normativa, entre la autoridad fluvial con otros organismos u autoridades del Estado, en materia de seguridad y control de la actividad fluvial, y en su opinión que resultados a obtenido?
Se ha venido llevado a cabo esta implementación de articulación y coordinación entre entidades, bajo el concepto de Gobernanza marítima y fluvial la cual ha resultado muy efectiva, sin embargo, se espera que este concepto de gobernanza a pesar que actualmente hay comunicación con entidades de otros países, este sea llevado a un nivel más formal entre las autoridades nacionales y extranjeras.
4. ¿Cómo el Estado controla la informalidad en el transporte fluvial, la contaminación de los ríos?
La Autoridad fluvial y las entidades encargadas de ejercer el control fluvial con puestos de control, verifican las embarcaciones que hacen tránsito por el río, inspeccionando la documentación establecida para navegar acuerdo la norma, así como la idoneidad de la tripulación lo anterior por medio de la articulación y coordinación ya mencionada.
5. ¿En su opinión considera que los siguientes objetivos para una política nacional en materia de seguridad fluvial contribuirían a la mejora de las condiciones de seguridad de la población?, ¿cambiaría alguno o aumentaría alguno?

Considero que los 4 objetivos establecidos en el presente documento son pertinentes para una política nacional en seguridad fluvial, sin embargo, en ríos fronterizos se podría tener en cuenta la convergencia de los países vecinos en el cual podría tenerse en cuenta un ítem que permita la articulación y gobernanza fronteriza entre estos países, cuyo objetivo sería el mismo.
O1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial
O2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles.
O3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial
O4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral

Firmado

Cuestionario: Experto y Especialista de la APN

Nombre: Juan Carlos Montenegro Valderrama

Cargo Actual: Gerente de Operaciones y Terminales Portuarios de la Empresa Nacional de Puertos

Proyecto de Tesis: “Diseño y formulación de una propuesta, para una política nacional fluvial amazónica del Perú 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección”

1. ¿Qué competencias y responsabilidades posee la APN en el ámbito fluvial?

La APN tiene competencias en lo relacionado con las actividades y servicios desarrollados dentro del Sistema Portuario Nacional, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres. Así como las autorizaciones, derechos y obligaciones de las personas naturales o jurídicas que desarrollan las actividades y servicios portuarios; y la construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y otras formas de administración de las actividades y los servicios portuarios.

2. ¿Cuáles serían sus comentarios respecto a la articulación y coordinación, entre la autoridad fluvial (DICAPI) y la APN en materia de seguridad y control de la actividad fluvial; y en su opinión que tipo de resultados han obtenido?

A fin de combatir el problema de la informalidad en el transporte fluvial y mitigar los riesgos relacionados al transporte de pasajeros y mercancías en general en el puerto de Iquitos y en los de más puertos fluviales, la Autoridad Portuaria Nacional (APN), se encuentra llevando a cabo unas reuniones de coordinación con diversa serie de acciones dentro del ámbito de su competencia.

Es así que la APN, en cumplimiento con su deber ha realizado operativos de control a las naves fluviales con el fin de prevenir accidentes y de sensibilizar a los usuarios del transporte fluvial. Es por ello que las naves con exceso de carga y pasajeros están siendo impedidas de zarpar, aplicando multas y desembarcando de la nave el exceso de carga.

Se está trabajando tanto en la consolidación de la comunidad portuaria; en el desarrollo y modernización de Infraestructura portuaria, en la formalización de terminales portuarios fluviales; en la incorporación de mejoras en la conectividad vial; en la implementación de plataformas tecnológicas de comunicación que permitan hacer más eficiente los procesos logísticos; así como en la sustentabilidad ambiental de los puertos, contribuyendo así en una convivencia armoniosa entre los puertos y la ciudad.

3. ¿Cómo el Estado a través de la APN contribuye en el control de la informalidad en el transporte fluvial, la contaminación de los ríos?

Adicionalmente, debe indicarse que los puertos de Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa presentan un inadecuado ordenamiento de zonas portuarias, lo que provoca un ineficiente desarrollo de la infraestructura disponible y de la adjudicación de espacios acuáticos. En la mayoría de los casos, los espacios acuáticos desarrollan actividades diferentes a las que motivaron su otorgamiento y todo ello en un marco general de informalidad.

La APN, por ser directamente de su competencia y por estrategia, ha iniciado un proceso de formalización de los desembarcaderos informales, donde se desarrollan actividades portuarias, ya que los mismos se

constituyen en el principal eslabón de toda esta cadena logística, donde confluyen los demás actores del sistema de transporte fluvial.

En un desembarcadero fluvial formalizado, con las condiciones mínimas de infraestructura y seguridad, solo podrán operar embarcaciones certificadas y en buenas condiciones de navegabilidad, laborar trabajadores portuarios con EPP y SCTR, operar empresas fluviales con los permisos de operación vigentes, trabajar agencias fluviales certificadas, empresas de estiba y desestiba acreditadas y transportistas; produciéndose así una formalización automática de los demás actores de nuestro sistema de transporte fluvial.

4. ¿En su opinión y experiencia que incorporaciones o cambios en las facultades, organización o normativa realizaría para mejorar las actividades de la APN en el ámbito fluvial?

Contar con mayores facultades normativas relacionadas con el desarrollo de inversiones en infraestructura portuaria, medio ambiente, naves y control de tráfico fluvial.

En la Amazonía, la principal vía de transportes es el medio fluvial, la APN en concordancia a los lineamientos de la política portuaria nacional ha previsto desarrollar lo siguiente:

- Formalizar los atracaderos o embarcaderos de los puertos de Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa, tanto de uso público como de uso privado, lo que permitirá desarrollar operaciones portuarias con seguridad; sirviendo de apoyo a los terminales portuarios fluviales, atendiendo la demanda insatisfecha que se transporta en las vías navegables de la Amazonía.
- Promover el desarrollo de embarcaderos en las diferentes comunidades amazónicas que permitan el comercio de artículos de primera necesidad, beneficiando de esta manera a sus pobladores.

5. ¿En su opinión considera que los siguientes objetivos para una política nacional en materia de seguridad fluvial contribuirían a la mejora de las condiciones de seguridad de la población?, ¿cambiaría alguno incorporaría alguno?

Definitivamente el enfoque normativo exclusivo en la zona fluvial es importante ya que cuenta con sus propias características, la cual, no es considerada en la actual Ley del SPN – Ley N° 27943 y se debería agregar ya que son realidades distintas las marítimas y fluviales.

O1: Garantizar el ejercicio efectivo del control y la vigilancia de las actividades acuáticas y de la protección del medio ambiente, en el ámbito fluvial

O2: Contar con Infraestructura fluvial, parque naviero y vías navegables interiores seguras, eficientes y sostenibles.

O3: Impulsar el proceso de formalización de los actores involucrados en el sistema de transporte fluvial

O4: Contar con estructuras organizativas y normatividad articulada, especial, eficiente y aplicable al ámbito de la seguridad fluvial integral

Firma

Acta de sustentación


ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL
 Secretaría Académica
 División de Grados y Títulos

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS N° 03
PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN POLÍTICA MARÍTIMA
 La Punta: **14 DIC 2020**

En cumplimiento de lo establecido en la Resolución Directoral N° 050-2020-MOP/DRESUVAL de fecha 11 de diciembre del 2020, se reúne el Jurado Examinador, integrado por:

1. Contratante Magister Jorge Enrique ANDALUZ Echevarría (Presidente)
2. Contratante (R) Magister José Benjamín ACHA Pacheco (Miembro)
3. Contratante (R) Magister José Karla JARA Schenone (Miembro)

para evaluar la sustentación de la Tesis titulada "Diseño y formulación de una propuesta para una política nacional fluvial amazónica del Perú 2021-2030, respecto al eje de seguridad y protección", presentado por el Capitán de Navío CG Enrique TAPIA Maldonado.

Después de escuchar la exposición oral y defensa de la Tesis, y como resultado de la deliberación, se acuerda conceder la calificación de:

☐ Aprobado por unanimidad, con calificación de Sobresaliente y recomendación a publicación.
☐ Aprobado por unanimidad, con calificación de Muy Bueno y recomendación a publicación.
☒ Aprobado por unanimidad con calificación de Bueno.
☐ Aprobado por mayoría.
☐ Desaprobado.

en mérito de lo cual el Jurado Examinador le declara **Apto** ☒ **No Apto** ☐ para que se le otorgue el Grado Académico de Maestro en Política Marítima.

En fe de lo expuesto firman la presente:


 Presidente
 Magister Contratante
 Jorge Enrique ANDALUZ Echevarría
 CP 00887626


 Miembro
 Magister Contratante (R)
 José Benjamín ACHA Pacheco
 DNI 43664042


 Miembro
 Magister Contratante (R)
 José Karla JARA Schenone
 DNI 44220956



Licencia: CC BY - NC 4.0

Este trabajo está sujeto bajo los siguientes términos:

Atribución - No comercial 4.0 Internacional

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

Derechos: Acceso abierto



Repositorio ESUP