CENTRO PERUANO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
CEPEI
INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICOS-MARITIMOS
DEL PERU

HACIA UNA POLITICA MARITIMA NACIONAL



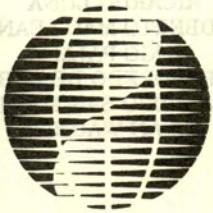
EDITOR
ALBERTO INDACOCHEA Q.

HACIA UNA POLITICA MARITIMA NACIONAL

CENTRO PERUANO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
(CEPEI)

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

HACIA UNA POLITICA MARITIMA NACIONAL



CEPEI

EDITOR
ALBERTO INDACOCHEA QUEIROLO

LIMA - PERU

CENTRO PERUANO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
(CEPEI)

MIEMBROS-FUNDADORES

CARLOS AMAT Y LEON
ROBERTO DAÑINO
JUAN MIGUEL BAKULA
MIGUEL DE ALTHAUS
OSWALDO DE RIVERO
FERNANDO DE TRAZEGNIES
EDUARDO FERRERO
DIEGO GARCIA SAYAN
DRAGO KISIC
RICARDO LUNA
ROBERTO MAC LEAN
HUGO PALMA
DELIA REVOREDO DE DEBAKEY
ALEJANDRO SAN MARTIN
ALLAN WAGNER

1a. Edición 1990
Impreso en el Perú / Printed in Peru
© Centro Peruano de Estudios Internacionales
(CEPEI)

Serie: Seminarios, Mesas Redondas y Conferencias
Nº 8

Derechos Reservados: CEPEI

Estos trabajos fueron presentados en la Mesa Redonda "Hacía una Política Marítima Nacional", organizada por el Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI) y el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. La reunión se realizó el 28 de febrero de 1990 en el local del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Los trabajos son de responsabilidad exclusiva de sus autores y no reflejan necesariamente los puntos de vista de las instituciones organizadoras.

Este libro contiene trabajo de: Alfonso Arias Schreiber, Ramón Arróspide Mejia, José Carcelén Basurto, Alberto Indacochea Queirolo, Edgardo Torres Mendiola, Fernando de Trazegnies, Luis Vargas Caballero y Jorge Villalobos Urquiaga.

CENTRO PERUANO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
(CEPEI)

El Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI) es una institución privada sin fines de lucro, constituida conforme a la legislación peruana, con la finalidad de promover, organizar y realizar actividades de investigación, análisis, asesoría, difusión y publicaciones en asuntos internacionales, desde una perspectiva científica y académica, a fin de contribuir al desarrollo de los estudios internacionales en el Perú.

Dirección: San Ignacio de Loyola 554
LIMA 18, PERU
Teléfonos: 45-3616 / 45-7225
Télex: PE MACRO 21479
Telefax: (5114) 451094

CONTENIDO

Presentación
Vicealmirante AP (r) Luis Vargas Caballero, Presidente de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 11

Introducción a la Realidad Marítima y a los Intereses Marítimos del Perú.
José Carcelén Basurto 15

Comercio Marítimo
Ramón Arróspide Mejía 37

Los Recursos Marinos y Preservación del Medio Marino
Jorge Villalobos Urquiaga 63

Control, Protección y Seguridad Marítima
Edgardo Torres Mendiola 85

Los Intereses Marítimos del Perú en el Contexto Internacional
Alfonso Arias Schreiber 97

Hacia una Política Marítima Nacional
Alberto Indacochea Queirolo 113

Discurso de Clausura
Dr. Fernando de Trazegnies, Miembro Fundador del CEPEI. 147

PRESENTACION

Por encargo de las entidades organizadoras de esta Mesa Redonda, el Centro Peruano de Estudios Internacionales y el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, tengo el agrado y el honor de hacer esta breve presentación.

Es un hecho históricamente comprobado que en nuestro país no se le ha acordado al ámbito marítimo la importancia que en realidad le corresponde en el desarrollo del país. Comprobamos que en repetidas oportunidades, al formularse planes nacionales, de gobierno o de partidos, prácticamente se deja de lado todo lo relativo al ámbito marítimo. Existe un generalizado desconocimiento respecto a lo marítimo. Pienso que muchas personas habrán levantado las cejas al leer el título de esta Mesa Redonda "Hacia una Política Marítima". Seguramente se habran preguntado: ¿"Qué es una Política Marítima"? ¿"Por qué es necesaria tal política"?.

Pretendemos hoy, en esta Mesa Redonda, responder a esas interrogantes y vamos a comenzar poniendo en claro el verdadero significado de varios términos relacionados con el medio marítimo, que son a menudo incorrectamente interpretados y empleados, tales como: ***Realidad Marítima, Poder Marítimo, Poder Naval, Intereses Marítimos, Potencial Marítimo****, etc. Luego veremos someramente, cuáles son los Intereses Marítimos del Perú y, en aras del tiempo, sólo se examinarán un poco más detalladamente , el* ***Comercio Marítimo,***

los ***Recursos Marinos*** *y la* ***Preservación del Medio Ambiente Marítimo****, asi como el* ***Control, Protección y Seguridad Marítima.***

Como el Perú no es una isla (aunque desafortunadamente, nos encontramos hoy muy aislados del resto del mundo en aspectos sumamente importantes), se examinará cuál es la posición de los ***Intereses Marítimos*** *del Perú en relación al resto del mundo, es decir, los* ***Intereses Marítimos del Perú en el Contexto Internacional.***

Finalmente, se examinará cómo se han manejado históricamente los ***Intereses Marítimos*** *en el Perú; qué rol ha jugado el mar en nuestro desarrollo. ¿Qué entidad o quién, coordina las actividades referentes a los* ***Intereses Marítimos*** *al estar éstas inmersas en los diversos sectores de la administración pública y del ámbito privado? ¿Qué se entiende por* ***Política Marítima****? ¿Quién sería el responsable de velar por el fiel cumplimiento de tal política?*

Como Uds. bien comprenderán, en el corto tiempo de una Mesa Redonda sería imposible agotar un tema tan amplio como el relativo a los ***Intereses Marítimos****. No se pretende, de ninguna manera, proponer ahora una política marítima, sino, únicamente despertar la inquietud respecto a la imperiosa necesidad de que el país cuente con los recursos y posibilidades que nos brinda el mar en provecho del desarrollo nacional.*

Creemos que nuestros políticos, poniendo de lado los intereses partidarios y personales, pensando únicamente en el bien común, en el país, debieran aunar esfuerzos y encarar este importante aspecto de la política nacional y formular una ***Política Marítima Peruana****. Pero, naturalmente, no basta con formular dicha política marítima; es necesario que ella se cumpla, no esporádicamente, sino en forma continuada, permanentemente; que no se cambien "las reglas de juego" caprichosamente. Que toda modificación sea fruto de meditado estudio y de la experiencia. Pensamos que ya es hora de romper con ese esquema que se repite en todo el transcurso de nuestra historia: el contínuo cambio de reglas, procedimientos, actitudes. Parecería ser que lo único perdurable, permanente, constante en nuestra historia es la* ***inestabilidad*** *en todo orden de cosas.* ***Esto debe terminar****. Parafraseando recientes palabras del Presidente Bush de los Estados*

Unidos, me atrevo a decir que "nuestros ciudadanos merecen cooperación, no competencia; un esfuerzo nacional, y no una guerra partidista permanente tan dañina para el país".

Muchas gracias

Vice Almirante AP (r) Luis Vargas Caballero

INTRODUCCION A LA REALIDAD MARITIMA Y A LOS INTERESES MARITIMOS DE PERU

José Carcelén Basurto (*)

1. REALIDAD MARITIMA:

El lema **"Exportar o morir"**, concebido para impulsar el esfuerzo de una nación para levantarse sobre si misma y alcanzar niveles superiores de vida, expresa, en forma dramática, una necesidad vital. No sólo refleja la problemática de una situación en un momento dado, sino que además proyecta, de modo muy ilustrativo, una parte de la "realidad" de esa nación.

Es evidente que la alternativa expuesta conduce a la urgente necesidad de conocer la "realidad nacional", pero no con el criterio del "conocimiento pasivo" de los bienes, recursos, actividades, organismos y cualquier otro elemento constitutivo de esa realidad, así como de los factores que la afectan o pueden afectarla, sino que conlleva además, el reto de saber qué hacer; vale decir, el "conocimiento activo" sobre el apropiado empleo de todos los medios existentes y disponibles, para su mejor utilización en beneficio del "bien común" que todos buscamos.

Todos ustedes conocen perfectamente el lema que acabo de enunciar, saben muy bien que éste se atribuye a Otto Bismark, el famoso "Canciller de hierro" y que su aplicación permitió el desarrollo

---

(*)Vicealmirante AP (r) de la Marina de Guerra del Perú.

y modernización de Alemania. Saben asímismo, que en una forma u otra ha sido utilizado por otros países, que como en el caso alemán, rindió beneficios que demostraron su validez. Recientemente, ante la crisis que atraviesa nuestra Patria, han surgido voces autorizadas que demandan aplicarlo en nuestro caso, y por ello, he pensado que su análisis podría ayudarme en el deseo de presentar a ustedes, en el corto tiempo disponible, los conceptos fundamentales y los planteamientos doctrinarios en que se basa nuestra tesis sobre la Realidad Marítima y los Intereses Marítimos.

Cuando hablamos de exportar, no podemos referirnos únicamente al hecho de colocar en un mercado externo una determinada mercadería de procedencia nacional; por el contrario, debemos referirnos a un complicado proceso en el que intervienen una serie de aspectos, tales como los relacionados con la extracción y empleo de los recursos naturales; la obtención de los recursos económico-financieros; la infraestructura de producción, en la que debe propiciarse el máximo valor agregado para sus productos; los niveles de ciencia y tecnología conocidos y aplicados; la determinación y establecimiento de los mercados más favorables; así como el proceso que requiere el hacer llegar los productos a sus correspondientes mercados.

Todo este largo y complejo proceso tiene su culminación cuando el fruto final, las divisas, llega a disposición de las personas, entidades y organismos nacionales, generando la riqueza que se requiere para no morir, que se requiere para alcanzar apropiados niveles de vida, en suma, para contribuir al logro de los objetivos que busca la nación.

Profundizando el análisis, podemos apreciar fácilmente que todo lo dicho respecto al significado de "exportar" nos conduce a identificarnos con los perfiles de lo que es "capacidad", pues al tratar de formular y definir cada uno de sus componentes, de modo claro y aprovechable, tenemos que hacerlo en razón de nuestra respectiva capacidad. Así, tenemos que expresar cual es nuestra capacidad real para conseguir los recursos naturales que se necesitan para cada caso; cuál es nuestra capacidad real para obtener los recursos económicos y financieros que son indispensables ; cuál es la capacidad real de nuestra infraestructura productiva y cuál es el mayor valor agregado que podemos conseguir; cuál es la ciencia y tecnología que somos capaces de aplicar; cuales son los mercados a los que podemos llegar; y como éstas, existen

muchas otras capacidades que cada uno de ustedes podrá establecer de acuerdo a su experiencia y respectiva actividad.

Lo importante es que con este ejemplo ya podemos hablar, de un modo genérico, de la capacidad de la nación para hacer y obtener algo. De un lado, tenemos la capacidad actual o inmediata, que constituye una expresión de nuestro "Poder Nacional", y de otro, tenemos la capacidad latente, que progresivamente se irá utilizando en el futuro y que constituye nuestra Potencia Nacional; en conjunto tenemos pues el concepto de ese todo que denominamos Realidad Nacional.

Volviendo al caso de las exportaciones, que como se ha visto constituye una de las capacidades fundamentales de la Realidad Nacional, cabe remarcar la gran importancia que tiene la capacidad para introducir a los mercados externos los productos nacionales. En el Perú, como en muchas otras naciones de mundo, este acceso a los lugares de destino se realiza prioritariamente por vía marítima. Aspectos técnicos y económicos que permiten un transporte masivo más conveniente a los intereses nacionales, empleando las vías acuáticas, dan a este medio un singular interés. Las diversas actividades que se realizan para lograr su concreción y la necesidad de concordar y coordinar todas ellas para el mejor logro del objetivo común, acrecienta su importancia y nos invita a mirar este aspecto marítimo con una especial atención.

No olvidemos que el 95% de nuestro comercio exterior se efectúa por vía marítima. Esto nos hace ver, sin temor a equivocarnos, que en ese todo que denominamos Realidad Nacional, existe una parte que está referida a nuestra capacidad para hacer el uso apropiado del mar y sus recursos, y mediante las actividades consiguientes, contribuir al logro de los objetivos y fines nacionales, a la que podemos denominar "Realidad Marítima". Por la natural interrelación con los ríos y lagos navegables, y a fin de mantener de modo objetivo y permanente la importancia gravitante que conlleva el uso del mar, mantenemos por extensión en el término "Realidad Marítima" lo relativo al uso de ríos y lagos navegables. Así, debemos entender que el concepto "marítimo" no se limita exclusivamente al ámbito oceánico y lo que en él se realiza, sino que además comprende todos los medios y vías por las que el mar es accesible al interior del territorio y tiene apropiada influencia en la vida nacional.

Los términos y definiciones que ahora exponemos, han sido objeto de gran debate en la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos durante casi cinco años, en los que, tomando como base los conceptos aplicados principalmente en nuestra Marina de Guerra, analizando los criterios de ilustres pensadores sobre el Poder Marítimo, desde Mahan hasta Gorshkov, contrastándolos con lo que ocurre de modo efectivo en la vida real, y asimismo, escuchando la ilustrada opinión de personas que trabajan intensamente en las diferentes actividades marítimas, hemos ido construyendo las bases de lo que podríamos denominar "Conceptos Filosóficos y Doctrinarios sobre la Realidad Marítima".

Debíamos comenzar por definir que entendemos por "Realidad Marítima" para luego tratar de conciliar conceptos académicos y prácticos. En la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, hemos llegado a la siguiente definición:

> ***Realidad Marítima*** *es la parte de la Realidad Nacional que comprende al mar, aguas continentales navegables y todos aquellos medios existentes en este ámbito, cuyo empleo contribuye significativamente al logro de los objetivos nacionales. Está conformada por el Poder Marítimo y el Potencial Marítimo.*

En esta definición se mantienen intangibles los conceptos que establecen la "Realidad Nacional". En ella se conservan los de multirelación, dinamismo, cambio o transformación, calidad y cantidad, tangibilidad e intangibilidad y perspectiva histórica. Asímismo, la capacidad actual y la que existe en estado de latencia, se mantienen, con igual criterio, en los conceptos de poder y potencial, sus dos grandes componentes.

Tenemos entonces que, al hablar de Poder Marítimo, hemos llegado igualmente, a la siguiente definición:

> ***Poder Marítimo*** *es la parte del Poder Nacional que comprende la capacidad del Estado para contribuir significativamente al logro del bienestar y la seguridad de la Nación, mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo.*

En esta definición hemos tratado de fortalecer el concepto global que tiene el Poder Marítimo respecto al uso del mar. Numerosas publicaciones y traducciones han establecido diferentes términos, llegando a confundirse muchas veces los conceptos de Poder Marítimo, con los de Poder Naval, Potencia Naval, Fuerza Naval, y Poderío Naval, dando énfasis a las actividades que corresponden a las Marinas de Guerra. Aclarar en detalle todos estos conceptos demandaría un tiempo mucho mayor que el asignado para esta exposición. Ahora estimo necesario enfatizar que hablar de Poder Marítimo implica analizar conceptos económicos, políticos, sicosociales y por supuesto, los que se refieren a la Marina de Guerra; esto es, conceptos navales.

El Poder Marítimo actúa pues, en el Desarrollo y en la Defensa, y las acciones en ambas áreas deberán ser complementarias para un mejor resultado global.

La componente del Poder Marítimo que actúa en el campo del Desarrollo, la denominamos "Intereses Marítimos" y la que lo hace en el campo de la Defensa, es llamada "Poder Naval", correspondiéndoles las siguientes definiciones:

a) Intereses Marítimos son la parte del Poder Marítimo que comprende al conjunto de medios que se emplean para el logro de los objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo y para contribuir a lograr los de seguridad.

b) Poder Naval es la expresión militar de la capacidad del Poder Marítimo para, en tiempo de paz, proteger los derechos de la Nación y la propiedad, disuadir y/o repeler la agresión y apoyar la Política Nacional y, en tiempo de guerra, ganar y mantener el control del mar para asegurar su uso continuo, negándole al adversario el uso del mar e imponiéndole su voluntad. El Poder Naval contribuye al logro de los Objetivos Marítimos de Desarrollo y es parte integrante del Poder Marítimo y, por lo tanto, del Poder Nacional.

Luego profundizaremos un poco más sobre los conceptos referidos a los Intereses Marítimos. Me limitaré por el momento a recalcar la importancia que ellos tienen para el aprovechamiento de los recursos disponibles en el ámbito marítimo y para contribuir a una inteligente generación de la riqueza nacional, lo que significa tener un

efecto directo en el desarrollo nacional. Esto hace evidente la necesidad de disponer de una apropiada y permanente seguridad, la que sólo puede ser brindada mediante un apropiado Poder Naval.

El Poder Naval abarca no solamente a los buques de guerra y sus armas, sino también las aeronaves, fuerzas especializadas, Bases y facilidades de apoyo, personal debidamente entrenado y todas las organizaciones en tierra que permiten que las fuerzas navales estén siempre en condiciones de proteger los intereses nacionales, donde quiera que esto sea necesario, así como en capacidad de combatir con el máximo de sus posibilidades, cuando la situación así lo requiera, cumpliendo las misiones que les sean asignadas.

Existe una relación entre los Intereses Marítimos y el Poder Naval que les da seguridad. Factores de proporcionalidad adecuada deben existir entre ambos para asegurar la apropiada interrelación.

El empleo del Poder Marítimo debe ser, por lo tanto, racional y debidamente coordinado, para garantizar los mejores resultados en su aplicación. Hemos dicho que hablar de Poder implica hacerlo de capacidad actual, vale decir, de disponibilidad inmediata. Así, hemos visto la correlación que existe entre el Poder Nacional y el Poder Marítimo. Del mismo modo, existe correlación entre la capacidad latente a nivel nacional y la que existe en el ámbito marítimo, esto es, entre el Potencial Nacional y el que llamamos Potencial Marítimo, que definimos del modo siguiente :

> ***Potencial Marítimo*** *es la parte del Potencial Nacional que comprende la totalidad de los medios en situación de latencia, relacionados con el ámbito marítimo y susceptibles de ser incorporados al Poder Marítimo en un momento dado.*

Teniendo la misma configuración que el Poder Marítimo y diferenciándose tan sólo en cuanto al momento de su aplicación o empleo, el Potencial Marítimo también debe analizarse desde las perspectivas de desarrollo y de defensa, por lo que estará conformado por:

a) Los Intereses Marítimos Potenciales
b) El Potencial Naval

Un aspecto de suma importancia está dado en la utilización apropiada del Potencial Marítimo, lo que hace indispensable el establecimiento de la proyección, en los plazos que se estime conveniente, de las reales posibilidades de transformación al correspondiente componente del Poder Marítimo. Esta proyección debidamente establecida, que denominamos "Potencial Marítimo Utilizable", permitirá conocer de modo muy aproximado cuales son realmente las posibilidades para el logro de nuestros objetivos en los plazos correspondientes. Por eso lo definimos del modo siguiente:

> *El **Potencial Marítimo Utilizable** es la parte del Potencial Marítimo susceptible de ser incorporada al Poder Marítimo, en un plazo determinado.*

Como puede apreciarse, existe una gran correlación entre los diferentes elementos que componen la Realidad Marítima y la Realidad Nacional. La magnitud o grado de influencia de la primera dentro de la segunda, dará a esta última la correspondiente configuración o dimensión global respecto al uso del mar y al aprovechamiento de los beneficios que éste brinda a una nación verdaderamente marítima.

Nación marítima es pues aquella que sabe aprovechar el mar apropiadamente, utilizando al máximo la capacidad que le da su poder marítimo; es aquella que sabe integrar las demás capacidades con la del uso del mar y sus recursos, buscando en esta integración el mayor beneficio total para el país; es aquella que sabe distinguir y aprovechar eficientemente su capacidad actual, la capacidad latente que conforma su potencial marítimo; es en suma, aquella que sabe obtener de su realidad marítima el mayor impulso posible para alcanzar y sostener los niveles de desarrollo deseados, proporcionando, asimismo, la adecuada seguridad que los garantice, protegiendo los derechos de la Nación.

2. INTERESES MARITIMOS DEL PERU

En lo expuesto hasta el momento, hemos podido apreciar de un modo global, el concepto, ubicación, interrelación y proyecciones que tienen los Intereses Marítimos, y para tener de ellos una mejor descripción, es necesario hacer algunos comentarios respecto a los niveles en que debemos considerarlos como tales, a fin de evitar se

continúe en el error de llamar así, indistintamente a cualquier actividad relacionada con el ámbito marítimo.

En efecto, ha sido muy grande la tendencia de llamar Interés Marítimo a lo que en realidad constituye sólo una parte de él. Por ejemplo, ha sido muy común oir hablar de la Marina Mercante como uno de nuestros Intereses Marítimos, otro tanto se ha hecho de los Terminales Portuarios. Sin embargo, en la realidad ambos conceptos, junto con otros medios y actividades, son tan solo elementos componentes de los grupos de actividades que conforman los respectivos niveles superiores. Estos, a su vez, son componentes del verdadero "Interés Marítimo" que para el caso expuesto, está constituído por el "Comercio Marítimo" cuyos resultados finales son directamente incorporados a los resultados económicos a nivel nacional y contribuyen directamente a la consecución de los objetivos nacionales.

Los Intereses Marítimos se encuentran por lo tanto en el más elevado nivel de la actividad nacional, dentro del ámbito marítimo. De otro lado,al estar vinculado al desarrollo nacional, su accionar está referido principalmente a lo político, económico y sicosocial. Cada Interés Marítimo está constituído por un conjunto de medios y actividades agrupados, racionalmente, en componentes heterogéneos, en orden creciente, hasta completar todos los elementos que lo componen.

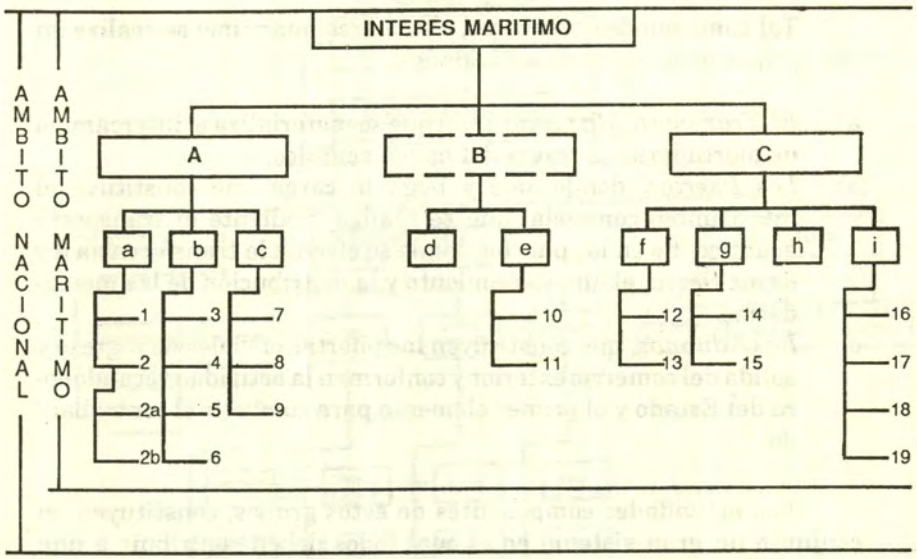
Todos y cada uno de estos elementos tienen como objetivo el mejor desarrollo del respectivo componente heterogéneo de nivel superior , y tienen como finalidad obtener los mejores resultados en el Interés Marítimo que los agrupa.

Tal como puede verse en la Cuadro Nº 1, el concepto de Interés Marítimo se ubica en el nivel más elevado del ámbito marítimo y, de modo correspondiente, en el nivel más alto dentro del ámbito nacional.

Las diferentes actividades que materializan dicho interés marítimo así como sus respectivas componentes, se agrupan en los niveles respectivos, conformando un conjunto coherente y armónico, facilitando la interrelación y la coordinación, para obtener el resultado final más favorable. Es con este criterio que analizaremos nuestros Intereses Marítimos.

CUADRO Nº 1

ESTRUCTURA BASICA DE LOS INTERESES MARITIMOS (MODELO)



A, B, C, etc.	:	GRUPOS DE ACTIVIDAD PRINCIPALES
a, b, c, d, etc.	:	GRUPOS DE ACTIVIDAD SECUNDARIOS
1, 2, 3, 4, etc.	:	ACTIVIDADES 3er. ORDEN
2a, 2b, etc.	:	ACTIVIDADES 4to. ORDEN
ETC.	:	ETC.

Del estudio y diagnosis de nuestra Realidad Marítima, se desprenden, por el momento, los siguientes Intereses Marítimos:

2.1 Comercio Marítimo

Es el más importante Interés Marítimo. Sus efectos deben materializarse principalmente en el campo económico, aunque también tienen influencia en el campo político. Comprende no sólo al comercio internacional, sino también al comercio interno, mediante el cabotaje, según se puede observar en el Cuadro Nº 2.

Tal como puede observarse, el comercio marítimo se realiza en tres grupos principales de actividades:

a) *El Transporte Marítimo*, en el que se materializa el intercambio de mercaderías a través del medio acuático.
b) *Los Puertos,* donde sale y llega la carga que constituye el intercambio comercial que se realiza mediante el transporte acuático. Es en los puertos donde se efectúa la transferencia a y desde tierra, el almacenamiento y la distribución de las mercaderías.
c) *Las Aduanas,* que constituyen las puertas oficiales de ingreso y salida del comercio exterior y conforman la actividad recaudadora del Estado y el primer elemento para combatir el contrabando.

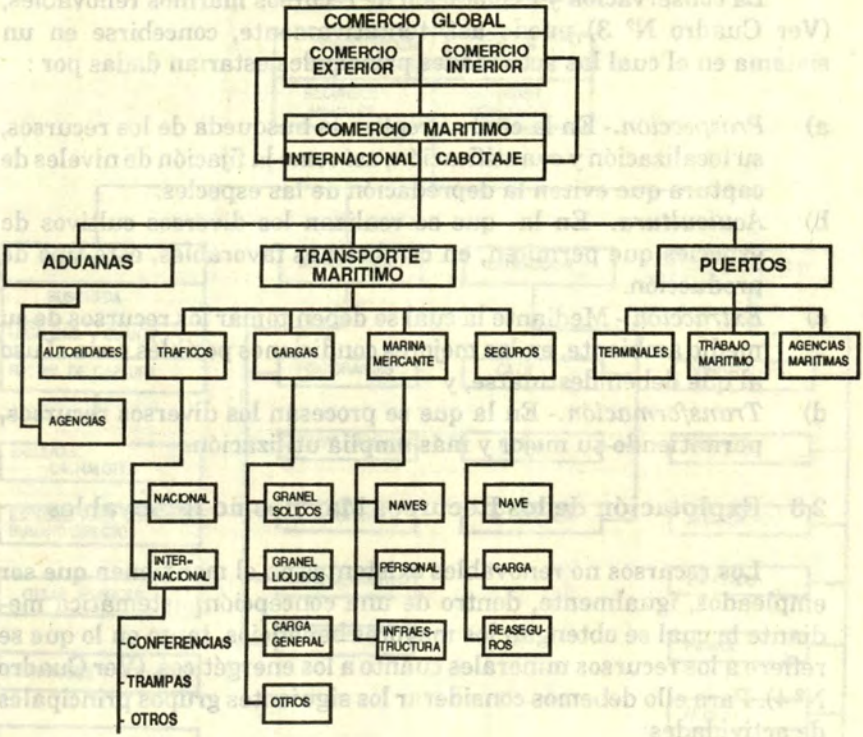
Las actividades componentes de estos grupos, constituyen en conjunto un gran sistema en el cual todos deben contribuir a una misma finalidad, la de conseguir el mayor beneficio a la economía nacional.

2.2 Conservación y Explotación de los Recursos Marinos Renovables

El tratamiento de los recursos renovables nos obliga a pensar tanto en su utilización cuanto en la necesidad de garantizar que no sean extinguidos. Asimismo, los avances científico-tecnológicos nos permiten proyectar la posibilidad de cultivarlos en gran escala, tal como se hace en otros países, aprovechando las características geográ-

CUADRO Nº 2

COMERCIO MARITIMO



ficas y ambientales, así como en obras de infraestructura fácilmente realizables.

En cuanto a su utilización, no debemos ignorar las diversas posibilidades que se agregan a la de un empleo directo e inmediato, mediante la transformación a diferentes productos con los que se tendrá acceso a mercados convenientes, teniendo la ventaja de incorporar un valor agregado que incremente, en el campo económico, los resultados de esta actividad.

La conservación y explotación de recursos marinos renovables, (Ver Cuadro Nº 3), puede así, tentativamente, concebirse en un sistema en el cual las actividades principales estarían dadas por :

a) *Prospección.*- En la cual se realiza la búsqueda de los recursos, su localización y cuantificación, así como la fijación de niveles de captura que eviten la depredación de las especies.
b) *Acuicultura.*- En la que se realizan los diversos cultivos de especies que permiten, en condiciones favorables, este tipo de producción.
c) *Extracción.*- Mediante la cual se deben tomar los recursos de su medio ambiente, en las mejores condiciones posibles para el uso al que deben destinarse, y
d) *Transformación.*- En la que se procesan los diversos recursos, permitiendo su mejor y más amplia utilización.

2.3 Explotación de los Recursos Marinos no Renovables

Los recursos no renovables existentes en el mar tienen que ser empleados, igualmente, dentro de una concepción sistemática mediante la cual se obtengan los mayores beneficios, tanto en lo que se refiere a los recursos minerales cuanto a los energéticos. (Ver Cuadro Nº 4). Para ello debemos considerar los siguientes grupos principales de actividades:

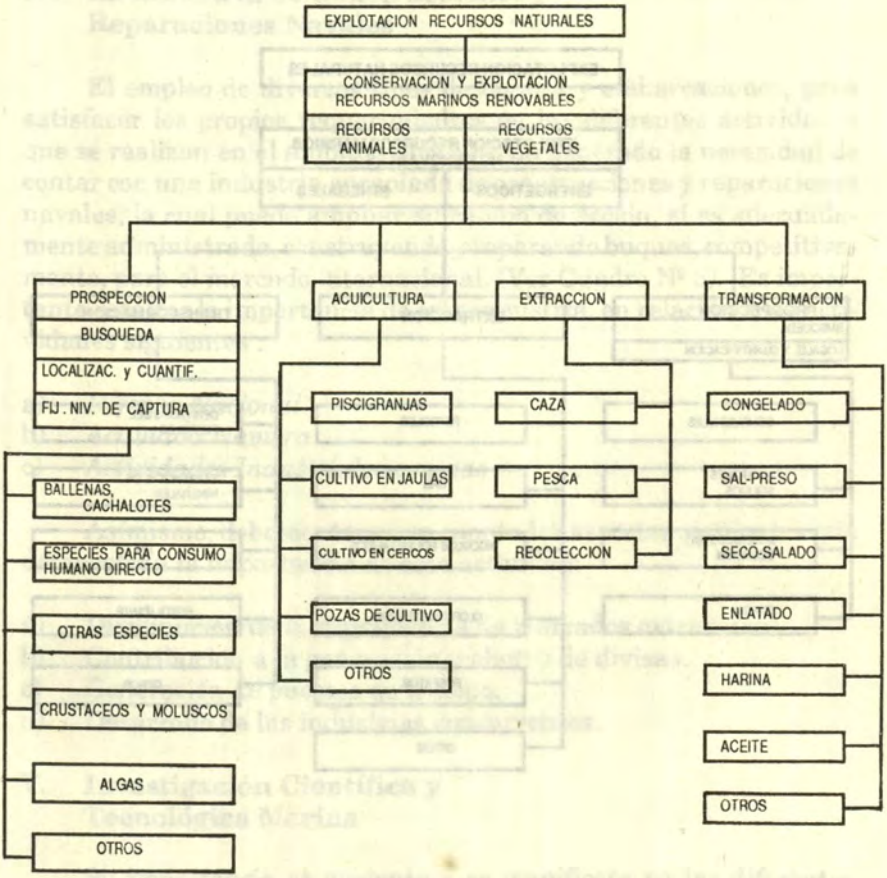
a) *Prospección,*

b) *Extracción,* y

c) *Transformación.*

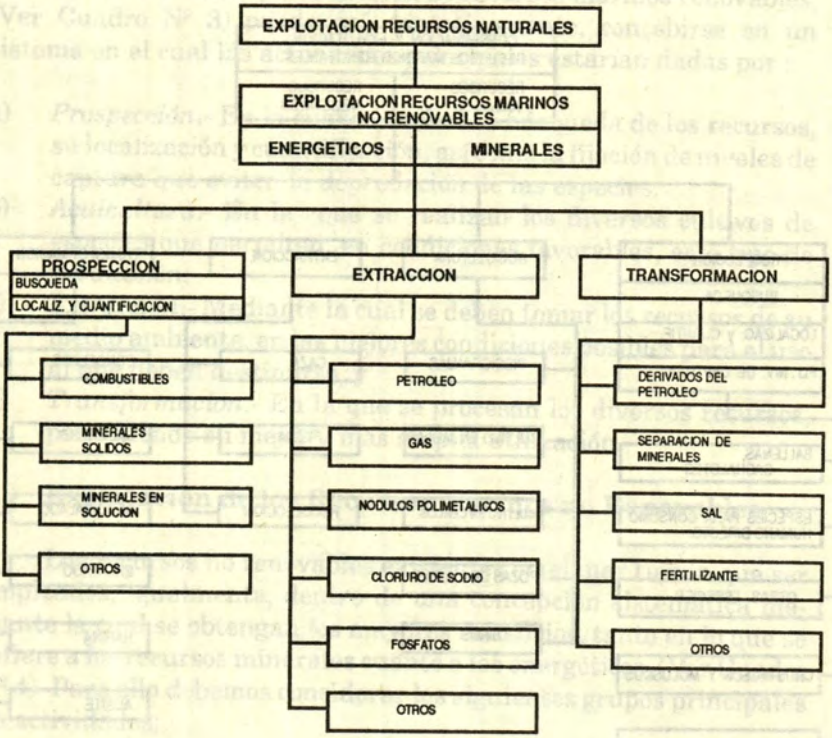
CUADRO Nº 3

CONSERVACION Y EXPLOTACION DE RECURSOS MARINOS RENOVABLES



CUADRO Nº 4

EXPLOTACION DE RECURSOS MARINOS RENOVABLES



Los efectos fundamentales de estos dos Intereses Marítimos (recursos marinos renovables y no renovables), están referidos al campo económico, aunque no pueden ignorarse los que influyen en los campos político y social.

Al igual que en el Comercio Marítimo, en ambos casos se observa un conjunto debidamente interrelacionado de diferentes medios y actividades.

2.4 La Industria de Construcciones y Reparaciones Navales

El empleo de diversos tipos de buques y embarcaciones, para satisfacer los propios requerimientos en las diferentes actividades que se realizan en el ámbito marítimo, ha generado la necesidad de contar con una industria apropiada de construcciones y reparaciones navales, la cual puede ampliar su campo de acción, si es adecuadamente administrada, construyendo y reparando buques, competitivamente, para el mercado internacional. (Ver Cuadro Nº 5). Es importante resaltar la importancia de esta industria, en relación a las actividades siguientes :

a) *Defensa Nacional*
b) *Actividad Naviera*
c) *Actividades Industriales conexas*

Asímismo, debemos tener en cuenta los aspectos siguientes que demuestran la importancia de esta actividad:

a) Disminución de la dependencia de mercados extranjeros.
b) Contribución a la generación y ahorro de divisas.
c) Generación de puestos de trabajo.
d) Desarrollo de las industrias concurrentes.

V. Investigación Científica y Tecnológica Marina

Su importancia es evidente y se manifiesta en las diferentes actividades relacionadas con el uso del mar, contribuyendo a su perfeccionamiento y mejor utilización.

CUADRO Nº 5

INDUSTRIA DE CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES



Los grupos principales de actividades que se realizan en el campo de las investigaciones científicas y tecnológicas , (Ver Cuadro Nº 6), son las siguientes:

a) *Investigación Ambiental*, para conocer y preservar el medio ambiente marino.

b) *Investigación de los recursos*, para conocer y explotar adecuadamente los recursos disponibles en este ámbito.

c) *Investigación Aplicada*, para emplear de la mejor manera los conocimientos científicos y tecnológicos que se aplican en las diferentes actividades relacionadas con el ámbito marítimo.

2.6 Desarrollo Humano y Deportes Náuticos

Contribuyen a la formación integral del ser humano, fortaleciendo su desarrollo físico y moral, promoviéndole conciencia marítima y creándole hábitos que benefician a la sociedad.

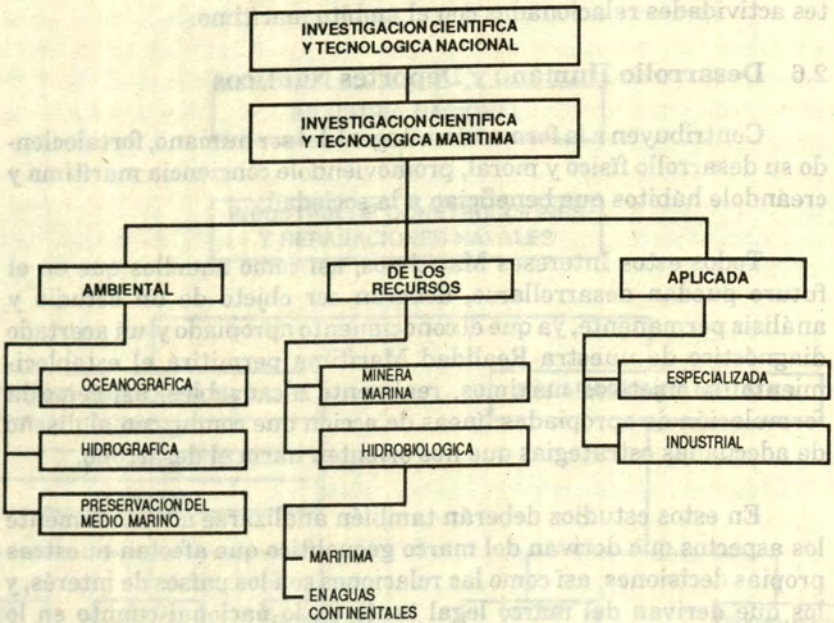
Todos estos Intereses Marítimos, así como aquellos que en el futuro puedan desarrollarse, deberán ser objeto de un estudio y análisis permanente, ya que el conocimiento apropiado y un acertado diagnóstico de nuestra Realidad Marítima permitirá el establecimiento de objetivos máximos, realmente alcanzables, así como la formulación de apropiadas líneas de acción que conduzcan al diseño de adecuadas estrategias que nos orienten hacia el desarrollo.

En estos estudios deberán también analizarse adecuadamente los aspectos que derivan del marco geopolítico que afectan nuestras propias decisiones, así como las relaciones con los países de interés, y los que derivan del marco legal tanto en lo nacional cuanto en lo internacional, y que determinan las reglas con las que debe establecerse nuestro accionar.

Finalmente, también deberá tenerse en cuenta todo lo relativo al control, protección y seguridad de los intereses marítimos, a fin de garantizar, como debe hacerlo la Autoridad Marítima, el normal desempeño de aquellas acciones que deseamos y se deben realizar, a la vez que impedir todo aquello que por ser ilegal, indeseable o per-

CUADRO Nº 6

INVESTIGACION CIENTIFICA Y TECNOLOGICA MARINA



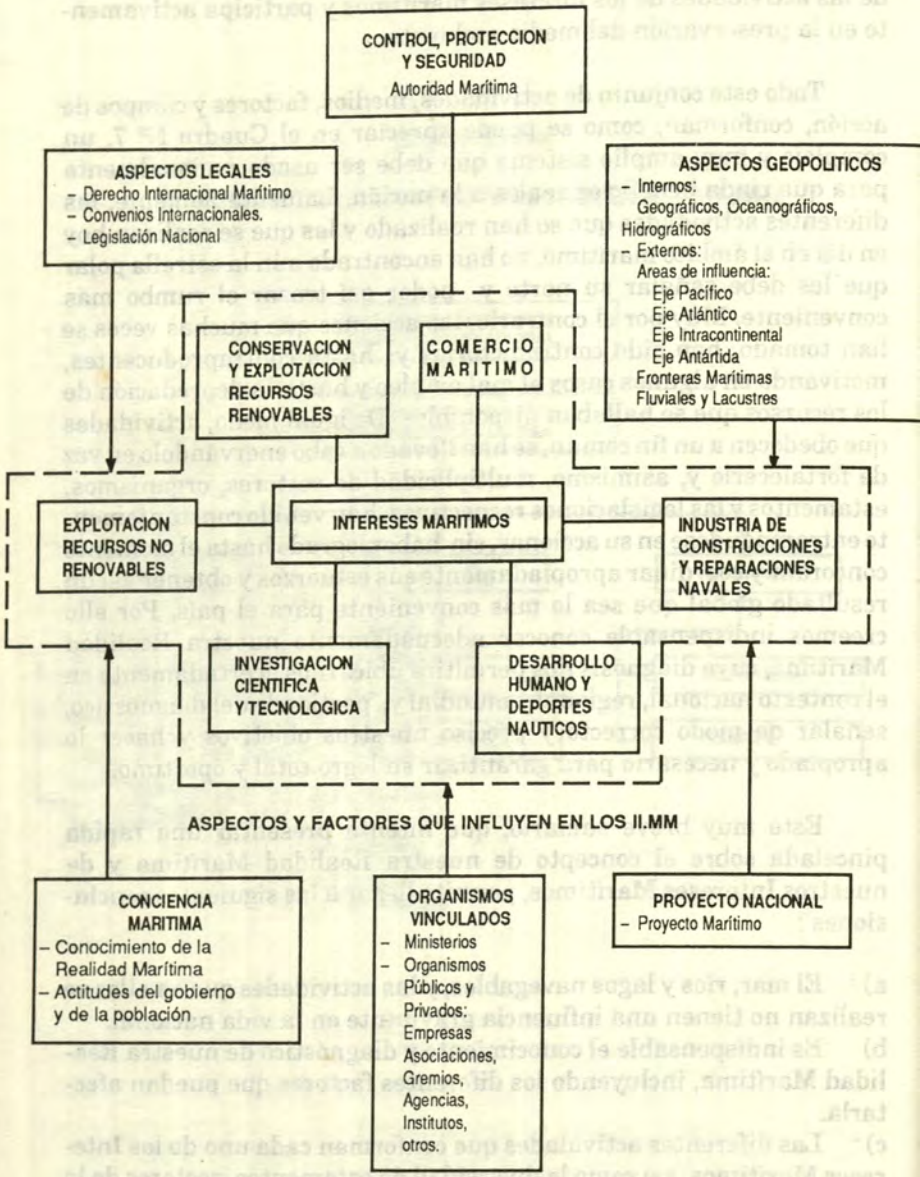
judicial, debe ser totalmente proscrito de la actividad marítima. En adición, la Autoridad Marítima brinda apoyo y estímulo al desarrollo de las actividades de los intereses marítimos y participa activamente en la preservación del medio ambiente.

Todo este conjunto de actividades, medios, factores y campos de acción, conforman, como se puede apreciar en el Cuadro Nº 7, un complejo y muy amplio sistema que debe ser usado racionalmente para que rinda beneficios reales a la nación. Lamentablemente, las diferentes actividades que se han realizado y las que se realizan hoy en día en el ámbito marítimo, no han encontrado aún la estrella polar que les debe señalar su norte y poder así trazar el rumbo más conveniente. Muy por el contrario, las acciones que muchas veces se han tomado, han sido contradictorias y hasta contraproducentes, motivando en algunos casos el mal empleo y hasta la depredación de los recursos que se hallaban disponibles. De igual modo, actividades que obedecen a un fin común, se han llevado a cabo enervándolo en vez de fortalecerlo y, asimismo, multiplicidad de sectores, organismos, estamentos y las legislaciones respectivas, han venido constantemente entrampándose en su accionar, sin haber logrado hasta el momento concordar y coordinar apropiadamente sus esfuerzos y obtener así un resultado global que sea lo más conveniente para el país. Por ello creemos indispensable conocer adecuadamente nuestra Realidad Marítima, cuya diagnosis nos permitirá ubicarnos acertadamente en el contexto nacional, regional y mundial y, partiendo del diagnóstico, señalar de modo correcto y preciso nuestros objetivos y hacer lo apropiado y necesario para garantizar su logro total y oportuno.

Este muy breve sumario, que intenta presentar una rápida pincelada sobre el concepto de nuestra Realidad Marítima y de nuestros Intereses Marítimos, permite llegar a las siguientes conclusiones :

a) El mar, ríos y lagos navegables, y las actividades que en ellos se realizan no tienen una influencia gravitante en la vida nacional.
b) Es indispensable el conocimiento y diagnóstico de nuestra Realidad Marítima, incluyendo los diferentes factores que puedan afectarla.
c) Las diferentes actividades que conforman cada uno de los Intereses Marítimos, así como la diversidad de estamentos, sectores de la

CUADRO Nº 7


CONTROL, PROTECCION Y SEGURIDAD
Autoridad Marítima
ASPECTOS LEGALES
- Derecho Internacional Marítimo
- Convenios Internacionales.
- Legislación Nacional
ASPECTOS GEOPOLITICOS
- Internos:
Geográficos, Oceanográficos, Hidrográficos
- Externos:
Areas de influencia:
Eje Pacífico
Eje Atlántico
Eje Intracontinental
Eje Antártida
Fronteras Marítimas
Fluviales y Lacustres
CONSERVACION Y EXPLOTACION RECURSOS RENOVABLES
COMERCIO MARITIMO
EXPLOTACION RECURSOS NO RENOVABLES
INTERESES MARITIMOS
INDUSTRIA DE CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES
INVESTIGACION CIENTIFICA Y TECNOLOGICA
DESARROLLO HUMANO Y DEPORTES NAUTICOS
ASPECTOS Y FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS II.MM
CONCIENCIA MARITIMA
- Conocimiento de la Realidad Marítima
- Actitudes del gobierno y de la población
ORGANISMOS VINCULADOS
- Ministerios
- Organismos Públicos y Privados: Empresas Asociaciones, Gremios, Agencias, Institutos, otros.
PROYECTO NACIONAL
- Proyecto Marítimo

administración pública, y organismos públicos y privados que intervienen, hace necesario propiciar el establecimiento de un adecuado sistema, debidamente concertado y coordinado.

d) En consecuencia, es fundamental el establecimiento de una apropiada Política Marítima que, como parte de la Política Nacional, conduzca nuestro quehacer relacionado con el ámbito marítimo en forma tal que se obtengan los mejores resultados con su uso, y todos los peruanos podamos realmente disfrutar a plenitud de las posibilidades que nos brinda nuestro Dominio Marítimo, así como de aquellas que son de uso internacional, particularmente a las que con todo derecho tenemos acceso en la zona más allá de la jurisdicción nacional y que constituyen Patrimonio Común de la Humanidad.

Tenemos la esperanza que al término de las exposiciones programadas, todos tengamos el convencimiento de la necesidad del establecimiento de esa Política Marítima y podamos compartir plenamente la voluntad indeclinable de lograr su formulación y aplicación, como el mejor medio de obtener los más efectivos resultados con el uso del mar, en beneficio de nuestro desarrollo.

COMERCIO MARITIMO

Ramón Arróspide Mejía (*)

1. INTRODUCCION

Si bien el Comercio Marítimo es un tema ampliamente conocido, deseamos presentar brevemente su realidad y problemática en forma integral, que nos permita apreciar mejor la importancia de su tratamiento en forma horizontal, multisectorial y nos conduzca al tema principal: "HACIA UNA POLITICA MARITIMA".

El Comercio Marítimo, como una consecuencia del Comercio Exterior e Interior (Cabotaje), debería responder a un gran Plan Económico Nacional, que con la flexibilidad que exige el concepto moderno de las relaciones comerciales, debe orientar y apoyar la inversión, la producción, el consumo y el propio movimiento de exportación e importación, como uno de los principales elementos de desarrollo del país, creador de riquezas.

El Comercio Marítimo representa el 95% de nuestro comercio exterior y por consiguiente es el que permite materializar la obtención de casi el total de las divisas que podemos generar y de las cuales depende en gran parte la vida nacional.

(*) Contralmirante AP (r) de la Marina de Guerra del Perú.

¿Por qué es tan importante el crecimiento económico y el desarrollo nacional? Esta pregunta podemos responderla desde diferentes ópticas. Asi, desde el punto de vista del crecimiento poblacional del Perú en los últimos 20 años (Ver Cuadro Nº 1) se justificaría pensar que en similar proporción deberían haber aumentado los requerimientos y necesidades humanas que deben satisfacerse, como alimento, salud, educación, trabajo, vivienda, servicios esenciales, etc., lo que exige un crecimiento económico del país. Asimismo, en el mundo moderno que vivimos es indispensable el intercambio con otras realidades más avanzadas, que nos brinden nuevos conceptos tecnológicos y científicos, además de facilitarnos el medio de obtener las divisas necesarias para ello, y es allí donde el Comercio Exterior juega un papel extraordinario.

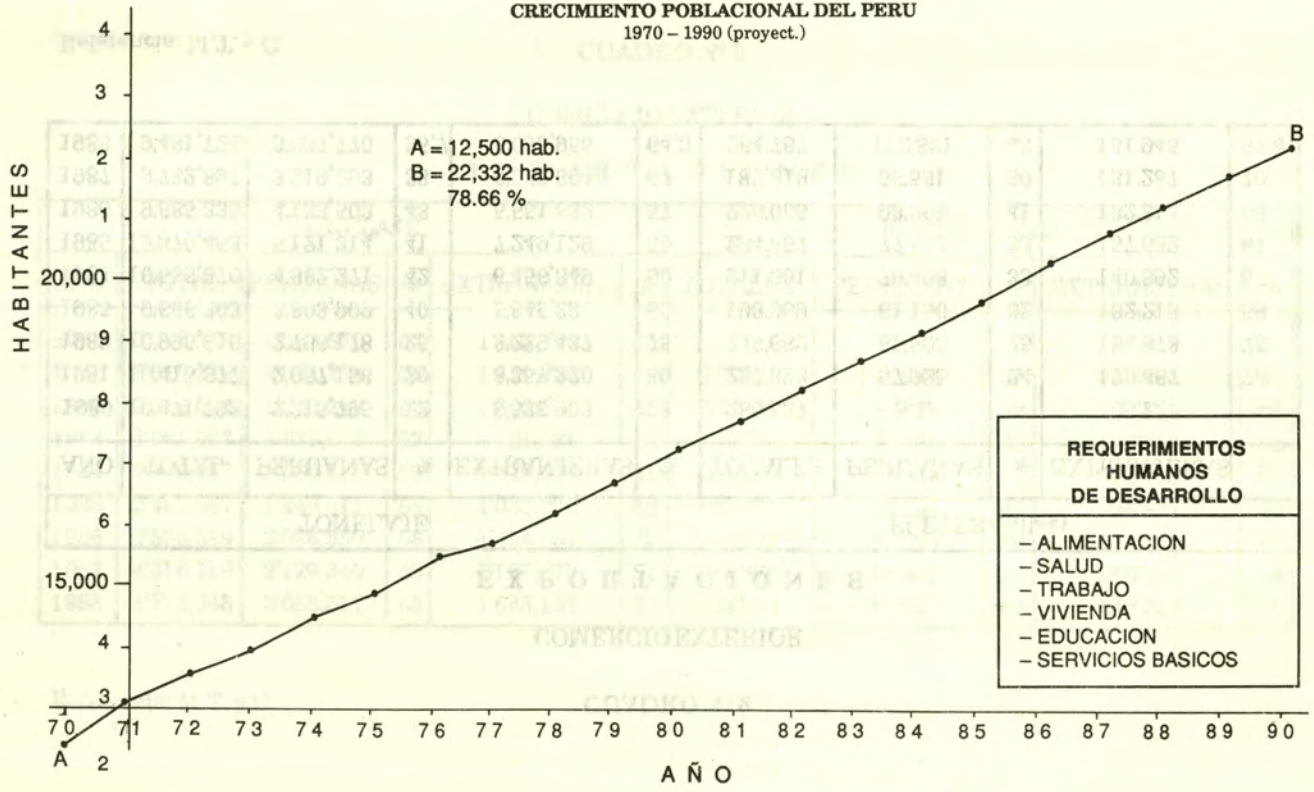
2. EL COMERCIO EXTERIOR

Los Cuadros Nº 2 y Nº 3 presentan el comportamiento del Comercio Exterior en los últimos 10 años, indicando su valor en toneladas y en miles de dólares para las exportaciones e importaciones respectivamente. Se advierte que prácticamente no hay crecimiento, con tendencia decreciente en exportaciones en los últimos años, con presencias periódicas de un mayor uso de divisas que las generadas por las exportaciones, resultando una balanza comercial negativa. Estas situaciones se deben a una mala política comercial, que generalmente se presenta con una apertura irrestricta a las importaciones, durante una recesión económica industrial, sin tomar medidas correctivas en producción y uso de divisas, y en las grandes crisis económicas que nos conducen a una obsolescencia. Para la recuperación y modernización dentro de un proceso de desarrollo, es necesario adquirir gran cantidad de bienes de capital, equipos, nuevas tecnologías, modernización industrial, de transportes y comunicaciones, que demanda un inteligente, oportuno y complejo manejo de la inversión, producción y consumo, para balancear esta situación con la generación de divisas.

Por su importancia, el Comercio Exterior debe tener prioridad y atención dentro de cualquier plan de gobierno, no sólo como el principal generador de divisas, sino además por su importante efecto

CUADRO No. 1

CRECIMIENTO POBLACIONAL DEL PERU
1970 – 1990 (proyect.)



CUADRO Nº 2

COMERCIO EXTERIOR

E X P O R T A C I O N E S

	TONELAJE					FLETES (miles)				
AÑO	TOTAL	PERUANAS	%	EXTRANJERAS	%	TOTALES	PERUANAS	%	EXTRANJERAS	%
1980	10'471,798	2'215,795	22	8'526,003	78	280'137	S.I.	–	S.I.	–
1981	10'415,377	2'057,156	20	8'358,220	80	237'393	57'925	24	179'467	70
1982	10'995,616	2'766,178	25	8'229,437	75	246'682	61'803	25	184'878	75
1983	9'666,303	3'803,909	40	5'845,394	60	193'369	61'156	32	132'213	68
1984	10'556,870	4'382,271	42	6'456,349	60	211'301	70'408	33	140'892	67
1985	12'370,453	5'121,314	41	7'249,129	59	234'857	77'175	33	157'682	67
1986	9'685,335	4'133,503	43	5'551,832	57	226'065	93'251	41	132'814	59
1987	9'782,897	3'219,093	33	6'563,804	67	187,818	56'531	30	131'287	70
1988	9'481,726	3'387,770	35.7	6'093,955	64.3	264'767	112'821	43	151'945	57.4

Referencia: M.T. y C.

CUADRO Nº 3

COMERCIO EXTERIOR

I M P O R T A C I O N E S

	TONELAJE					FLETES (miles)				
AÑO	TOTAL	PERUANAS	%	EXTRANJERAS	%	TOTALES	PERUANAS	%	EXTRANJERAS	%
1980	3'009,366	1'564,870	52	1'444,496	48	–	–	–	–	–
1981	3'615,279	2'084,254	58	1'531,025	42	377'871	142'981	38	234'891	62
1982	2'616,084	1'355,218	52	1'260,866	48	282'930	91'095	32	191'835	68
1983	3'061,997	1'630,667	53	1'421,331	47	204'716	78'406	38	126'310	62
1984	2'640,057	1'560,411	59	1'079,646	41	181'123	68'433	38	112'689	62
1985	2'487,687	1'449,611	58	1'032,076	42	160'771	64'194	40	96'577	60
1986	3'590,689	2'096,350	58	1'494,339	42	208'733	81'399	39	125'334	61
1987	4'316,719	2'129,340	49	2'187,379	51	237,870	81'462	34	156'408	66
1988	4'773,645	3'088,511	65	1'685,133	35	23'273	91'273	39	142'248	61

Referencia: M.T. y C.

multiplicador en la economía nacional. Los principales productos de exportación tradicional son:

- cobre
- harina de pescado
- zinc
- petróleo y derivados
- plata refinada
- café
- azúcar
- algodón
- hierro
- plomo

Los principales productos de exportación no tradicionales, de efecto creciente en los últimos años son:

- tejidos de algodón
- conservas de pescado
- metal mecánica
- hilados de algodón
- beritina
- productos químicos
- embarcaciones pesqueras
- pieles y cueros
- artesanía
- tops y silvers de alpaca
- pescado congelado
- alambrón de cobre
- fibras acrílicas
- madera
- productos siderúrgicos
- productos químicos

Es indudable que debemos tender a la exportación de productos con mayor valor agregado. Incentivar y promover la exportación de esos productos es promover la industria, la minería, la agricultura, la pesca, la producción, etc., además de un alto empleo de transporte terrestre y todo lo que conlleva en el campo marítimo, cuyos efectos lo analizaremos más adelante.

Las importaciones también juegan un papel importante en el proceso de desarrollo, participando en la adquisición de bienes de capital, de consumo, materias primas y productos industriales, así como para el campo alimentario. Sus principales aportes son: el trigo, maíz, sorgo, aceite de soya, arroz, lácteos y carnes, que son indispensables para la alimentación y para cubrir las diferencias de los requerimientos del país. De estos productos la mayoría pueden reemplazarse con la producción nacional, con un buen manejo de la política agroindustrial y soluciones factibles al transporte interno, acercándolos al mercado de consumo, con lo cual se protegería al agro nacional y daría mejor atención a la alimentación popular, sin el uso de divisas que serían mejor empleadas en otros requerimientos de desarrollo.

El comercio exterior, como elemento base de toda la actividad nacional y marítima, merece especial consideración y estímulo. Por

ello hacemos hincapié que la lucha por resolver su problemática no es materia de una agrupación en particular, sino multisectorial, estatal y privada para buscar soluciones, como la expansión a la carga para el mercado externo, logro de nuevos mercados, un mejor manejo de tipos de cambio, una compensación en el proceso devaluatorio, la eliminación de medidas de control, mejoras en costos portuarios, simplificaciones administrativas y otros.

3. EL COMERCIO INTERIOR

Al tratar del Comercio Interior en el campo marítimo nos referimos al tráfico de cabotaje, teóricamente reservado íntegramente a naves nacionales u operadas por armadores nacionales.

El cabotaje es un problema nacional, ya que hoy prácticamente no existe, a pesar de tener un gran potencial que puede alcanzar interesantes resultados en el futuro. En un país con un litoral tan grande como el nuestro, sólo la ausencia de una conciencia marítima puede haber soportado que desde hace muchos años se nos haya vendido la idea de la preferencia al transporte terrestre carretero, al punto de anular prácticamente todo tráfico de cabotaje.

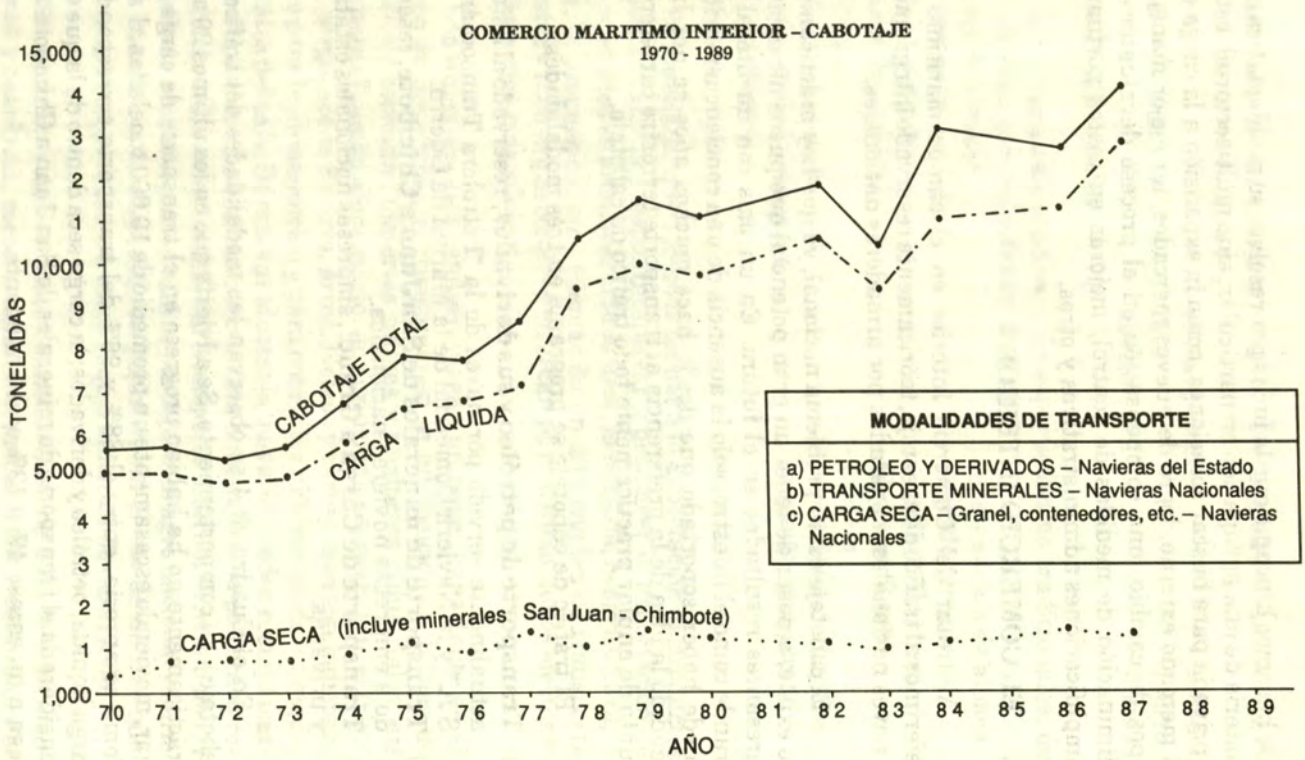
El tráfico de cabotaje se programa en tres modalidades:

a) **Transporte de petróleo y sus derivados**, reservado al Estado, actualmente servido por naves de la "Petrolera Transoceánica S.A." y la Naviera Comercial de la Marina de Guerra.
b) **Transporte de minerales de San Juan a Chimbote**, reservado a empresas navieras nacionales.
c) **Transporte de Carga a Granel**, empresas nacionales estatales y privadas.

En el Cuadro Nº 4 se observan las modalidades del tráfico de cabotaje y su comportamiento. Se advierte que en los últimos 20 años prácticamente no ha habido progreso en el transporte de carga por mar, moviendo escasamente un promedio de 10,000 toneladas al año. Como se aprecia, entre el 88% y 96% del transporte corresponde a carga líquida, petróleo y derivados; la carga seca dentro de la que está considerada el transporte de minerales de San Juan a Chimbote sólo llega a un escaso 4% a 12% ocasionalmente.

CUADRO Nº 4

COMERCIO MARITIMO INTERIOR – CABOTAJE
1970 - 1989



En las décadas del 40 y 50 se transportaba con todo éxito entre puertos peruanos, y con buenos resultados económicos, los siguientes productos: azúcar, arroz, carbón, madera, pasto seco, durmientes, trigo, maíz, cilindros de alcohol, gaseosas y cerveza, tamarindo, cebollas, ajos, chalona, ganado en pie, electrodomésticos, maquinarias, equipos varios, vehículos, planchas metálicas, y otros artículos manufacturados.

En la actualidad sólo una compañía lucha por recuperar el transporte de cabotaje, la Cía. TRANSVAN, con un buque propio, cubriendo la ruta Callao-Paita y con licencia reciente para operar en la zona sur del litoral. Esta unidad con capacidad para 130 contenedores, hace un promedio de 1.5 viajes mensuales, transportando principalmente cerveza, botellas vacías, úrea, arroz y otros productos en menor cantidad en 120 contenedores por viaje.

Diferentes estudios, entre ellos el realizado por el Instituto Nacional de Planificación con la colaboración de la Universidad de Ingeniería y del Banco Interamericano de Desarrollo, con el nombre de "Proyecto de Inversión de Transporte Masivo de Cabotaje" 1976-1978, demuestran la posibilidad del comercio de cabotaje; constatando además la existencia de carga por lo menos para cinco unidades más, en adición a la que usa la Cia. TRANSVAN antes mencionada.

Existe también carga de origen internacional desembarcada en puertos del norte del litoral, que no puede ser absorvida por el cabotaje por regulaciones relacionadas con aforos, que deben ser subsanadas.

En cuanto a los costos de operación y portuarios, éstos no escapan al proceso inflacionario, reduciéndose cada vez más sus resultados económicos; más aún, con las dificultades administrativas y costos portuarios conceptualmente estructurados con el mismo tratamiento que el tráfico internacional, tarifas y procedimientos que todavía pueden ser reducidos y aligerados para una rápida y económica operación de embarque y desembarque.

La falta de una política de transporte de cabotaje hace que se consolide cada vez más el transporte terrestre, sin considerar que estamos en camino de alcanzar niveles críticos de saturación en tramos

principales de las vías terrestres, aumentando el peligro en las carreteras, con mayores costos en el tráfico por volumen, sin considerar la destrucción de carreteras por el transporte pesado y cuya reparación no está en el flete del transporte. Esta situación se agravará seriamente en la década del noventa, que debe ser un período de recuperación y desarrollo, que exigirá un mayor intercambio entre centros de producción y mercados del país.

El tráfico de cabotaje debe recuperarse para cumplir una función de servicio al comercio interior y a los requerimientos de los mercados regionales dentro del proceso de desarrollo. Para ello, es indispensable ofrecer un servicio rápido, económico y seguro que implica la voluntad de cambio dentro de una política integral, una modernización dentro de la infraestructura portuaria, de la naves de cabotaje, y el posible uso de nuevos sistemas de embarque "roll on roll of", "contenedores" u otros. Será necesario la racionalización de tarifas, reducción de costos, alta eficiencia en el manejo portuario y básicamente, un aligeramiento de trámites y documentación exigible para este tipo de tráfico, conjuntamente con una adecuada promoción de niveles empresariales e industriales.

En el Cuadro Nº 5, sobre el Comercio Marítimo, se aprecian las diferentes actividades que intervienen en él. Las funciones de todas ellas deben ser concurrentes al objetivo: de una alta eficiencia en provecho del Comercio Marítimo, que como hemos visto, es un elemento importante en el desarrollo nacional, como generador de riqueza y fuentes de trabajo; y uno de los principales Intereses Marítimos porque impulsa gran parte de la actividad acuática.

Estas actividades pertenecen a diferentes sectores o agrupaciones gubernamentales, que actuan independientemente para efectos organizativos, tarifarios y de costos, sin coordinar sus acciones hacia ese objetivo común. Por ello proponemos una coordinación horizontal, multisectorial y multidisciplinaria con participación de los usuarios en su reglamentación.

3.1 El Transporte Marítimo

El transporte marítimo constituye la materialización del intercambio de mercaderías a través del medio acuático, comprendiendo

CUADRO Nº 5

COMERCIO MARITIMO



todo lo relativo al tráfico propiamente, a la carga, a la Marina Mercante y a las aduanas y puertos, que indirectamente forman un solo conjunto económico.

Una buena política del Tráfico Marítimo exige un trabajo integral y para una eficaz administración no se limita al amplio conocimiento de estas actividades en el campo nacional, sino también al dominio de normas internacionales, leyes, convenios y reglamentos. Este es el caso de la Organización Marítima Internacional (antes OCMI), cuya función es facilitar la cooperación entre los gobiernos en cuestiones técnicas concernientes a la navegación comercial, la seguridad de embarcaciones y la vida en el mar; de la OIT que se ocupa de los intereses de los trabajadores del mar y contratos de embarco; de la Comisión de Transporte Marítimo de la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD, que estudia y recomienda la forma y condiciones en que los transportes marítimos internacionales pueden contribuir con la mayor eficacia a la expansión del Comercio Internacional, sobre todo en los países en proceso de desarrollo, en aspectos que afecten al tráfico marítimo, al comercio y a la balanza de pagos, así como un permanente trato con el Sistema de Conferencias, para optimizar la explotación comercial y sus resultados, jugando con la estructura de fletes y tarifas para los buques de línea o regulares y la conveniencia de uso de los buques no conferenciados (trampas), como elementos estabilizadores de fletes y de su participación en una etapa de crisis absoluta, como la que vivimos actualmente.

Las rutas autorizadas o reservadas a naves peruanas en el Sistema de Conferencia, están señaladas en el Cuadro Nº 6. El comportamiento de éstas en el tráfico de las importaciones para el año 1988 fue de 47.3% para la ruta Andina y Cono Sur, de las cuales, casi el 60% fue en transporte de sólidos a granel y 40% de líquidos, petróleo o derivados; el 31.5% correspondió a la ruta Atlántico Norte y Golfo de los Estados Unidos; y 10.6% en la ruta a Europa, Báltico y Mediterráneo. La importación desde Asia llega escasamente a 5.1%. Todo este tráfico se ha realizado aproximadamente en un 27.69% en buques de bandera nacional y 72.31% en buques de bandera extranjera.

En cuanto a exportaciones, el mayor volumen registrado para 1988 correspondió al Golfo y Costa Atlántica de los Estados Unidos con 39.5%; siguiendo Europa, Báltico y Mediterráneo con 29.2%; y la

CUADRO Nº 6

RUTAS MARITIMAS AUTORIZADAS

I. NORTE Y CENTRO AMERICA

Exp.: 1'235,657 (39.5%) **Imp.**: 1'494,386 (315.5%)

1. Grandes Lagos	: CPV y Naviera Universal.
2. Canada	: CPV.
3. Estados Unidos - Atlántico	: CPV, Naviera Santa y Neptuno.
4. Estados Unidos - Golfo	: CPV, Naviera Santa y Neptuno.
5. Centro y Norte América-Pacífico	: sin servicio.
6. Iquitos - USA - Atlántico	: Naviera Amázonica Peruana.

II. SUDAMERICA Exp.: 280,934 (8.9%) **Imp.**: 2'242,240 (47.3%)

1. Andino	: CPV, Intercontinental Marítima.
2. Cono Sur	: CPV, Consorcio Naviero Peruano.
3. Iquitos -Centro América-Atlántico	: Naviera Amazónica Peruana
4. Iquitos–Sudamérica-Atlántico	: sin servicio.
5. Fluvial norte	: diversas compañías fluviales
6. Fluvial sur	: diversas compañías fluviales
7. Lacustre	: naves de ENAFER

III. EUROPA Exp.: 913,712 (29.2%) **Imp.**: 504,919 (10.6%)

1. Europa Norte	: CPV y CNP.
2. Mediterráneo	: CPV y CNP.
3. Iquitos-Europa Norte	: sin servicio.
4. Iquitos-Mediterraneo	: sin servicio.

IV. ASIA Exp.: 915,224 (21.58%) **Imp.** : 244,448 (51%)

1. Lejano Oriente	: CPV
2. Cercano Oriente	: sin servicio

V. OCEANIA Exp.: Imp.:

Oceanía	: sin servicio -ocasionalmente Naviera Universal.

(continuación Cuadro Nº6)

VI. AFRICA DEL SUR

Exp.: 949 (0.16%) **Imp.:** 45,871 (0.96%)

1. Africa sur : Naviera Universal.

VII. RUTAS IRREGULARES

1. Graneles sólidos : Naviera Humbolt, Multimares y CPV.
2. Graneles líquidos : Naviera Santa.
3. Carga refrigerada : Naviera Sirius.
4. Productos químicos : Marítima Peruana de Transportes Líquidos (PETRAL).

CUADRO Nº 7

EXPORTACION AL JAPON - LEJANO ORIENTE OCEANIA - INDONESIA 1988

TOTAL EXPORTADO:

BUQUES PERUANOS + EXTRANJEROS = 679,391.2 TON.
TOTAL B. PERUANOS = 51,194.1 (7.5%)
TOTAL B. EXTRANJEROS = 628,179.1 (92%)

POR TIPO DE CARGA:

	B. PERUANO	B. EXTRANJEROS
MINERALES	43,700.9	221,945.3 Ton.
CARGA GRAL.	5,493.2	103,646.1 Ton.
HAR. PESCADO	2,000.0	302,605.7 Ton.

ruta Asiática con 21.50%. Este tráfico se ha atendido con 33.4% de buques de bandera nacional y 66.6% de bandera extranjera. Cabe mencionar que en 1988 no se cumplió con el 50% de la reserva de carga.

El cuadro nos muestra la importancia del comercio marítimo por el Canal de Panamá, ya que más del 79.4% de las importaciones y 68.5% de las exportaciones pasan por el Canal. Asimismo, dicho cuadro nos muestra la ausencia de transporte hacia la costa Oeste del Pacífico Norte, que no estuvo atendida por ninguna naviera peruana pese a varias solicitudes de licencia de operación. Recién en julio de 1989 se abrieron las rutas no atendidas, sin que se pueda asegurar que las licencias estén ya extendidas.

Igualmente, el cuadro indica la ausencia de naves peruanas en la ruta hacia la Cuenca del Pacífico Asiática, ya que el 92% del tráfico de exportación se hizo en buques de bandera extranjera. En este caso la ausencia de la CPV en la ruta no fue cubierta por naves peruanas.

Finalmente, observamos la necesidad de una mayor flexibilización para sustituir oportunamente las licencias de operación en provecho del tráfico marítimo peruano, cuando las naves asignadas no puedan cumplir con su transporte.

Todos los esfuerzos del comercio exterior se deben dirigir hacia la Cuenca del Pacífico, el gran futuro y esperanza nacional en cuanto a inversión, mercados y tecnología, por lo que se debe preveer el desarrollo del tráfico marítimo en esa dirección. Ya en el Forum "La Cuenca del Pacífico y Oportunidades de Hoy", realizado en 1989, tuve la ocasión de presentar el Cuadro Nº 7, que muestra como el 92% de lo exportado, básicamente minerales y harina de pescado, se realiza en buques extranjeros. Es alarmante advertir que correspondiendo el 44.5% del total (302,605.7 ton.) al transporte de harina de pescado, solamente el 0.294% (2,000 ton.) fue en buques de bandera peruana.

Es cierto que los porcentajes también nos indican problemas de transporte en carga de retorno. Sin embargo tampoco hubo agresividad en conseguirla ya que a pesar de la ausencia operativa de la CPV, ninguna nave consiguió licencia para cubrir ese vacío y buscar su propia carga. Esto debe analizarse agresivamente frente al reto que nos impondrá el esfuerzo por la conquista de los mercados y rutas de

la Cuenca del Pacífico, que con nuestra posición geopolítica la gran gestión comercial que realiza el Comité Nacional de la Cuenca del Pacífico y la agresividad de ADEX por intermedio del PBEC, nos obliga a modernizar los puertos y a desarrollar puentes terrestres con otros países Latinoamericanos para cubrir esta ruta.

Estos análisis son realmente importantes por el conflicto que presenta el transporte de cargas líquidas, secas y principalmente de minerales, que se hacen en buques especiales de gran tonelaje, que el Perú no dispone. Estos tipos de buques demandan una gran inversión y requieren una seguridad de mercado, con una relación de costo-flete positiva, así como de una política de apoyo del Estado y reglas de juego claras.

Otro aspecto relacionado con la carga se refiere a la política de Reservas de Carga, que juega un papel fundamental en la problemática del transporte. Esta ley ha tenido en el Perú un proceso de modificaciones, no todas felices, como la pretendida reserva del 100% de la carga y privilegios a la compañía naviera estatal. Muchos países creen en la libertad de gestión de cargas y en que éstas se regulen por una saludable competencia de eficiencia, rendimiento y costos.

La Reserva de Carga tiene sus ventajas y desventajas, pero es indudable que en países en proceso de desarrollo se requiere dar apoyo a la Marina Mercante, con resultados favorables para la adquisición de divisas. Sin embargo, esto no funciona si no se consigue eficiencia y competitividad en el mercado internacional y si no se dispone de una flota mercante de capacidad y características apropiadas para cumplir este compromiso.

Por esta razón, a pesar de estar convencidos sobre la vigencia del libre comercio, estimamos que debe mantenerse el Sistema de Reservas del 50% de todos los fletes de importación y exportación. Esto es posible ya que ha sido aceptado por el complejo comercio internacional; aunque la UNCTAD mantiene la opinión favorable a la posibilidad del 40–40–20, en favor de buques de tercera bandera.

También estimamos que debe eliminarse toda protección a empresas estatales en contra del conjunto naviero mercante peruano, debiendo existir una competencia libre sobre bases sólidas de eficien-

cia económica y operativa. Al respecto, un estudio más integral contempla apreciaciones sobre la situación y destino de la quebrada Compañía Peruana de Vapores.

Dentro del concepto de Comercio Marítimo y la técnica moderna del transporte, en la lucha permanente por bajar costos, se ha desarrollado el "sistema multimodal" o "puentes terrestres" o carga de "puerta a puerta", que consiste en utilizar dos o más medios de transporte marítimo, terrestre, fluvial, ferrocarrilero, carretero y aéreo.

Estos sistemas están en operación con excelentes resultados en Canadá, Estados Unidos, Asia, Panamá, Chile y Argentina. En el Perú se encuentran en proceso de desarrollo la vía ferrocarrilera "Buenos Aires - Bolivia - Puno - Matarani", y "Asis (Acre-Brasil) - Madre de Dios - Matarani o Ilo", ambas de gran importancia para Puno, Madre de Dios y el Trapecio Andino, y con destino hacia la Cuenca del Pacífico. De otro lado, la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos ha estudiado el desarrollo de un "puente terrestre transoceánico" para uso internacional por la vía Olmos-Marañón, saliendo de Paita, Bayovar o Eten. El proyecto es de relativa poca inversión, logrando una vía interoceánica más rápida, segura y económica que permita el desarrollo de nuestro comercio marítimo y fluvial. (Cuadro Nº 8)

Es importante ligar el concepto de Zonas Francas con estos puertos, en especial en Paita como puerto de uso inmediato a nuestra vía. También cabe considerar el posible desarrollo de una zona especial en la Amazonia que facilite su desarrollo.

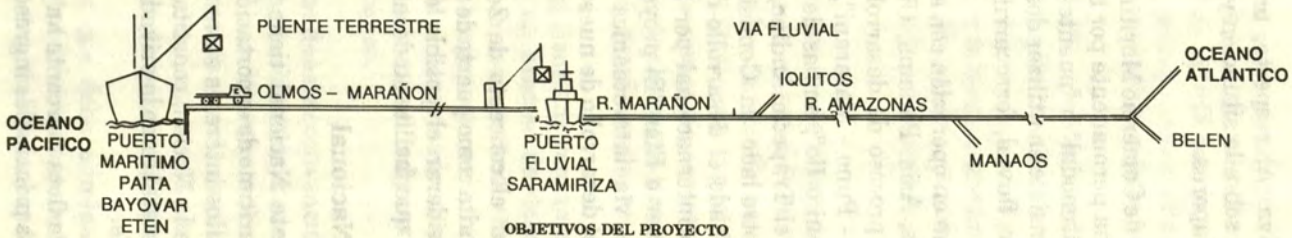
La Marina Mercante Nacional

La Marina Mercante Nacional tiene por objeto asegurar la realización del tráfico marítimo de exportación, importación y cabotaje, indispensable a los altos intereses económicos y estratégicos del Estado y al bienestar de la Nación, constituyendo al mismo tiempo nuestra Flota, tanto la estatal como la privada, la RESERVA NACIONAL que requiere el país.

Tradicionalmente la flota mercante ha participado en el comercio exterior, rindiendo los principales ingresos de divisas para el des-

CUADRO Nº 8

VIA TRANSCONTINENTAL PERUANA



OBJETIVOS DEL PROYECTO

a) Desarrollo económico y social de la zona norte del país. Región Grau, Región Nor-Oriental del Marañón (Chiclayo – Cajamarca). Región San Martín y La Libertad, Región Amazónica.
b) Integración de las Regiones del Norte con la Amazonía Peruana.
c) Ruta alterna a la Carretera Central Lima –Pucallpa. Vía más corta, más económica y mas rápida a Iquitos.
d) Desarrollo dela vía fluvial con la Amazonía Colombiana y Brasilera, y de enlace de los puetos del Pacífico de Ecuador y Colombia con su región oriental.
e) Desarrollo de la bioceanidad - Atlántico con Cuenca del Pacífico.
f) Desarrollo del comercio marítimo y fluvial.

Dist. Paita–Olmos–Saramiriza = 726 km. Max. Alt. = 2,144 mts.
Dist. Saramiriza - Iquitos = 464 millas Carretera Paita-Saramiriza 58% asfaltada.

arrollo. En la actualidad la Flota Mercante Nacional se encuentra atravesando una crisis en su desarrollo, como producto de la situación económica del país y del receso del comercio marítimo.

La Flota Mercante Nacional era de propiedad de 14 Empresas, 3 estatales y 11 privadas, con un total de 1' 045,432 DWT, con un promedio de 20 años de antigüedad, considerando entre ellas 11 buques de la CPV con 202,110 DWT.

Esta flota, además de su obsolescencia, tiene factores externos e internos de perturbación, por la crisis general del país, con continuos aumentos operativos y portuarios por la inflación, aumentos demagógicos en el trabajo marítimo, variación en los regímenes tributarios, falta de liquidez, costos del dinero y reglas de juego cambiantes que no permiten enrumbar a nuevas inversiones.

Un estudio de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo, recomienda que las marinas mercantes en países en proceso de desarrollo tengan criterios económicos sólidos y de apoyo, que se resumen en los siguientes aspectos:

a) El papel de las marinas mercantes como factor del desarrollo económico nacional o regional y, en especial, en la diversificación de la estructura económica de los países en desarrollo.
b) La prioridad relativa de las inversiones en el sector del transporte marítimo.
c) El efecto neto de las operaciones de transporte marítimo sobre la balanza de pagos de los países en desarrollo.
d) Las marinas mercantes nacionales como el factor para crear el empleo dentro de un país.
e) Las marinas mercantes nacionales como instrumento para el fomento de exportaciones de los países en desarrollo.

Asimismo, agregaría la importancia que tiene en este campo la construcción naval, mantenimiento, servicio de reparaciones y el desarrollo de industrias conexas por el efecto multiplicador que éstas generan.

Todas estas consideraciones presentes en nuestra realidad, refuerzan nuestro interes de buscar el desarrollo progresivo de una

marina mercante fuerte, no necesariamente grande, pero eficiente y moderna, capaz de competir a nivel internacional por el tráfico marítimo y cumplir a cabalidad nuestro compromiso de reserva de fletes.

Puertos y Terminales

El puerto es el eslabón de la cadena del transporte marítimo, en el cual las mercancías en tránsito pasan de un medio de transporte a otro, debiendo ser rápidos, económicos y seguros, pues de ellos depende gran parte de la competitividad del transporte marítimo.

El puerto lo podemos definir como una unidad operacional compleja, por los diferentes organismos que lo rigen y las múltiples actividades que ellos realizan, tales como la atención a las naves que ingresan a él, la recepción de la mercancía o carga, almacenamiento, contrato de trabajo marítimo, manipulación de carga, lo relativo a la administración, su explotación, a la seguridad del personal, de sus equipos y de la mercancía en tránsito y almacenada, diseños modernos de sistemas de operación multimodal, elementos para mantenimiento y conservación, etc.

Con relación a la problemática portuaria, poco se puede decir que no sea de conocimiento general, expuesto muchas veces en seminarios, forums, conferencias, comunicados, y otros medios. Al respecto, cabe señalar que nuestros puertos son los más caros del mundo, y han sido calificados por autoridades internacionales como lós mas inseguros. Son deficientes y morosos en la recepción y despacho de buques, y son poco eficientes en el trabajo marítimo ya que trabajan menos horas efectivas que otros puertos extranjeros. ENAPU debe mantener algunos puertos que sólo producen egresos, ya que existe un alto nivel de burocratización documentaria. A ello se agrega la inconveniencia de las nuevas Leyes de beneficio al trabajador portuario, como la Ley 25177 que aumenta a 26 turnos pagados, sean trabajados o no, la Ley 25175 que reconoce 10 años de servicios a gremios que sólo le corresponde 5, y otras. Los beneficios sociales del trabajador marítimo alcanzan aproximadamente el 1200% de sus jornales. También se puede mencionar que los buques extranjeros no quieren entrar al puerto del Callao, y tantas otras consideraciones, que incluye esta problemática.

A continuación presento un ejemplo que resume la problemática portuaria. Se trata de una operación de desembarque y embarque, en el puerto del Callao, de un buque de 14,500 TRB aproximadamente, que movilizó 6,700 toneladas en el mes de julio de 1989. El tipo de cambio en la fecha fue de I/. 2,988.53 por dólar; los resultados fueron los siguientes:

a) **Costos Portuarios** (ENAPU) U.S. $ 19,968.01
   1. Uso de puerto
   2. Mantenimiento de profundidad área operaciones
   3. Atraque, remolcaje y practicaje
   4. Desembarque, remolcaje y practicaje
   5. Uso del Muelle.

b) **Costos de Capitanías** (D.G. de C. y G.C.) U.S. $ 4,582.26
   1. Faros y balizas
   2. Licencia de salida
   3. Recepción y despacho (horas extraord.)
   4. Permiso de navegación 1/12
   5. Sanidad, recepción y despacho.

c) **Costos de Manipuleo de Carga** U.S. $ 62,418.70
   (Comisión Controladora del Trabajo Marítimo)

d) **Gastos Adicionales de Carga** U.S. $ 10.068.94
   1. Trinca y desatrinca
   2. Guardianía, Bodega Nº 1
   3. Apertura contenedores
   4. Winches autorizados por la nave.

e) **Costos por otros Servicios a la Nave**
   (ENAPU)
   1. Por movilización de naves llenas
   2. Servicio de balanza.

f) **Costos Elevadores y Buldozer** U.S. $ 3,6000.00
   1. 200 horas de máquinas a razón de
      1,800 dólares por tonelada

g) **Otros Gastos**	U.S. $	1,605.11
1. Control internacional		
2. Recepción y despacho de la nave		
3. Comisión por agua		
4. Comisión y despacho agenciamiento		
5. Transporte, recepción y despacho a Santa Sofía.		
h) **Gastos de Agencia**	U.S. $	38.64
1. Correspondencia de la nave		
2. Servicio de teléx		
SUB-TOTAL	U.S.	$ 103,408.21
i) **Costo por Carga**	U.S. $	50,493.35
1. Por descarga,embarque y movilización		
j) **Costos Operativos**		
1. U.S. $ 10,000 por día, promedio	U.S. $	150,000.00
	U.S. $	303,901.56

– Costo por tonelada: U.S. $ 44.92

Los parciales del análisis de costos no siempre son iguales, ni para el mismo buque; dependiendo de muchos factores. En otro caso se ha obtenido un costo por tonelada de U.S. $ 66.66 aproximadamente.

Sin considerar los costos operativos de la nave, que pueden reducirse en más de una tercera parte si se trabajase tres turnos completos, el mayor porcentaje del costo recae en el trabajo marítimo con 40.55%; le siguen los costos a la carga con 32.8%; luego los gastos portuarios con 12.98%, los gastos adicionales a la carga con 6.54% y para Capitanías el 2.98%.

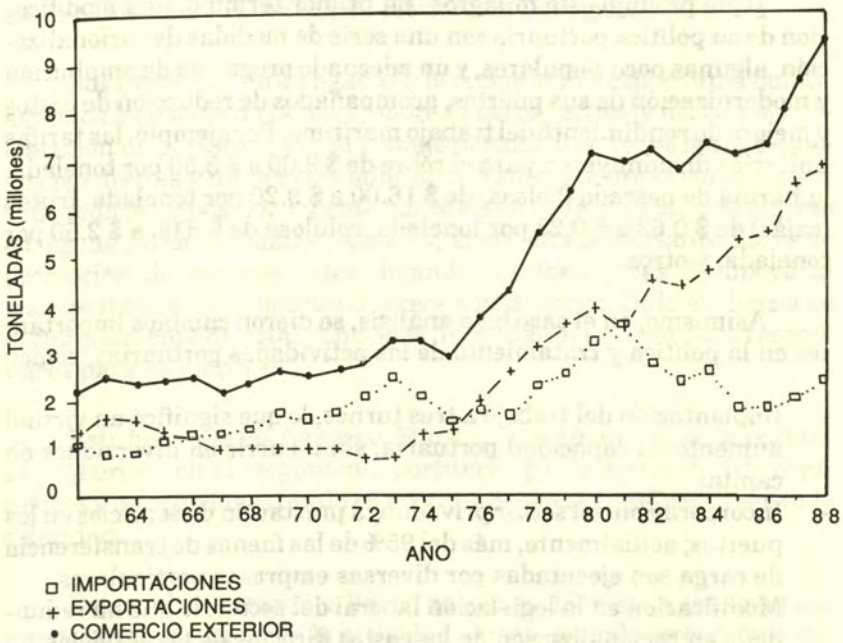
Si bien no es nuestro deseo hacer comparaciones, es conveniente conocer otras realidades y las medidas que han tomado, para resolver problemas similares que contribuyan a nuestra toma de decisiones.

En la República de Chile, como podemos apreciar en el Cuadro Nº 9, de 2,200 toneladas de su comercio exterior en 1962, que se

CUADRO N: 9

COMERCIO EXTERIOR – REP. DE CHILE

(puertos de Emporchi)



MOVIMIENTO PORTUARIO NACIONAL
DE COMERCIO EXTERIOR, 1988

(millones de toneladas)

Emporchi	10.2
Otros puertos	14.5
Total	24.7

Referencia: Artículo "SERVICIOS PORTUARIOS Y COMERCIO EXTERIOR CHILENOS". Por el Vicealmirante de la Armada de Chile Jorge Baeza Concha, Revista de Marina Nº 489.

mantuvo aproximadamente igual hasta 1976, experimenta una sorprendente recuperación para llegar a 1988 con más de 9,000 toneladas sólo en los puertos del Estado y 15,200 toneladas en los puertos privados, haciendo un total de 24,700 toneladas, con un valor total de siete mil doscientos millones de dólares.

¿Qué produjo este milagro? En primer término, una modificación de su política portuaria con una serie de medidas de racionalización, algunas poco populares, y un adecuado programa de ampliación y modernización de sus puertos, acompañados de reducción de costos y mejora de rendimiento del trabajo marítimo. Por ejemplo, las tarifas unitarias disminuyeron para el cobre de $ 9.00 a $ 5.50 por tonelada, la harina de pescado (bolsas) de $ 16.00 a $ 9.20 por tonelada, frutas (cajas) de $ 0.62 a $ 0.23 por tonelada, celulosa de $ 8.00 a $ 2.50 por tonelada, y otros.

Asimismo, en el caso bajo análisis, se dieron cambios importantes en la política y tratamiento de las actividades portuarias, como:

- Implantación del trabajo a tres turnos, lo que significó un virtual aumento en capacidad portuaria, sin incurrir en inversiones de capital.
- Incorporación del sector privado a la prestación de servicios en los puertos; actualmente, más del 95% de las faenas de transferencia de carga son ejecutadas por diversas empresas particulares.
- Modificación en la legislación laboral del sector, lo que ha redundado en racionalización de los costos directos de los servicios.
- Modificaciones en la superestructura de los puertos, como pavimentaciones aptas para el manejo de contenedores, iluminación adecuada para el trabajo nocturno, recuperación de áreas para operaciones, etc.

Con esto se ha conseguido excelentes niveles de eficiencia, con altos rendimientos en faenas de embarque y descarga, y como sabemos, se han obtenido resultados positivos en los costos portuarios.

Es importante reconocer que uno de los factores más importantes en la operación portuaria es su alta eficiencia, altos rendimientos y rapidez en el manejo completo de la nave desde su recepción hasta su despacho de salida.

Las Agencias Marítimas

Los Agentes Marítimos son los representantes legales o agentes del Armador o dueño de la nave, en lo operativo, económico-comercial y jurídico, reconocido y reglamentado en el Reglamento General de Capitanías y Guardacostas. Dentro del Comercio Marítimo, los Agentes Marítimos cumplen una función importante, como nexo obligado entre el mercado, el comercio exterior y el transporte.

Sus funciones están ligadas a la recepción y despacho del buque, aspectos logísticos de la nave, sobre la carga, estiba y descarga, contratación de personal para el trabajo portuario en todas las operaciones portuarias y diligencias administrativas, y sobre el cumplimiento de toda la legislación vigente que afecte a la nave desde que ingrese en aguas jurisdiccionales. Además, tiene una importante labor de promoción de exportaciones, ligando las facilidades de apoyo al transporte marítimo oportuno, y reservas de carga. De la eficiencia en el cumplimiento de estas funciones dependerán los resultados económicos para su empresa.

Esto hace que las Agencias Marítimas sean una pieza importante y laboriosa en el movimiento portuario, por la diversidad de organismos y disposiciones que lo rigen y que deben ser realizados con toda celeridad.

Estas mismas razones hacen que su problemática sea prácticamente la misma que toda la actividad portuaria multisectorialmente; complicada desde los burocráticos trámites administrativos, hasta el sistema vigente de contratación y empleo del personal marítimo, que constituye una situación absolutamente anormal e irregular, frente a la asignación de personal innecesario y poco calificado, sin que pueda intervenir para asegurar la necesaria productividad y evitar maltrato o daño a la carga y/o a la nave.

Ya hemos comentado sobre la situación y beneficio de los gremios marítimos que encarecen las operaciones que son de responsabilidad del Agente Naviero, además de tener que atender más de cincuenta pliegos de reclamos anualmente, lo que conlleva a una lucha permanente por la racionalización de los costos totales de la operación.

Aduanas

Las Aduanas constituyen las puertas oficiales de ingreso y salida del comercio. Estas conforman la actividad recaudadora del Estado y el primer elemento para combatir al contrabando.

Su función es muy importante dentro de los resultados económicos de una operación de comercio. Sin embargo, nunca ha habido una Ley General de Aduanas que favorezca la operación del Comercio Marítimo, manteniéndose disposiciones esencialmente controlistas, que no evitan la defraudación de rentas, ni el contrabando; y más bien permiten la actividad delictiva de malos funcionarios.

La Ley General de Aduanas vigente, aprobada por D.L. 503 tiene más de un año de promulgada y aún no ha sido reglamentada, permitiendo confusiones y abusos por el empleo indiscriminado de la ley anterior y la vigente. Además, es indispensable la eliminación de trámites burocráticos innecesarios, su modernización y eficiencia, tanto en sus mecanismos operativos, como en la reducción de su multiplicidad de tasas arancelarias.

Se ha presentado brevemente la realidad de alguno de los principales Intereses Marítimos relacionados al Comercio Marítimo, que han motivado la determinación de objetivos y políticas, para sus soluciones a corto, mediano y largo plazo. Estos podrán realizarse con visión futura de modernización y desarrollo, con fé, sacrificio, con agresividad, con renuncia a intereses personales, políticos, gremiales, etc., con la recuperación de confianza en nosotros mismos y en el país, con reglas de juego claras y estables que aseguren el proceso de desarrollo y el futuro de los inversionistas nacionales y extranjeros, concientizándonos que no hay beneficios personales o de grupo permanentes y que sólo lo que es bueno para el país, es bueno y permanente para todos los peruanos.

LOS RECURSOS MARINOS Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

Jorge Villalobos Urquiaga (*)

A. RECURSOS RENOVABLES

1. EL MEDIO AMBIENTE

El Perú es un país privilegiado en lo que se refiere a recursos naturales en general y muy especialmente en recursos vivos marinos. Su ubicación geográfica, en la que intervienen y concurren factores naturales diversos que crean el ambiente propicio para la producción masiva del fitoplancton, favorece la reconocida riqueza ictiológica de nuestro mar.

Los nutrientes que suben a la superficie impulsados por los vientos y las corrientes, producen afloramientos que marcan las zonas pesqueras más ricas. Se estima que en el Perú estos afloramientos cubren un área de más de 25,000 millas cuadradas, con concentraciones en Paita, Punta Aguja, Chimbote, El Callao, San Juan y Atico.

Las actividades pesqueras tienen lugar en un medio marino sujeto a fuertes alteraciones ambientales y bruscos cambios por el recurrente fenómeno de El Niño y por contaminación en áreas del litoral, sobre todo en Talara, Chimbote, Callao, Pisco e Ilo.

(*) Contralmirante AP (r) de la Marina de Guerra del Perú.

2. LAS ESPECIES MARINAS

Los recursos vivos y marinos están comprendidos en las siguientes categorías:

a) Peces pelágicos o de superficie, entre los que están la mayoría de las especies comerciales conocidas, como la anchoveta, sardina, jurel, caballa, bonito, atún, machete, etc.

b) Peces demersales o de fondo, que viven en los estratos de agua próximos al fondo, sobre diversos tipos de suelo. Las especies más importantes son la merluza, cabrilla, toyo, etc.

c) Invertebrados, como el choro, la concha de abanico, las ostras, entre los moluscos, y el langostino entre los crustáceos.

d) Los mamíferos marinos constituidos por cetáceos (ballenas, cachalotes, etc.) y lobos marinos.

e) Las algas marinas u organismos vegetales.

f) El Plancton, y

g) Las aves guaneras.

Actualmente la pesquería, en cuanto al empleo de los recursos disponibles, está en la siguiente condición:

a) Recursos pesqueros:

1) Anchoveta y sardina, en explotación intensiva,

2) Jurel y caballa, subexplotadas,

3) Merluza, medianamente explotada,

4) Ballenas y cachalotes, en moratoria por la Comisión Internacional de la Ballena, debido a sobreexplotación mundial, y

5) Resto de recursos, peces, crustáceos, moluscos, razonablemente explotados y algunos sobreexplotados.

b) Acuicultura:

1) Langostinos, en explotación intensiva.

2) Conchas de abanico, en explotación irregular por razones técnicas, económicas, ecológicas, políticas, administrativas, etc..

3) Resto de posibles actividades de acuicultura, no se realizan o se encuentran en estado incipiente.

Según información oficial, la biomasa total de las especies evaluadas en nuestro mar ha fluctuado entre doce y veinticinco

millones de toneladas. Cada especie tiene características particulares que determinan la cantidad de extracción permisible sin afectar su conservación. El Instituto del Mar del Perú es el organismo encargado de establecer y recomendar dichas cantidades en función de los resultados de los cruceros de investigación que realiza periódicamente. Dentro de su campo de acción está también la determinación de la tecnología para la extracción, dentro de la cual figura, principalmente, el tipo de aparejo más eficiente para cada especie.

La biomasa de los recursos principales para el año 1990 ha sido estimada en:

Anchoveta	4'172,997 TM
Sardina	4'819,401 TM
Jurel	4'365,164 TM
Caballa	1'501,414 TM
TOTAL	14'858,976 TM

En la acuicultura continental, la Hoya Altiplánica tiene una biomasa potencial estimada en 90,000 TM de las cuales se obtienen alrededor de 4,000 TM. En la Hoya Amazónica, la pesquería es incipiente y principalmente de autoconsumo.

Para los fines de contribución a la alimentación y a la generación de divisas, la acuicultura existente es mínima.

3. LA EXTRACCION Y LA TRANSFORMACION

Conceptualmente, debería extraerse del mar todo el recurso técnica y científicamente disponible para su mejor aprovechamiento socio-económico.

Esto, sin embargo, no es posible actualmente por lo inadecuado de la flota pesquera, en particular la dedicada a la extracción para consumo humano, que requiere cuantioso capital para su acondicionamiento y/o renovación.

Por esto, la biomasa, una vez extraída, es en su mayor parte sólo apta para su transformación en harina y aceite de pescado, quedando

una pequeña parte que se destina a la producción de alimentos. Pero nuevamente, por su estado, gran parte de esta cantidad resulta inadecuada para tal fin, por lo que pasa a incrementar la producción de harina.

Grandes stocks de jurel, caballa y merluza, no son utilizados pues su captura requiere de embarcaciones y aparejos especiales con los que no se cuenta o no están disponibles, dando pie a la contratación de flotas extranjeras en vez de propiciar que empresas nacionales se organicen para aprovecharlos.

En consecuencia, sólo una mínima parte de lo extraído se transforma en alimento y una gran biomasa utilizable queda inservible en el mar.

El Perú ocupa el quinto lugar en el mundo en volúmen de extracción pesquera desde el año 1980, superado por Japón, la URSS, China y Chile, habiendo más que duplicado este volúmen en el período 1980-1988, pasando de 2'7000,000 TM a 6'6000,000 TM.

La extracción y transformación durante este lapso, ha tenido el siguiente comportamiento:

La extracción artesanal, que es la que se comercializa al estado fresco, sin ninguna transformación, tuvo en el período señalado un incremento de 47% de 156,000 TM en 1980 a 225,000 TM en 1988, y es la que contribuye en mayor proporción a la alimentación.

Del resto de la captura, en 1980, el 32% fue destinado a la industria para el consumo humano (C.H) y el 68% para la de la harina y aceite de pescado. En 1988, estos porcentajes fueron del 5% para el C.H y el 95% para la harina. Esto representa una reducción del 62% para la primera y un privilegiado incremento de 251% para la harina.

Después de los procesos de transformación, lo realmente convertido en 1980 en alimento para personas en la forma de enlatado, congelado y curado, representó el 31% de la extracción para el C.H. y el 10% del total de la extracción . Para la harina, el factor de conversión de materia prima a producto final fue de 3.2. En 1988, lo transformado en alimento fue el 45% de lo extraído para ese fin, lo que demuestra

una mejor utilización de la materia prima, pero significó tan solo el 2% de la extracción total. Para la harina, el factor de conversión descendió a 4.6 toneladas de materia prima por toneladas de harina producida.

En los nueve años de la estadística considerada, la extracción pesquera total se incrementó en 144%. El uso del recurso fue destinado crecientemente a la fabricación de harina hasta alcanzar el 95% del total extraído, incluyendo anchoveta y especies comestibles también en cantidades crecientes, con declinación de la eficiencia; paralelamente, en este lapso se produjo una reducción de la extracción destinada a la alimentación, la que decreció en 62%. Tan sólo se convirtió en alimento el 2% de la extracción total de 1988 (excepto el fresco) y de este 2%, algo más de la mitad se consumió en el país y el resto se exportó. (Cuadro Nº 1).

4. LA COMERCIALIZACION

En el período analizado, la comercialización interna del recurso para la alimentación se incrementó en 37%, en tanto que la población lo hizo en un 23%, lo que ha permitido un crecimiento fluctuante en el consumo anual per cápita de 12.8 Kg. en 1980, a 15.3 Kg. en 1988, debido básicamente al pescado en estado fresco.

Estas cifras indican un íntimo promedio de incremento al año en el consumo per cápita. En consecuencia, estamos aún muy lejos de llegar con este ritmo a alcanzar los niveles alimenticios con productos del mar que se dan en otros países pesqueros, como Japón o Chile.

La comercialización externa se redujo en el período analizado en un 75% en productos alimenticios y se incrementó en 88% en la harina. El ingreso de divisas por estos conceptos fue muy fluctuante llegando a un valor de $ 432.8 millones en 1988; esto es, el tercer lugar como sector exportador, en parte debido a la reducción de las exportaciones de petróleo, y a $ 550 millones en 1989. Se estima que estos ingresos de divisas serían sensiblemente incrementados si se colocara en el mercado externo productos alimenticios del mar con la calidad suficiente para satisfacer normas exigentes y significaría un empleo racional de los recursos de la Nación.

CUADRO Nº 1

UTILIZACION DE RECURSOS PESQUEROS (EXCEPTO FRESCO)
TONELADAS METRICAS

AÑO	BIOMASA EXTRAIDA T.M.	EXTRACCION		TRANSFORMACION		
		C.H. %	H.P. %	C.H.		HARINA
				% EXT.P.CH.	% EXT. TOTAL	IND. CONVER.
1980	2'541,372	32	68	31	10	3.2
1982	3'346,217	12	88	25	3	3.5
1984	3'101,993	12	88	53	6	3.9
1986	5'311,161	6	94	37	2	4.1
1988	6'372,949	5	95	45	2	4.6

FUENTE: ESTADISTICAS MIPE

5. LOS RECURSOS Y LA REGIONALIZACION

Los recursos vivos marinos que constituyen biomasas en contínuo movimiento en el ámbito marítimo requieren ser administrados como un todo, no siendo susceptibles, al igual que el mar, de asignación territorial o regional. La actividad pesquera está descentralizada y ubicada en los puertos cercanos a las zonas de mayor afloramiento. La participación regional puede producirse sobre los resultados de esta actividad instalada en su ámbito territorial, pero la acción de la autoridad regional en el campo de la pesquería deberá ceñirse a la Ley General de Pesquería y otras regulaciones nacionales del sector, actuando administrativamente sobre las embarcaciones y centros de producción para obtener los mejores resultados en la consecución de los objetivos que fija dicha Ley, en coordinación con otros sectores de la actividad nacional, en particular la Autoridad Marítima. Se considera que la Autoridad Regional deberá estar facultada para incentivar la actividad pesquera en su región con el fin de alcanzar la mayor productividad posible para la alimentación.

6. LOS RECURSOS Y EL NUEVO DERECHO DEL MAR

El orden jurídico que el Perú estableció en 1947 mediante la dación del D.S. del 1º de agosto y las políticas que en consecuencia se pusieron en práctica, con base a las cuales el Estado actuó sobre flotas pesqueras extranjeras que pretendieron ignorarlo, son ahora parte importante de la Convención sobre el Derecho del Mar, en particular en el contenido de la Zona Económica Exclusiva, y tienen el respaldo, ya no de tres países que definieron una tesis, sino de la comunidad internacional que aprobó dicha Convención.

Fundamentándose en consideraciones científicas orientadas a la conservación de las especies, la Convención prevé el caso de poblaciones asociadas en ZZ.EE. vecinas o más allá de las 200 millas en áreas adyacentes; en estas circunstancias, dice, los Estados procurarán acordar entre ellos, a traves de organizaciones regionales o subregionales, las medidas conducentes a la conservación y el desarrollo de dichas poblaciones. Algo similar está previsto para las especies altamente migratorias.

La Convención considera entonces realidades pesqueras que son las nuestras. En efecto, las poblaciones de anchoveta, sardina y jurel, se desplazan de una a otra Z.E. de Chile y del Perú por lo que una captura excesiva de un lado podría afectar al otro. En un ámbito diferente, en el límite de las 200 millas, hace mucho tiempo opera una numerosa y eficiente flota extranjera cuyas faenas extractivas indudablemente han influido en alguna forma sobre la biomasa asociada dentro de las 200 millas de nuestro dominio marítimo. Aunque se estima que al Perú le convendría llegar a los acuerdos que propicia la Convención, ¿Cómo exigir su realización sin ser parte de ella?.

A modo de conclusión, podríamos decir que los recursos vivos marinos no están siendo explotados según lo especificado en la Ley General de Pesquería. Esta prioriza la actividad pesquera dándole el rango de interés social, destinada preferentemente al consumo humano, lo que significa que debe producir cantidades crecientes de alimentos del mar con un mejoramiento sostenido de la productividad y por encima de la fabricación de otros productos excedentes.

Para corregir la situación actual, es imprescindible tomar conciencia de ella, adoptar una actitud positiva y por convocatoria de la Autoridad Competente, formular un programa serio y racional, en el más amplio y pertinente significado del vocablo, de desarrollo de toda las fases del proceso pesquero, para el mejor aprovechamiento, por peruanos, de los recursos vivos marinos.

Simultáneamente, debe estimularse enérgicamente el desarrollo de la acuicultura continental y marítima como la forma más económica y eficaz de poner cerca del consumidor, un producto alimenticio abundante y de alta calidad.

B. PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

1. LA CONTAMINACION

En relación con el medio marino, el tema de su preservación es inseparable del de los recursos vivos marinos por la incidencia directa que sobre éstos tiene el Medio Ambiente (M.A.) en que viven. Ambos

aspectos, M.A. y los recursos vivos están relacionados y su interacción en un espacio determinado constituye un ecosistema.

La contaminación modifica el M.A. en tal forma que su acción puede alterar sustancialmente un ecosistema o eventualmente destruirlo. Los problemas derivados de la contaminación marina se producen y tienen mayor incidencia en las aguas costeras hasta el borde de la plataforma continental; ésta ocupa el 10% de la superficie de los océanos, donde se realiza el 99% de las capturas y en la cual tan solo el 0.1% representan las áreas de afloramiento, vitales para las biomasas en general.

Los elementos contaminantes llegan al mar como residuos líquidos y sólidos de la industria química y minera, descargas de naves y colectores de desechos domésticos orgánicos y, finalmente, como desechos de plantas elaboradoras de productos de origen animal y vegetal. Los recipientes de estos elementos contaminantes en el M.A. marino son el agua, el sedimento y los organismos vivos, cada uno de los cuales tienen diversa capacidad para concentrarlos y producir una forma característica de daño al ecosistema y al hombre.

2. PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE

Con la finalidad de proteger los recursos vivos marinos de las diversas fuentes de contaminación y de sus efectos en el hombre, los Estados miembros de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) y del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), acordaron realizar un Plan de Acción para la Protección del Medio Ambiente Marino y Areas Costeras del Pacífico Sudeste durante los años 1984-1988. En este lapso, el Instituto del Mar del Perú, la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, el Programa de Biología de la UNMSM y el Programa de Oceanografía y Pesquería de la Universidad Federico Villarreal, han realizado estudios sobre la contaminación procedente de las fuentes ya indicadas y su impacto sobre el M.A. marino.

Una encuesta realizada en 1981 por encargo de la CPPS y el PNUMA destinada a identificar fuentes, niveles y efectos de la

contaminación marina en el Pacífico Sudoriental, determinó para el Perú una área con fuerte contaminación: la bahía del Callao y la costa de Lima; y otra área con una mediana contaminación: la bahía de Pisco.

3. FUENTES DE CONTAMINACION

Un breve resumen de los estudios realizados por estas instituciones, confirman una considerable incidencia contaminante por descargas domésticas, industriales y mineras en el área de la bahía del Callao y Miraflores.

Efluentes domésticos.- Estos no son tratados debidamente, por lo que contienen altos niveles de demanda de oxígeno, sólidos en suspensión, microorganismos y nutrientes. La carga contaminante que llega anualmente al M.A. marino sobrepasa las 385,00 TM, procedentes de los conocidos colectores de Comas, Callao, Costanero y de Surco; 16 descargas menores principalmente industriales y los ríos Rímac y Chillón. La producción microbiana que sistemáticamente se pone en evidencia en la bahías del Callao y Miraflores en el verano, alcanza niveles altos que afecta a miles de personas que acuden a las playas. No hay información relacionada con la descarga clandestina de sólidos que son arrojados diariamente al mar por particulares y por vehículos municipales.

Efluentes industriales.- El 65% de la industria del país está concentrada en Lima y Callao (1986); esto es, 14,290 establecimientos. En 1987 se realizó un muestreo de las descargas que produjeron 1,027 industrias y los afluentes procedentes de algunas fábricas de alimentos y de procesamiento de pescado e industrias químicas, revelando alto grado de contaminación. Estas descargas industriales, unidas a las domésticas, arrojan al mar entre 16 y 18 metros cúbicos/segundo de aguas servidas, representando un incremento de 40% respecto de los 12 metros cúbicos/segundo que se calcularon en 1981.

Contaminación minera.- Los relaves o residuos producidos por la extracción y concentración de minerales, se descargan a través de los

ríos que finalmente los depositan en el mar. Siete plantas industriales mineras producen más de 13'7000,000 metros cúbicos/año de relaves que drenan al río Rimac. Se monitorean 5 metales tóxicos en varias estaciones, habiéndose detectado entre 1986-1987 valores de hierro y plomo por encima de los niveles permitidos por la Ley General de Aguas.

Otra fuente importante de contaminanción en las bahías estudiadas, proviene de los derrames de petróleo producidos en los muelles de carga/descarga, de la refinería de la Pampilla y de los achiques de sentinas de los buques y embarcaciones fondeados y en tránsito.

El daño al M.A. marino afecta en primer lugar, a las personas, directamente vía la ingestión o el contacto con aguas contaminadas con colibacilos presentes en las playas; indirectamente, vía la ingestión de pescado y moluscos que han fijado en su organismo metales pesados dañinos a la salud.

El ecosistema sufre principalmente por las descargas de materias orgánicas que al descomponerse en el agua consumen excesiva cantidad del oxígeno disuelto, produciendo la muerte de peces por asfixia. Por su parte, la precipitación en el fondo marino de los productos contaminantes descritos, ocasiona también la muerte de los moluscos que tiene allí su habitat. Las consecuencias sociales son la desocupación y el agotamiento de una fuente de alimento. Consecuencias de otra índole, se derivan de las manifestaciones visibles de estos fenómenos que alteran el buen aspecto del paisaje marino, como las mareas rojas, la espuma superficial, manchas de petróleo y objetos flotantes de toda especie.

La zona considerada como afectada por una mediana contaminación es la bahía de Pisco, que presenta las mismas manifestaciones contaminantes que el Callao, aunque atenuadas.

Contaminación doméstica e industrial.- El alcantarillado de la ciudad de Pisco contiene las descargas domésticas e industriales y las arroja al norte de la ciudad mediante tubería submarina de 300 m. y a 80 m. de profundidad, con volumen de 6,912 metros cúbicos/día. Por su parte, las fábricas de productos pesqueros descargan directamente

al mar, casi sin tratamiento alguno, 7,373 metros cúbicos/día al sur de la ciudad.

Contaminación minera.- Dos minas de cobre en la provincia de Pisco descargan sus residuos por el río Pisco. Se ha verificado la presencia de metales pesados en Punta Ripio muy cerca a Puerto San Martín y en algunas áreas dedicadas a la maricultura de moluscos.

Una fuente de polución eventual, pero que por sus graves consecuencias debe mencionarse, porque se verifica en los puertos de mayor actividad pesquera, como Pisco y Chimbote, es la producida por la descarga de pescado al mar. En febrero de 1985, por ejemplo, se descargaron al mar 8,000 TM de sardina descompuesta. Esto ocasionó la contaminación de una extensa zona, particularmente en la península de Paracas, que afectó gravemente los lugares de crianza de conchas de abanico, sembradas en grandes concentraciones dentro de la bahía en el área de 176 Ha. dedicadas a este cultivo.

En bahía Independencia, debido a la extracción clandestina de conchas, se extrajo el molusco de su concha arrojando los residuos al mar, ocasionado una alta producción de sulfuros que se precipitaron en el sedimento al centro de la bahía. Las corrientes llevaron este sedimento contaminado a zonas poco profundas, donde se encuentra el habitat de las conchas, causando la muerte de grandes lotes de ellas. Aunque esto se verificó en 1987, la biomasa fue reduciéndose desde 1985 en que se evaluó en 72,150 T.M. en mayo, a 41,187 TM en octubre, y un año despues a 7,045 TM.

Debido a la presencia de metales pesados como Hg, Cd y Cu en la costa por las descargas de relaves o residuos de la minería, se inició en 1984 un programa de monitoreo en moluscos bivalvos localizados en Chimbote, Callao, Pisco y bahía Ite y alrededores, asi como en el agua y sedimento, encontrándose en cada caso presencia de cantidades variables de estos metales. Un ejemplo del efecto que los relaves producen en las vecindades de las playas en las que se depositan, es la modificación del perfil costero de Ite, el cubrimiento del fondo marino, antiguo habitat de los moluscos bivalvos que le daban vida al puerto, la consecuente desaparición de esta riqueza en Ite y por la persistencia del daño, su extensión a playa Meca, vecina de Ite.

Por último, el crecimiento industrial ha incrementado la actividad petrolera que trae consigo consecuencias directas e indirectas sobre el M.A. marino. La exploración y extracción del petróleo en el zócalo continental, así como su transformación en productos derivados y posterior manipuleo, también conllevan una posibilidad de derrames de hidrocarburos directamente al mar. Esto se produce sistemáticamente en los puertos a pesar de las disposiciones vigentes destinadas a impedirlo.

Pero los mayores daños por hidrocarburos se producen como consecuencia de accidentes, los cuales, afortunadamente, son poco frecuentes en nuestro litoral. Hay dos casos que merecen mencionarse: el primero, hace 10 años, debido a la rotura de una tubería submarina en Talara que produjo el derrame de 2,500 BLS de crudo que llegaron hasta las playas de Cabo Blanco y cercanías; el segundo, producido el 4 de agosto de 1984, tambien se debió a la rotura de una tubería submarina para la carga/descarga de la refinería de Conchán, mientras un buque efectuaba descarga de crudo a la planta. El volumen derramado fue de 16,800 BLS, equivalentes a 2,308 TM. La corriente marina desplazó la mancha hacia el mar, pero produjo daños considerables en las playas vecinas que requirieron un gran movimiento de arena para retirar la contaminada y reemplazarla por limpia. Después de tres semanas de ocurrido el accidente, la superficie del mar en la bahía de Miraflores, mostraba todavía manchas de petróleo de entre 100 y 1,000 metros cuadrados, afectando la vida marina. Ejemplos dramáticos de los efectos destructivos de los derrames producidos en otras regiones, son muy conocidos.

4. LEGISLACION Y RESPONSABILIDADES

La legislación que trata sobre la preservación del M.A. es, en general, abundante. La Ley General de Aguas y su Reglamento, establecen el uso que a nivel nacional debe darse a este elemento vital y su tratamiento en toda actividad que hace uso de ella. Los sectores que están involucrados en el cumplimiento de esta ley, son varios: Agricultura, Energía y Minas, Vivienda, Defensa, Pesquería, Salud (responsable en los aspectos de preservación), Industria y Comercio, cada uno de los cuales genera su propia legislación relacionada.

En cuanto al M.A. marino, que es nuestro asunto, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, como Autoridad Marítima nacional, es la encargada de ejercer el control y evitar la contaminación procedente de buques, en el mar, ríos y lagos navegables y en general, en todo aquello que ocasione perjuicio en el aspecto ecológico, en armonía con la Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú y del Reglamento de Capitanías.

La frondosa legislación y la pluralidad de entidades que tienen injerencia en el control de la contaminación, no han podido evitar que tales manifestaciones sean casi permanentes. Se estima que existe una combinación de circunstancias que, por lo menos en el control de la contaminación del M.A. marino, contribuyen a esta realidad. La Dirección General de Capitanías constata la contaminación proveniente de tierra, que es la mayor y más peligrosa, pero no está en posición de evitar su presencia ni sus efectos.

El Perú es Estado firmante del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques (MARPOL 73/78) de la Organización Marítima Internacional (OMI) de la NN.UU., que trata todas las materias sobre evitamiento de la contaminación por hidrocarburos y toda otra clase de contaminación marina, estableciendo obligaciones para la Autoridad Marítima, excepto en los casos de contaminación causada por el vertimiento en la mar de desechos procedentes de tierra, que es materia de otro convenio.

Los accidentes que hemos relatado, así como los daños que también hemos señalado y que son consecuencia de acciones sistemáticas, pueden ser, por acumulación en el tiempo, graves. Las actividades de vigilancia en curso no son suficientes y las acciones tomadas no reducen sensiblemente el perjuicio al M.A. marino.

En consecuencia, las autoridades responsables de los diferentes sectores deben establecer políticas realistas, coordinar medidas sencillas pero eficaces y, sobre todo, fortalecer su acción para erradicar prácticas nocivas para los ecosistemas marinos y velar porque el desarrollo de las zonas interiores del país no provoquen la contaminación del M.A. marino.

Para facilitar la puesta en práctica de estas medidas, es necesario recurrir a la cooperación internacional para mejorar nuestras organizaciones y adquirir medios, y participar activamente en entidades como el Sistema Mundial de Vigilancia del Medio Ambiente (SIMUVIMA), los Programas para los Océanos y las Zonas Costeras 1990-1995 del PNUMA y ratificar y dotar de medios a los convenios internacionales que ha suscrito el Perú.

C. RECURSOS NO RENOVABLES

1. DEPOSITOS PRINCIPALES

Los recursos minerales del mar son en realidad numerosos: muchos de ellos se presentan en la forma de sales en solución, como el sodio, el bromo y el magnesio; otros como depósitos de fosforita, azufre, magnetita, etc., en la plataforma continental y las playas del litoral; los depósitos en los fondos oceánicos representados por los nódulos polimetálicos (N.P.) con importantes contenidos de manganeso, fierro, cobalto, niquel cobre y elementos raros y valiosos como el uranio, torio, titanio, plutonio, etc.; también yacimientos en el subsuelo marino, de azúfre, carbón, potasa y el petróleo y gas asociado, sobre todo en el zócalo continental.

De todos los minerales mencionados, el petróleo y el gas se explotan desde hace décadas y los N.P. son una reserva importante para el futuro.

2. EL PETROLEO Y EL GAS

La industria petrolera participa en el balance de energía primaria con un 55% del total nacional. Parte de ésta proviene del petróleo procedente del desarrollo de la plataforma continental, que forma parte de la cuenca petrolífera del nororiente cuya explotación data de la década de los sesenta.

Estos yacimientos estuvieron a cargo de la empresa Belco hasta diciembre de 1985, en que fueron asumidos por Petroperú a través de su empresa filial Petromar, creada para este fin.

Paralelamente al petróleo, se obtiene el gas natural asociado que constituye también un recurso energético.

Las reservas probadas con que cuenta el país, son aquellos volúmenes conocidos, de cuyos depósitos se extrae el producto para su utilización. Las reservas probadas del zócalo continental se han mantenido más o menos constantes en el período 1984-1989, aunque se ha observado una declinación moderada desde 1986, en que pasó de 104 millones de barriles a 97.8, o sea un 6%. En este período, la participación de las reservas del zócalo en el total nacional, se incrementó, no obstante, del 16% al 26%, debido a una sistemática reducción de las reservas del resto del país (Selva y Costa). (Cuadro Nº 2).

La producción procedente de la plataforma continental ha ido decayendo en el mismo período, desde 9'805,000 BLS en 1984, a 7'507,000 BLS en 1989, o sea 23%. Sin embargo, su participación en el total nacional se incrementó del 14% al 16.5%, debido al mayor régimen de reducción de la producción en la Selva.

Paralelamente, la demanda interna se ha ido incrementando ligeramente, debido más al consumo no productivo que al productivo, dejando cada vez menores saldos para la exportación; así, en 1984 se exportaron 22'874,000 BLS; en 1988, 4'562,000 BLS, y en 1989, se habría producido un déficit de 583,00 BLS.

En cuanto al gas, las reservas en 1984 eran de 219,388 millones de pies cúbicos y en 1989, de 253,779, o sea un incremento de 15.7%, en tanto que la producción en el mismo lapso, descendió ligeramente de 26,489 millones de pies cúbicos a 25,467 millones de pies cúbicos, esto es, 3.8% (Cuadro Nº 3).

Petromar mantiene en operación 90 plataformas en sus campos entre Paita y Talara y aproximadamente 850 pozos activos. La conformación de la estructura que explota es de tal naturaleza que ésta obliga a mantener un ritmo de perforación constante pues el yacimiento está fraccionado en pequeños depósitos que se van agotando y deben ser reemplazados por otros. Por esta razón, las reservas del zócalo se han mantenido razonablemente estables. Esta faena de perforación la ejecuta mediante el empleo de cinco equipos, hasta profundidades de entre 8,000 y 9,000 pies.

CUADRO Nº2

RESERVAS DE PETROLEO (MILES DE BARRILES) (PROBADAS)*

AÑO	ZOCALO	RESTO PAIS	TOTAL	%
1984	103,610	532,545	636,155	16
1985	99,518	465,482	565,000	18
1986	104,453	409,547	514,000	20
1988	100,000	312,000	412,000	24
1989	97,779	274,221	372,000	26

* CANT. APROXIMADAS

CUADRO Nº 3

PRODUCCION DE PETROLEO (MILES DE BARRILES) *

AÑO	ZOCALO	RESTO PAIS	TOTAL	%	DEMANDA	SALDO
1984	9,805	57,569	67,374	14	44,500	22,874
1985	9,750	61,425	71,175	14	41,975	29,200
1986	9,765	60,235	70,000	14	43,497	26,503
1988	8,547	42,553	51,100	17	46,538	4,562
1989	7,507	40,090	47,597	16	48,180	583

* CANT. APROXIMADAS

Trabajos de sísmica realizados en la plataforma continental, más al sur de Paita, indican la presencia de estructuras que sugieren la existencia de petróleo; asimismo, es posible intensificar la producción mediante una perforación más intensa con elementos modernos, aún en los mismos lotes actuales o en los 15.5 millones de Ha. de cuencas marinas.

El petróleo que se extrae del zócalo es de la mejor calidad, lo que lo hace adecuado para producir destilados medios como el diesel 2, el kerosene y el turbo, que son combustibles de precio elevado, a diferencia del petróleo de la selva, cuya densidad ha caído sustancialmente, por lo que el proceso de destilación deja cada vez mayores cantidades de residual, que tiene un precio bajo en el mercado.

La suerte de la explotación de los recursos energéticos del zócalo continental esta ligada al acontecer de Petróperú. Sobre esta empresa concurren una serie de circunstancias desfavorables que afectan aspectos vitales para su operación: una significativa disminución del precio del petróleo y derivados entre 1982 y 1988, período en que hubo excedentes exportables; la importación de crudos más livianos y de destilados medios para satisfacer la demanda interna, cuyos precios subsidiados no guardan relación con los costos, siendo origen de déficits, participación insuficiente en el producto de la comercialización de combustibles en el mercado interno por debajo del punto de equilibrio de la empresa, etc., etc.

3. LOS NODULOS POLIMETALICOS

El 13 de mayo de 1874 el buque inglés de investigación "Challenger", extrajo de una profundidad de 4,750 metros, en una zona al sur de Australia, las primeras muestras de nódulos polimetálicos que posteriormente se encontrarían tapizando también grandes extensiones de las cuencas oceánicas del Pacífico y del Indico. El análisis de dichos nódulos reveló cantidades significativas de Ni, Cu, Co, y Mg. En la década de los 50-60, el potencial de estos depósitos fue seriamente considerado y entre 1958 y 1968, varias empresas iniciaron la exploración sistemática para definir sus posibilidades económicas.

La mayor concentración de nódulos se encuentra en un área de más de 2 millones de Km. cuadrados entre México y Hawai, ligera-

mente al norte del Ecuador, ocupando una ancha y extensa franja entre los 6 y 20 grados de latitud norte. Su densidad varía entre 6,000 y 120,000 TM por Km. cuadrado, siendo comercialmente viable, según algunos técnicos, una densidad de aproximadamente 20,000 TM por Km. cuadrado, en una extensión de 3,000 Km. cuadrados por un período de explotación de 20 años a razón de 5,000 TM/día de extracción durante 300 días al año con una eficiencia de extracción de 50%.

Sólo se ha evaluado aproximadamente el 3% de los fondos marinos, pero una proyección basada en ésta, permite estimar que solo el Océano Pacífico contiene 1,500 billones de toneladas de nódulos, siendo el régimen de incremento natural calculado en 10 millones de toneladas por año, esto es, una tasa mayor que el actual consumo anual de los metales que contienen lo que podría hacer pensar que estos recursos serían naturalmente renovados y, para los fines prácticos, inagotables.

La expedición de la Academia Kurchatow realizada en 1968 en el Perú, informó haber encontrado muy buenos depósitos de nódulos de Mg. con microconstituyentes como el Cu, Co, Ni, U, To, entre otros, a profundidades de 4,000 a 6,000 metros, en suelos submarinos de una topografía similar a la que muestran otras regiones ricas en nódulos.

Algunos minerales se presentan en forma de mantos o costras, como los fosfatos que existen en la plataforma submarina desde la bahía de Sechura hasta el sur de Pimentel, o la costra de óxido de Mg. que existe en la región de la dorsal de Nazca. Estos recursos son, sin embargo de difícil extracción y en consecuencia, su aprovechamiento será quizá posterior al de los N.P..

Ninguno de estos hallazgos ha sido estudiado, ni bien ubicado aún y menos se ha evaluado su volúmen probable. Tampoco existe una política conocida destinada al aprovechamiento de la minería marina en nuestro dominio marítimo, ni en los fondos oceánicos ni en la Antártida. Una coordinación en este sentido entre el Ministerio de Energía y Minas, responsable de la utilización de los recursos mineros y los organismos científicos y técnicos o de otra naturaleza que tienen que

ver en la materia, que están bajo el control de otros sectores de la actividad nacional, es necesaria para profundizar los escasos conocimientos que tenemos sobre estos recursos.

En opinión de expertos de las NN.UU., posiblemente transcurran entre 8 y 10 años desde que se hayan terminado los ensayos preliminares de la tecnología de extracción, transporte y tratamiento nodulares, antes de que se elabore un sistema total que pueda aplicarse a escala comercial. Si el actual alto precio del Ni durara tres o más años, la explotación se iniciaría entre el año 2000 y 2005. Pero se considera que el verdadero salto tecnológico y económico más completo, se producirá cuando el tratamiento de los metales se realice en el mar.

Para el Perú debe ser motivo de preocupación que, en la eventualidad que se inicie la explotación nodular industrial por los países desarrollados, ésta pueda afectar la minería terrestre de los mismos metales que el Perú produce, estableciéndose una competencia desventajosa para el Perú y otros países en desarrollo que en conjunto comercian internacionalmente volúmenes de Mg, Co y Cu que explotan primariamente. De estos metales, el que interesa más al Perú es el Cu pues la mayor parte de su producción es para la exportación, la que se reduciría en un porcentaje similar al de la demanda que pudiera ser satisfecha por la producción nodular.

Nos hemos referido a los yacimientos existentes fuera del dominio marítimo peruano por considerar que el Perú, de alguna manera, tiene allí parte de un patrimonio potencial. Al estar ubicados los yacimientos más densos de N.P. en la Zona Internacional de los Fondos Marinos, este recurso es patrimonio común de la humanidad, tal como ha quedado sancionado en la Convención sobre el Derecho del Mar, y su explotación y beneficios consiguientes serán regulados por la Autoridad instituida en dicha Convención. Dos de las previsiones que están siendo estudiadas son: la creación de un fondo de compensación para resarcir a los Estados en desarrollo, productores terrestres, que pudieran ser más gravemente afectados por la producción de minerales procedentes de los fondos oceánicos, entre los que está el Perú; y la reglamentación de la transferencia de tecnología de explotación a estos mismos Estados.

Desafortunadamente, en las discusiones al interior de las Comisiones Especiales que decidirán estos asuntos, el Perú sólo asiste como observador por no haber adherido a la Convención, y por esta razón, no está en posición de cautelar sus intereses, como sí lo están Chile, Zambia, Congo y otros productores de cobre.

En función de decisiones adoptadas por la Comisión Preparatoria de la Autoridad de los Fondos Marinos, del 17 de agosto y 17 de diciembre de 1987, se inscribió a los cuatro primeros inversores en la Zona, patrocinados por India, Francia, Japón y la URSS, habiendo recibido del Secretario General de las NN.UU. los respectivos certificados de inscripción en virtud de los cuales se formalizan las operaciones de exploración en las áreas reservadas para la Autoridad.

Paralelamente, la RFA y los EE.UU de Norteamérica, solamente notifican a las NN.UU. de sus respectivas operaciones exploratorias en áreas adyecentes a las reservadas a la Autoridad, por no hallarse obligados por las disposiciones pertinentes de la Convención. Esta situación ambigua deberá tener una definición al momento que entre en vigencia la Convención y asuma plenamente sus funciones la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.

Podemos concluir en que los recursos no renovables marinos, en especial el petróleo no son debidamente aprovechados ni se promueve su industrialización para impulsar el desarrollo, lo que nos ha conducido a pasar de la beneficiosa condición de exportadores de petróleo, a la de importadores netos.

Para recuperarnos de esta pérdida, es indispensable que las empresas que intervienen en la actividad petrolera corrijan sus economías, incrementen las reservas y eleven la producción. Para lograr tan altas metas, resulta imprescindible la voluntad real por parte del Estado, de llevar a la práctica estos propósitos en forma coordinada con los sectores de la actividad nacional, públicos y no públicos interesados, única forma de sostener una recuperación del aparato productivo.

La minería marina, por otro lado, no recibe la atención que merece, en función de la influencia que tendrá sobre nuestra minería terrestre actual cuando se exploten los N.P. del fondo oceánico. Si bien

esta explotación será realizada por los países industrializados con nuevas tecnologías que están desarrollando hoy, debemos prepararnos para reducir la brecha tecnológica mediante el adiestramiento de científicos y técnicos y la creación de una infraestructura adecuada para recibir la tecnología que nos permita participar en el aprovechamiento de estos recursos.

4. COMENTARIOS FINALES

Para finalizar cabe destacar que los tres temas analizados tienen tres aspectos comunes:

- Todos son extensamente tratados en la Convención sobre el Derecho del Mar, con disposiciones que reafirman la tesis de las 200 millas, favorables a los Estados ribereños como el Perú, que ganan para sí en forma exclusiva el derecho sobre los recursos no renovables en el mar, suelo y subsuelo marinos en su Z.E.E., y plataforma continentales así como sobre los fondos oceánicos más allá de este límite, en la forma que lo determine la Autoridad Internacional. Gana también para sí los recursos vivos marinos en la misma Z.E.E., manteniendo el derecho de aprovechar los recursos en la alta mar; y establece en el capítulo más extenso de su texto, todo lo que atañe a la protección y preservación del M.A. marino, como derechos y obligaciones de los Estados en este importante asunto.

- El segundo aspecto común es que para el tratamiento de estos aspectos se requiere de decisión política; pero no puramente política, sino de la decisión que se toma con criterio político, de entre varias opciones, todas ellas con base científica y técnica que garantice su viabilidad, única manera de no transitar una y otra vez el mismo camino de las políticas no cumplidas y los objetivos no alcanzados. Optar por este tipo de decisiones conlleva un previa voluntad de querer hacer las cosas bien y en beneficio del país, como una actitud permanente .

- Finalmente, los tres aspectos requieren de coordinaciones intersectoriales con la finalidad que las acciones de un sector apoyen las de los otros oportuna y coherentemente, de manera tal que se logre un desarrollo sostenido de estos Intereses Marítimos, como resultado de la puesta en práctica de una Política Marítima válida.

CONTROL, PROTECCION Y SEGURIDAD MARITIMA

Edgardo Torres Mendiola (*)

El control, la protección y la seguridad de nuestros Intereses Marítimos, constituye el lema que identifica el esfuerzo conjunto, diario y permanente que realiza la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina, en el mar, ríos y lagos bajo su jurisdicción, con el fin de contribuir al desarrollo racional, eficiente y permanente de los mencionados intereses.

La Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú, aprobada por Decreto Legislativo Nro. 439, el 27 de setiembre de 1987, establece que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas es el órgano que planea, norma, dirige y controla las actividades en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre del territorio de la República; lo relativo al personal y material de la Marina Mercante Nacional, pesca y náutica deportiva; trabajo marítimo y otras actividades afines, protección del medio acuático, sus recursos y riquezas naturales; seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; seguridad y vigilancia de puertos y muelles, así como la represión del contrabando y de cualquier otra actividad ilícita en el ámbito de su jurisdicción.

El Director General de Capitanías y Guardacostas es la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre a nivel nacional. Los Jefes de

---

(*) Contralmirante AP (r) de la Marina del Guerra del Perú.

Distrito Marítimo, fluvial o lacustre, son las Autoridades Marítimas a nivel regional y los Capitanes de Puerto las Autoridades Marítimas a nivel local y desempeñan sus funciones como delegados del Director General de Capitanías y Guardacostas, siendo los encargados de fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales o reglamentarias dentro del ámbito de su jurisdicción.

En el extranjero, las funciones de Autoridad Marítima son realizadas por el Cónsul Peruano que tenga competencia en el puerto o lugar en que se halle la nave que requiera la intervención de la Autoridad Marítima Peruana.

Se entiende por "Autoridad Marítima", la atribución conferida al Director General, a los jefes de Distrito y a los Capitanes de Puerto para que en representación del Estado, ejerzan jurisdicción de control, vigilancia, seguridad y protección de los recursos, riquezas naturales y de las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, garantizando su soberanía.

El ámbito de jurisdicción de la Dirección General de Capitanías y de las actividades marítimas, fluviales y lacustre, aprobado por Decreto Supremo Nro. 002-87-MA del 09 de abril de 1987, es el siguiente:

a) Las aguas del dominio marítimo hasta las 200 millas marinas, los ríos y lago navegable de la República.
b) Las costas hasta 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 lago navegable.
c) Las Islas dentro de: el dominio marítimo, los ríos y en el lago Titicaca.
d) Las naves de cualquier bandera que se encuentren en aguas nacionales y las de bandera peruana en alta mar, en puertos y aguas del dominio de otros países.
e) Los muelles y terminales marítimos, fluviales y lacustres, públicos y privados, que sirven para la operación de las naves.
f) Los artefactos navales e instalaciones dentro del ámbito marítimo, fluvial y lacustre.
g) Las empresas y/o personal cuyas actividades se desarrollen en o tengan alcance al ámbito marítimo, fluvial o lacustre.

h) Las fronteras marítimas, fluviales y lacustre.

Los Convenios emitidos por la Organización Internacional del Trabajo "O.I.T" relativos a la "Gente de Mar" y los emitidos por la Organización Marítima Internacional "O.M.I" reconocen indistintamente como "Autoridad Gubernamental Marítima" y "Administración Marítima" respectivamente, a las organizaciones gubernamentales encargadas de la aplicación y de la reglamentación de las normas contenidas en sus respectivos Convenios Internacionales; es decir, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para el caso del Perú, la cual lleva a cabo la reglamentación y aplicación de los Convenios emitidos por los indicados Organismos, que hayan sido ratificados por el Gobierno Peruano.

Así, tenemos que los Convenios Internacionales emitidos por la Organización Marítima Internacional "O.M.I", que han sido ratificados por el Gobierno Peruano, que están en vigencia a nivel internacional, que han sido reglamentados y sobre los cuales ejerce control la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, son los relativos a la seguridad de la vida humana en el mar, las líneas de carga, el cálculo de arqueo de buques, la prevención de los abordajes en el mar, la facilitación del tráfico marítimo, prevención de la contaminación del mar por los buques, búsqueda y salvamento marítimo, y formación, titulación y guardias de la gente de mar.

Respecto a los Convenios de la Organización Internacional del Trabajo "O.I.T", relativos a la Gente de Mar, que están en aplicación y control de la Autoridad Marítima, tenemos los concernientes a: Edad mínima de admisión al empleo,los exámenes médicos, el contrato de enrolamiento, la repatriación, las vacaciones pagadas, la seguridad social, horas de trabajo abordo, alojamiento de la tripulación, seguridad e higiene del trabajo, documentos de indentidad, formación profesional y certificados de competencia.

Las funciones de control, protección y seguridad marítima que desarrolla la Autoridad Marítima, en el área de su jurisdicción, son inter-relacionadas. Así, hay muchas funciones de control que sirven para garantizar la seguridad; por ejemplo, el control de la preparación y el entrenamiento del personal y el control de los reconocimientos e inspecciones que se deben llevar a cabo a las naves reglamentaria-

mente, sirven para garantizar la seguridad de la navegación de la vida humana en el mar; el control de las normas establecidas para el transporte, la estiba y manipulación de la carga peligrosa, sirven para dar protección a la nave, al puerto y al personal que participa en su manipulación; y por último, las acciones de seguridad que desarrollan la Policía Marítima y la Pesquera, sirven para dar protección a las actividades que se desarrollan en mar, ríos y lago navegable.

Teniendo en cuenta que las funciones de control, protección y seguridad marítima, que desarrolla la Autoridad Marítima en el área de su jurisdicción, son innumerables, esta breve presentación se limita a tratar las más importantes, comenzando por las de control, que sirven para dar protección y seguridad a las actividades y recursos que se desarrollan en el ámbito acúatico.

1. FUNCIONES DE CONTROL DE LA AUTORIDAD MARITIMA

1.1 Control del personal y material de la Marina Mercante

A la Autoridad Marítima le corresponde llevar el registro y matrícula de naves mercantes; el registro, la matrícula y expedición de títulos al personal mercante marítimo, fluvial o lacustre; asi como llevar el control de su capacitación y tiempo de embarco.

Tanto los cursos de formación, como los de capacitación para este personal se dan en la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau".

Para las naves, incluyendo en este caso las mercantes y las no mercantes, el control consiste en verificar se cumpla en forma oportuna, detallada y eficiente, con los reconocimientos e inspecciones dispuestos para las mismas, de tal forma que se garantice cubran las condiciones óptimas que se indican a continuación:

- Condiciones marineras.
- Condiciones de seguridad de la nave y para la carga.
- Condiciones necesarias para la seguridad de la vida humana en el mar, prevención de la contaminación del medio acúatico y seguridad de la navegación.

- Condiciones necesarias par la prevención de accidentes de la tripulación.
- Condiciones de habitabilidad y del servicio de fonda.
- Condiciones de higiene y salubridad.

1.2 Inspecciones de control a las naves extranjeras

Corresponde a las Capitanías de Puerto llevar a cabo las "Inspecciones de Control" como Estado Rector del Puerto, a las naves extranjeras que arriben a puertos peruanos, con el fin de prevenir siniestros o accidentes, así como de la contaminación del medio acúatico, por la naves sub-standard.

Las inspecciones de control de naves extranjeras son efectuadas conforme a lo que se encuentra establecido en los Convenios Internacionales. Las Inspecciones de Control consisten en una visita abordo, para verificar los Certificados de Seguridad de la nave, así como los de Titulación de la Gente de Mar y documentos relacionados.

1.3 Control del personal y material pesquero

La Autoridad Marítima lleva el control y matrícula de buques y embarcaciones pesqueras, asi como el registro y control de pescadores y de armadores pesqueros.

Le corresponde controlar en igual forma que los Armadores Pesqueros, en coordinación con el Ministerio de Pesquería, como responsables de la capacitación de los pescadores en sus diferentes categorías, cumplan con brindar cursos de formación o de capacitación para pescadores en sus diferentes niveles, ya sea a través de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau", o de otros Centros de Capacitación idóneos.

Respecto a los buques y embarcaciones de pesca, controla que estén dotados de los equipos contra incendio y de achique correspondientes, así como que cuenten con los equipos de seguridad de la vida humana en el mar. Controla asímismo, que se cumpla con los reconocimientos e inspecciones dispuestos para buques y embarcaciones de pesca.

1.4 Control de las actividades naútico-deportivas y recreativas

La Autoridad Marítima lleva el control de las instituciones náuticas y recreativas.

Lleva, asímismo, el control de las embarcaciones náutico –deportivas o recreativas que no estén inscritas en algún Club Náutico, así como que el propietario o persona encargada de gobernarla, cuente con la licencia de navegación deportiva que corresponda.

1.5 Control de otras actividades

La Dirección General y Capitanías de Puerto realizan en igual forma el control de otras actividades que se llevan a cabo en el área de su jurisdicción, a fin de que las mismas operen cumpliendo las normas de seguridad y los trabajos los realicen de acuerdo a las normas establecidas en su Licencia de Operación; tal es el caso de Astilleros, Diques, Varaderos y Talleres de Reparaciones Navales y Submarinas.

2. FUNCIONES DE PROTECCION DE LA AUTORIDAD MARITIMA

Con el fin de dar protección a la vida humana en el mar y al medio acuático, así como a los recursos hidrobiológicos y otras especies acuáticas, la Autoridad Marítima cumple con las siguientes funciones:

2.1 Búsqueda y salvamento

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas es responsable de la seguridad de la vida humana en el mar, para lo cual en armonía con el Convenio de Hamburgo de 1979, ratificado por el Perú, ha formado un centro de coordinación de búsqueda y salvamento con sede en cada Distrito de Capitanías y opera de acuerdo a las directivas emitidas al respecto, empleando como medios principales para el cumplimiento de estas tareas, a las Unidades de la División de Patrulleras Guardacostas.

Para estas operaciones es necesario contar con Unidades Aéreas, las cuales son proporcionadas por la Fuerza de Aviación Naval, dentro de la disponibilidad que sus programaciones de empleo se lo permiten.

Asimismo, cuando no se cuenta con Unidades Guardacostas disponibles en el puerto involucrado, se utiliza embarcaciones particulares de la zona, habiéndose dado el caso de utilizar avionetas particulares para colaborar con la búsqueda, cuando principalmente se ha tratado de embarcaciones de recreo. Esto indica que las Unidades Guardacostas, así como las unidades aéreas, son insuficientes para brindar búsqueda y salvamento, en forma inmediata, en algunos puertos del ámbito marítimo.

2.2 Prevención y control de la contaminación

Con el fin de cumplir con su función de dar protección contra la contaminación al medio acuático, así como a los recursos hidrobiológicos y otras especies acuáticas que en él habitan, la Autoridad Marítima adopta las medidas preventivas necesarias, tales como, inspecciones, reconocimientos, expedición y control de certificados, así como la aprobación de equipos que sean indispensables para evitar la descarga, derrame o vertimiento, desde las naves o instalaciones, de sustancias contaminantes en las aguas del dominio marítimo, ríos y lago navegable.

2.3 De la Policía Pesquera

Es objeto de la Policía Pesquera ejercer el control y fiscalización de las actividades de pesca acuática, con la finalidad de que las mismas se cumplan dentro de las normas vigentes y se protejan los recursos hidrobiológicos y otras especies acuáticas, así como el control de buques y embarcaciones de pesca, artes de pesca y pescadores.

3. FUNCIONES DE SEGURIDAD DE LA AUTORIDAD MARITIMA

En cumplimiento de sus funciones de seguridad, la Autoridad Marítima cumple con las siguientes actividades:

3.1 Control de Tráfico Marítimo

De conformidad con la Resolución Ministerial Nro. 1079-73 del 03 de agosto de 1973, y en armonía con la Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú y la propia Ley del Cuerpo de Guardacostas, la Autoridad Marítima tiene a su cargo el control del tráfico marítimo en época normal. Bajo esta base se han promulgado las Resoluciones Directorales correspondientes, que obligan a todos los buques que no sean de Guerra y de todas las banderas del mundo, a comunicar su ingreso a aguas peruanas.

Cuando un buque va a ingresar a nuestras aguas, bien sea por la frontera marítima Norte, Sur o por la Occidental, éste tendrá que comunicarse con la Estación Costera de Paita, Mollendo o Callao, según sea el caso, con la finalidad de dar su posición y demás datos requeridos. El sistema de control de tráfico marítimo está basado fundamentalmente en la eficiencia de las comunicaciones marítimas, que se dá a través de las Estaciones Costeras. En la actualidad ha logrado una mejora, sin ser aceptable a pesar que los equipamientos de las Estaciones Costeras siguen en malas condiciones.

Para que haya un control del tráfico marítimo efectivo, se requiere de un sistema adecuado que permita una exploración constante del área de responsablidad. Debido a que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas carece de medios para hacerlo, ha generado dispositivos que obligan a todos los buques nacionales, ya sean mercantes, pesqueros o de otro tipo, así como a Unidades Navales y Aereonavales de la Marina de Guerra, a informar al Centro de Control Operacional, de la presencia de todo contacto que aviste.

4. LA POLICIA MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE

Se entiende por Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, la atribución conferida a la Autoridad Marítima para controlar, fiscalizar y exigir la fiel observancia y cumplimiento de las leyes, reglamentos, disposiciones y órdenes que norman las actividades marítimas, fluviales y lacustre, así como la represión de las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción.

El ámbito de aplicación de la política marítima, fluvial y lacustre, comprende: los puertos; el litoral del dominio marítimo hasta las 200 millas del mar, esto es una superficie de mar de 1'140,000 Km^2 y un litoral de 1,200 millas de longitud; una policía fluvial a lo largo de 5,500 Kms de ríos navegables en la zona de selva; una policía lacustre en los 8,400 Km^2 de superficie del Lago Titicaca.

Para el cumplimiento de esta función de seguridad, la Autoridad Marítima cuenta con muy pocas Unidades Guardacostas de Superficie y ninguna aérea. Para cubrir toda el área marítima bajo su responsablidad, dispone de 9 Patrulleras de Costa, de las cuales, por mantenimiento, falta de repuestos y otros, normalmente se dipone del 50% en estado de operatividad, o sea, 4 ó 5 unidades.

Sin embargo, para cubrir la indicada área de responsabilidad con las Patrulleras de Costa, cuyo alcance de radar es de 14 millas, se necesitarían 48 de estas naves patrullándola en forma permanente. Teniendo en cuenta lo anterior, es indispensable el establecimiento de un sistema de vigilancia desde el aire, con aviones o dirigibles. Al respecto, se consideran más convenientes los segundos, por una serie de ventajas que tienen sobre los primeros en el cumplimiento del patrullaje marítimo.

El dirigible combina las características de gran automía, máxima velocidad que excede los 100 nudos, el Radar montado en el interior de los 354 pies de envuelta, libre de la interferencia atmosférica y protegido por un ambiente de gas inerte limpio, una antena larga adaptada a un sofisticado sistema pre-amplificador, con todo lo cual será capaz de proveer vigilancia y detección a un radio de al menos 200 millas.

Sólo con dos Dirigibles se podría cubrir todo el área marítima de responsablidad en forma permanente, con una probabilidad de contacto excelente. Con el radio de detección del radar de 200 millas, se cubre un círculo con un diámetro de 400 millas, lo cual dobla en distancia el ancho de nuestro dominio marítimo. Si la distancia del Callao a las fronteras marítimas del Norte o del Sur es de 600 millas, para darle cobertura total al área de responsabilidad, solamente necesitaría desplazarse 200 millas, las cuales las puede cubrir en sólo dos horas.

Los dirigibles pueden cumplir misiones de patrullaje hasta por seis semanas, abasteciéndose de combustible de las Unidades de Superficie a intervalos de 5 a 7 días. La capacidad de Hovering o de suspenso del Dirigible permite la identificación y el fotografiado, así como la interdicción. La inspección de embarcaciones de superficie es efectuada con el arriado de un bote zodiac inflable, que forma parte del equipamiento del Dirigible. La góndola del Dirigible tiene dos cubiertas: en la superior está la camarotería para el descanso de las tripulaciones de relevo y la inferior, donde se ubica la tripulación de guardia, en sus respectivos puestos de trabajo para dar cumplimiento a su misión.

En cambio un avión de patrullaje B-200, Beech Craft, tiene solamente un alcance de radar de 90 millas a 5,000 pies de altura; o sea, menos de la mitad en alcance que el Dirigible, su velocidad de patrullaje es de 230 nudos y su autonomía es de solamente 5 horas. Es decir, un dirigible cubre un área de exploración equivalente al de cuatro aviones y su autonomía y permanencia en el área de patrullaje supera en treinta veces la de un avión, sin considerar su posibilidad de reabastecimiento de combustible desde Unidades de Superficie.

De otro lado, en la zona del oriente peruano se requiere de unas 9 Patrulleras Guardacostas fluviales para que recorran las enormes distancias que abarcan los ríos de su responsabilidad. En la actualidad en esa zona la Autoridad Marítima solamente cuenta con dos lanchas con motor fuera de borda, siendo apoyada en su misión de patrullaje por patrulleras de la Fuerza Fluvial de la Amazonía. Sería de gran utilidad para esa zona, contar con uno o dos dirigibles que acorten las distancias por patrullar, al llegar rápidamente a los lugares más remotos y detectar con telescopios, fotografías, rayos infrarrojos, visores nocturnos y otros, la comisión de delitos y las infracciones a la legislación nacional vigente, actuar con su zodiac u otros medios para reprimir dichas acciones y/o infracciones, así como solicitar el apoyo de las patrulleras u otros medios que se requieran.

Finalmente, en la zona lacustre del lago Titicaca se tienen tres patrulleras que cubren los 8,400 Km^2 de área de responsablidad con una probabilidad de contacto muy baja, siendo muy dificil contar normalmente con todas ellas operativas. Se requieren tres patrulleras

más en esa zona, para que se pueda cubrir el área de responsablidad con mayor eficiencia.

Como se habrá podido apreciar en los párrafos anteriores, la "Autoridad Marítima" cumple un gran número de funciones de control, protección y seguridad marítima, en el área de su jurisdicción, realizando una serie de ellas como aporte en beneficio a otros sectores u organismos, como los siguientes:

a) Ministerio de Economía y Finanzas, Dirección General de Aduanas.- Visitas de Inspección a las naves y represión del contrabando en el área marítima, fluvial y lacustre.
b) Ministerio del Interior, Fuerzas Policiales. - Represión de las actividades delictivas, inclusive el narcotráfico.
c) Ministerio de Pesquería.- Control y fiscalización de las actividades de pesca acuática, con la finalidad de que las mismas se cumplan dentro de las normas vigentes y se protejan los recursos hidrobiológicos y otras especies acuáticas, así como el control de buques y embarcaciones de pesca, artes de pesca y pescadores.
d) Ministerio de Salud, Dirección General de Saneamiento Ambiental.- La Ley General de Aguas establece que como Autoridad Sanitaria le corresponde la prevención y control de la contaminación de las aguas, con una jurisdicción que comprende las aguas del mar que se extienden hasta las 200 millas, las de los golfos, bahías, ensenadas y esteros, las de los ríos en general y lagos.
e) Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Empresa Nacional de Puertos.- A la Autoridad Marítima le corresponde el control del Recinto Portuario o Terminal Marítimo, incluyendo las aguas del mismo, como Organismo Rector en asuntos de: Seguridad Marítima, prevención de la contaminación del mar, y lagos, carga peligrosa y otros.

Tal como se ha señalado, el reducido número de Unidades Guardacostas, las limitaciones operativas de las mismas y la multiplicidad de funciones de todo tipo por cumplir, ameritan la construcción o adquisición de más Unidades Guardacostas, con especial énfasis sobre las aéreas, para poder cumplir con el control y vigilancia del área de su responsabilidad. Así mismo, se ha visto que para el control de tráfico marítimo y del área de responsabilidad se requiere contar con un sistema de comunicaciones marítimas eficiente, lo cual está muy

distante de nuestra situación actual, pues los equipos de comunicaciones marítimas se encuentran en su mayoría obsoletos.

En lo que se refiere a la problemática presupuestal, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas cubre sus gastos, con ingresos propios y con lo que dá el Tesoro por intermedio de la Marina de Guerra. Con estos últimos, se cubren principalmente los gastos por renumeraciones del personal, siendo los ingresos propios (producto de tarifas y multas), los que permiten cubrir los gastos que demandan las actividades operativas.

Respecto a los gastos de inversión, los recursos se obtienen con partidas especiales que gestiona la Marina de Guerra. Sin embargo éstos no han sido suficientes para las necesidades reales, por lo que se hace indispensable la creación de un canon, o leyes especiales, que garanticen los fondos de inversión necesarios para la construcción o adquisición de las Unidades Guardacostas de Superficie y Aéreas, así como de los equipos de Comunicaciones Marítimas que se requiere, con el fin de que la Autoridad Marítima pueda realizar con eficiencia el patrullaje y el control del área de su jurisdicción .

Asímismo, se sugiere el dictado de un Ley que defina la jurisdicción y funciones que debe cumplir la Autoridad Marítima en el Dominio Marítimo, así como las funciones que realiza en la misma área como aporte y en beneficio de otros sectores u organismos, con lo cual se estaría evitando superposición de funciones o actividades, y la multiplicidad irracional de gastos en que se estaría incurriendo. La razón de esto es que el Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, que establecen la jurisdicción y funciones de la Autoridad Marítima, se aprobó sólo por Decreto Supremo del Sector Marina y los demás sectores no siempre han percibido sus alcances, habiendo tratado de normar acciones que son en realidad de la Autoridad Marítima.

LOS INTERESES MARITIMOS DEL PERU EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

Alfonso Arias Schreiber (*)

Existen diversas maneras de aproximarnos conceptualmente al tema de los intereses marítimos del Perú en el contexto internacional. No pretendo que las pautas que seguiré sean las mejores, ni tampoco exhaustivas; de suerte que sólo ofrezco un ensayo, y espero que pueda ser completado o sustituído por otros más idóneos.

Antes de entrar en materia es indispensable que nos pongamos de acuerdo sobre qué se entiende por intereses marítimos. Aunque caben definiciones distintas, me ceñiré aquí a la que ha sido propuesta por el Vicealmirante (r) José Carcelén referida a **los usos del mar y de sus recursos que se emplean como medios para el logro de los objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo y para contribuir también al logro de los objetivos relacionados con la seguridad nacional.**

Una vez que hemos partido de esta premisa (sujeta naturalmente a eventuales reajustes en el caso de que se acojan otras definiciones), hace falta examinar nuestra realidad marítima en un contexto no separado sino al contrario, internacional, para percibir los factores geográficos y económicos que determinan y condicionan nuestros intereses marítimos. La consideración de otros factores, por ejemplo

---

(*) Diplomático peruano de carrera con categoría de Embajador. Asesor para Asuntos de Cooperación de la Alta Dirección del Ministerio de Relaciones Exteriores.

los políticos, será tratada más adelante porque es objeto de controversia.

La geografía nos sitúa frente a un océano abierto, el Pacífico, con países vecinos y con otros muy lejanos, cuya comunicación no ofrece mayores tropiezos, fuera por cierto de la distancia. También nos coloca separados, salvo por la vía amazónica, de otro océano muy vasto e importante por su tráfico, el Atlántico, al que accedemos con dificultades por un río que desciende hacia el otro lado del macizo andino, y por dos conductos bajo soberanía de terceros Estados, el Canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes (ya que el "doblaje" del Cabo de Hornos resulta más riesgoso).

En parte por estas razones se está proyectando la interconexión, a través de la Amazonia y regiones vecinas, de redes viales, fluviales y ferroviarias que permitan el acceso de Brasil, Bolivia, Argentina y otros Estados vecinos a la Cuenca del Pacífico, favorezcan la integración de nuestra selva con el resto del país y aseguren también el egreso de productos peruanos en dirección al Atlántico.

Por último, hacia el sur, entre ambos océanos, tenemos el continente blanco, la Antártida, con el cual la vinculación tampoco es muy fácil por razones de lejanía y sobre todo climáticas, pero cuyo uso para fines científicos y tecnológicos y para el aprovechamiento de sus recursos, llegado el caso, puede aportar al Perú beneficios significativos de los que estaría marginado si no fuese parte -y con derechos plenos- en el convenio que rige su utilización.

El breve cuadro descrito hasta aquí permite comprender en qué medida el Perú tiene -y debe tener cada vez más-una presencia y una vocación marítima que le son impuestas por su ubicación geográfica. De allí emanan consecuencias económicas cuya importancia se advierte en toda su dimensión al saber que **la mayor parte de nuestro comercio exterior se realiza a través del mar,** y que la exportación por ese conducto de materias primas y productos elaborados genera la casi totalidad de las divisas provenientes de la produción nacional. Fuera del comercio por el Caribe y el Atlántico con los países americanos ribereños de esos mares y con los países europeos y del Africa Occidental, contamos con la existencia en la Cuenca del Pacífico de otros mercados muy interesantes y dinámicos para el intercambio

de productos, el flujo de inversiones, la constitución de empresas mixtas y las transferencia de tecnologías que han de ser particularmente valiosas para la expansión de nuestro propio desarrollo.

Pero el mar no sólo importa como instrumento de comunicación, sino como despensa de las riquezas contenidas en él. La naturaleza ha sido pródiga con nosotros por la **cantidad y variedad de recursos vivos y renovables que existen en nuestro dominio marítimo**, y cuyo adecuado aprovechamiento puede rendir a nuestra Patria beneficios aún mayores como fuente de alimentación, de divisas y de empleo. También tenemos en nuestro mar **recursos no vivos o no renovables apenas explotados en las inmediaciones de nuestras costas**, como es el caso del petróleo y el gas, mientras en las profundidades de los fondos marinos yacen concentraciones de nódulos de manganeso y se presume que de sulfuros polimetálicos que no estamos por ahora en capacidad de extraer.

El océano que tenemos frente a nuestras costas es a la vez agente y escenario de procesos geofísicos, hidrológicos, climáticos y ecológicos (entre los cuales están las surgencias en la corriente de Humboldt, el fenómeno "El Niño", los desplazamientos de las placas submarinas y otros hechos que acaecen en la atmósfera y en las aguas), **cuya investigación científica y tecnológica reviste especial interés** por las secuelas de esos procesos en el medio ambiente costero y porque algunos de ellos pueden ser utilizados para la producción de energía y otros usos económicos.

Del otro lado, en el litoral peruano hay un gran número de **pobladores rurales y urbanos que viven en permanente relación con el mar**, del cual extraen sus medios de subsistencia o que utilizan por razones profesionales o laborales, cuando no para fines deportivos o de esparcimiento. Una explotación indebida de las especies de mayor consumo puede comprometer el bienestar de esos pobladores y sus familias, inclusive en lo que concierne a la preservación de su salud ante la eventual contaminación del medio marino.

Hay además en nuestro litoral **empresas industriales** vinculadas directamente al ámbito marítimo, no solo para la exploración y explotación de sus recursos, sino también para otras ocupaciones muy útiles como la **construcción y reparación de embarcaciones y**

equipos que están destinados a la defensa nacional, las actividades navieras e industrias conexas y cuyo nivel técnico permitiría atender los requerimientos de la esperada ampliación de la flota peruana.

La convergencia de los factores expuestos origina, pues, una gama de intereses marítimos que, de acuerdo con el orden y los criterios adoptados, es dable enumerar como sigue:

1º el comercio marítimo (tanto el exterior como el de cabotaje), vale decir **"los intereses comerciales"** ; 2º la conservación y explotación de recursos renovables, que suelen ser simplificados como **"los intereses pesqueros"**, pero que incluyen otros recursos además de los ictiológicos.; 3º la explotación de recursos no renovables, también simplificados como **"los intereses mineros"**, aunque comprenden recursos cinéticos y energéticos que no quedan cubiertos bajo ese término genérico; 4º la investigación científica y tecnológica marina, principalmente para fines de aplicación y desarrollo, o sea **"los intereses científico-tecnológicos"**; 5º los usos del mar por los pobladores costeros como medios de subsistencia, ocupación y recreo, esto es **"los intereses de bienestar de los habitantes"**; y 6º la industria de construcciones y reparaciones navales, que da margen para hablar de **"los intereses industriales"**.

Hice antes mención a los factores políticos como elementos generadores de intereses marítimos, entre ellos los relativos a la seguridad nacional, que podrían ser definidos como "los intereses navales" en la acepción correspondiente a la Marina de Guerra; pero este enfoque es cuestionado por quienes estiman que no cabe singularizar entre los intereses marítimos un género específico atribuible a la Armada, cuyas funciones de vigilancia, protección y control de las actividades que se realizan en relación con el mar, conciernen por lo tanto, de manera indiferenciada, al conjunto de los intereses del ámbito marítimo.

Sin discutir esta opinión que me parece atendible, creo pertinente completar mi examen con una referencia aunque sea tangencial a ciertos factores de carácter político que han incidido (y aún puede hacerlo) en la conducta marítima del Perú. Los lamentables conflictos habidos en el pasado con algunos de nuestros países limítrofes y por los cuales aún subsisten recelos y resquemores, han servido de

enseñanzas a ser tenidas en cuenta por las autoridades encargadas de la seguridad nacional. Esto mismo fue aplicable, salvadas las diferencias, a los incidentes pesqueros y las represalias económicas que nos enfrentaron con el Gobierno de los Estados Unidos entre los años 50 y los 70, y que ahora no podrán repetirse por el reconocimiento de la tesis de las 200 millas en la nueva Convención sobre el Derecho del Mar y en la costumbre internacional generalmente aceptada.

Sin embargo, la presencia en nuestro continente de la mayor potencia mundial, cuyos intereses no siempre coinciden con los nuestros (un ejemplo es el del régimen aplicable a la exploración y explotación de los fondos marinos más allá de los límites de la jurisdicción nacional), como también las aspiraciones de nuestros países vecinos, son factores que mal podemos ignorar en la formulación de un política marítima nacional. Para decirlo con la diplomacia debida, está en nuestra conveniencia promover y ser parte de instrumentos vinculantes y sistemas internacionales que contribuyan a proteger y reforzar nuestra posición. Por eso, aunque en un marco más vasto que el referido aquí al ámbito marítimo, es urgente acelerar la integración regional como un medio indispensable para potenciar la seguridad y expandir el progreso de nuestros respectivos países.

Vistas así las cosas, y sin negar que las etiquetas o las definiciones muy condensadas son simplistas, insuficientes y en tal sentido inexactas, pero contribuyen a precisar y retener las ideas, podemos decir que los intereses marítimos del Perú corresponden -o deben corresponder- a los de una **nación comerciante y naviera, pesquera y minera, investigadora, demo-marítima (de población relacionada con el mar) e industrial, como también pacifista e integracionista**, partidaria de que el derecho prevalezca sobre la fuerza y de que se armonicen las políticas nacionales con miras al bienestar colectivo.

Parte de esto ha sido expuesto en otros estudios donde he analizado los intereses marítimos del Perú con un enfoque algo distinto del actual, inspirado principalmente en consideraciones jurídicas y en un cotejo con la Convención sobre el Derecho del Mar.

La premisa que he seguido al respecto es que existen dos géneros de criterios para identificar los intereses de un país en el mar: uno de

carácter **funcional**, atendiendo a las actividades más importantes que los Estados pueden realizar en ese medio y a las consecuencias que de ellas se derivan; y el otro de índole **espacial** (y al mismo tiempo jurídica), deslindando los diversos ámbitos (geográficos y legales) donde las actividades enunciadas tienen lugar y donde por lo tanto se aplican normas distintas. Debido a razones metodológicas yo he partido de la división espacial y he insertado en ella la clasificación funcional, con los resultados que paso a resumir.

Fuera de otros intereses que no se ubican en algún sitio (sino que resultan de disposiciones especiales para el desarrollo y la transmisión de tecnología marina, incluídas en la Convención sobre el Derecho del Mar), yo distingo en el espacio oceánico cuatro ámbitos donde tenemos intereses: 1º.) nuestra zona marítima, desde la costa hasta las 200 millas; 2º.) las zonas marítimas de otros Estados; 3º.) el alta mar; 4º.) la zona internacional de los fondos marinos.

1. LOS INTERESES EN EL DOMINIO MARITIMO DEL PERU

Comenzando por el ámbito de NUESTRO DOMINIO MARITIMO, y de conformidad con lo dispuesto en la Constitución del Perú, describo como primer interés el **ejercicio de derechos de soberanía y jurisdicción sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional**. Este ha sido el aporte innovador de la llamada "tesis de las 200 millas", que desde 1947 extendió hasta dicho límite nuestra soberanía y jurisdicción para asegurar la protección y el control de las riquezas de nuestros mar adyacente sin afectar "la libre navegación de naves de todas las naciones", y que nuesta Carta Política ha ampliado a las demás "libertades de comunicación internacional" (o sea las de sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos). Y es que dada nuestra posición geográfica y nuestras necesidades de relación con los demás Estados para fines comerciales como también de otra índole, al Perú le interesa asegurar que los buques y aeronaves que parten de sus puertos y aeropuertos o que se dirigen a ellos puedan transitar sin obstáculos a lo largo o por encima de los mares de otros países, tanto en tiempo de paz como en la remota eventualidad de un conflicto; y por consiguiente nos conviene un régimen que no autorice a los demás países - alegando pretextos de

seguridad nacional- el imponer restricciones al tránsito de los buques y al sobrevuelo de las aeronaves que proceden del Perú o se dirijan a él. Las libertades de comunicación internacional recogidas en nuestra Carta Fundamental han sido asimismo preservadas por la Convencion de las Naciones Unidas dentro de la zona económica exclusiva que va más allá de las 12 millas (límite máximo del mar territorial) hasta las 200 millas; y la inclusión de esas libertades fué acordada no solamente por iniciativa de las potencias marítimas sino de la gran mayoría de los países en desarrollo.

En segundo lugar, menciono la **explotación de recursos vivos y no vivos del mar, el suelo y subsuelo**, que el Decreto Supremo de 1947 tuvo en mente al proclamar la soberanía y jurisdicción del Estado "en la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o debajo de dicho mar se encuentren". El fundamento de este derecho, que fuera tan cuestionado e ironizado por las principales potencias marítimas, está hoy plenamente reconocido en la Convención de la Naciones Unidas hasta la distancia de las 200 millas e inclusive en las plataformas continentales que se extienden más allá de ese límite. Este es sin duda el logro más notable (pero no el único en importancia como veremos después) que el Perú y otros países latinoamericanos consiguieron en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar de 1973 a 1982, y que no había sido posible obtener en las Conferencias de 1958 y 1960. Cabe destacar que en la nueva Convención se reconoce a los Estados ribereños no sólo el derecho de regular la exploración y explotación de todos los recursos vivos y no vivos que se encuentran en su zona marítima, sino también el de detener, conducir a puerto y sancionar a los infractores de sus leyes y reglamentos, o sea todo aquello que el Perú vino haciendo desde la segunda mitad de este siglo y que dió motivo a los incidentes y represalias a que ya he aludido en este recuento.

Por cierto, y aquí hago un paréntesis, yo soy un partidario entusiasta y acérrimo de que el Perú explote por sí mismo sus recursos marinos, con la más amplia participación del sector privado; y en los casos que se requiera el concurso externo, considero que debe obtenerlo a través de empresas mixtas y también privadas, o mediante convenios mucho más satisfactorios de los que han sido concertados en las últimas décadas.

Interesa asimismo al Estado costero evitar que la vía marítima sea utilizada para introducir en su territorio mercancías de contrabando, dinero, personas, animales o vegetales desprovistos de los documentos que autoricen su ingreso, a cuyo efecto se ha dispuestos el **ejercicio de controles que las autoridades aduaneras, fiscales, de inmigración y sanitarias suelen realizar en los puertos,** y que la Convención permite efectuar inclusive más allá del mar territorial, en un espacio denominado "zona contigua", que actualmente puede extenderse hasta las 24 millas.

El control de la investigación científica y la preservación del medio marino contra los riesgos y daños de contaminación son intereses que ya han sido descritos en la parte inicial del presente examen, y que la Convención de 1982 ha recogido como derechos del Estado costero ya no sólo dentro de los límites del mar territorial sino también en la zona económica exclusiva, vale decir hasta las 200 millas; para lo cual se faculta al país ribereño autorizar o denegar los proyectos de investigación científica con arreglo a disposiciones muy precisas, y a suspender y exigir el cese de las actividades en los casos de incumplimiento de las condiciones requeridas. En cuanto a la preservación del medio marino, la Convención reconoce el derecho del Estado costero de establecer leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, de acuerdo con reglas internacionales generalmente aceptadas, concordancia esta última que constituye una salvaguardia muy conveniente (no prevista en el mar territorial) con el objeto de evitar que un Estado imponga condiciones a tal punto sofisticadas y restrictivas que los buques de otros Estados -sobre todo tratándose de países en desarrollo- se verían imposibilitados de transitar en la zona económica del primero. Por cierto, en los casos de infracciones que causen o amenacen causar graves daños de contaminación a las costas o los intereses conexos del Estado ribereño, éste podrá detener y retener al buque en cuestión, así como iniciarle un procedimiento de conformidad con su derecho interno.

La Convención de 1982 ha previsto también entre los derechos de soberanía de los países costeros en su zona económica exclusiva, **la regulación de otras actividades económicas** "como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos"; y le ha conferido **jurisdicción para el emplazamiento y la utiliza-**

ción de islas artificiales, instalaciones y estructuras que no existen todavía en el Perú (salvo las plataformas destinadas a la extracción de petróleo), pero que podrán ser construídas en el futuro cuando nuestras necesidades lo justifiquen y nuestro desarrollo lo permita.

El último aspecto, aunque no en orden de importancia, que he mencionado en mis estudios con relación a esta zona es el concerniente al **resguardo de la seguridad nacional**. Sobre el particular, según queda dicho, se arguye que no es este un interés en sí mismo sino una de las responsabilidades que tiene a su cargo la Marina de Guerra del Perú, y cuyas funciones de vigilancia, protección, control y represión son ejercidas por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas como Autoridad Marítima a nivel nacional. Los objetores de la Convención sobre el Derecho del Mar han criticado la falta en ella de disposiciones específicas concernientes a la seguridad del Estado costero dentro de la zona económica exclusiva, observación ésta que yo siempre he compartido y que fue materia de propuestas correctivas presentadas en la Conferencia por delegaciones como la nuestra, pero que no tuvieron el respaldo necesario ni siquiera de los países costeros en desarrollo. Sin embargo, conseguimos que se insertaran algunas cláusulas aplicables a esa zona, como la relativa a la obligación de los Estados de abstenerse de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier otro Estado, o de actuar en cualquier otra forma incompatible con los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas; la de utilizar también esa zona con fines exclusivamente pacíficos, la de tener en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y la de cumplir sus leyes y reglamentos de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas compatibles de derecho internacional (lo cual a nuestro juicio permitiría impedir actividades militares como ejercicios de tiro que ocasionasen daños a los recursos vivos o al medio marino, o que pusiesen en peligro las instalaciones del Estado ribereño, las seguridades de la navegación, la conducción de investigaciones científicas u otros intereses conexos).

Se incluyeron además cláusulas similares para objetar la colocación de instalaciones y estructuras (de toda clase, incluídas sin decirlo las de índole militar) que estorben el ejercicio de los derechos del

Estado ribereño en su zona económica exclusiva, o que entrañen perforaciones del lecho y subsuelo de su plataforma continental, o que comporten la utilización de explosivos o la introducción de sustancias nocivas en el medio marino. Disposiciones aún de mayor transcendencia son las relativas al derecho de persecución de buques extranjeros por infracciones de las leyes y reglamentos del Estado costero aplicables de conformidad con la Convención que se cometan no sólo en su mar territorial sino también en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental; disposiciones con arreglo a las cuales tanto los buques de guerra como las aeronaves militares del país ribereño pueden perseguir, detener, apresar y escoltar a puerto al buque infractor.

Asimismo se introdujo un artículo que permite al Estado costero cuestionar cualquier acto, que, sin estar sometido a su jurisdicción (como tampoco a la de otro Estado) considere perjudicial a sus intereses o incompatible con los principios de derecho internacional contenidos en la Carta de las Naciones Unidas (entre los cuales figuran en primer término los concernientes a la paz y seguridad internacionales). Todo esto demuestra que es inexacta la afirmación de que el Estado ribereño está jurídicamente desprotegido en lo que concierne a su seguridad nacional dentro de la zona económica exclusiva. Por lo demás, nadie ignora que en la eventualidad de un conflicto no son los medios legales sino instrumentos muy distintos los que aseguran la defensa de los Estados.

2.- LOS INTERESES MARITIMOS DEL PERU EN LAS ZONAS DE OTROS ESTADOS

Me he detenido mayormente en el primero de los cuatro ámbitos marítimos desde que es sin duda el más importante por tratarse de la propia zona de jurisdicción nacional. Sin embargo, contra lo que piensan quienes carecen de una suficiente información al respecto, los intereses marítimos del Perú no terminan en nuestra zona de 200 millas sino que se proyectan más allá de ella, comenzando por LAS ZONAS DE OTROS ESTADOS, donde cabe identificar tres géneros de intereses: 1º.) **el disfrute de las libertades de comunicación internacional**, especialmente las de navegación y sobrevuelo, para el tránsito de nuestras naves y aeronaves en ambas direcciones como ya

ha sido expuesto; 2º.) **la cooperación con los Estados vecinos para la conservación de especies migratorias y asociadas**, como por ejemplo la anchoveta, la sardina y la merluza, que requieren la adopción de medidas similares entre países limítrofes, pues si sólo el Perú reduce su explotación o la suspende temporalmente mediante vedas, pero los vecinos se abstienen de hacerlo y capturan los cardúmenes que nosotros hemos protegido, resulta no sólo perjudicados nuestros pescadores sino también comprometida la preservación de esos recursos. Algo parecido se aplica a las llamadas especies altamente migratorias, como es el caso de los túnidos que se acercan a nuestras costas tras recorrer los mares de varios Estados, y si éstos los pescasen a su antojo sin ningún concierto con los demás países concernidos, la sobrepesca o la la ausencia de cuotas perjudicaría igualmente al Perú; 3º.) **la preservación del medio marino**, a cuyo respecto nos interesa que nuestros países vecinos adopten las medidas pertinentes para evitar contaminaciones que lleguen a nuestro litoral; y nos conviene que las disposiciones que esos países establezcan en materia de contaminación causada por buques (incluídos los nuestros) que atraviesen sus zonas marítimas, no queden totalmente a su arbitrio como sucede en el mar territorial, sino que sean acordadas en organizaciones o conferencias en las que nos sea dable hacer valer nuestras necesidades y posiblidades. Pues bien, es obvio decirlo, ninguno de estos tres géneros de intereses pueden ser cubiertos por nuestra legislación nacional, que sólo rige en nuestras 200 millas, y no en las zonas de los demás Estados; mientras la Convención sobre el Derecho del Mar sí contiene disposiciones que permiten protegerlos y que fueron incluídas en ella con nuestro muy activo concurso.

3. LOS INTERESES MARITIMOS DEL PERU EN LA ALTA MAR

Lo descrito con respecto a las zonas de otros Estados es aplicable igualmente a LA ALTA MAR, el tercer ámbito donde el Perú también tiene intereses, y que son: 1º.) **el disfrute de las libertades de comunicación internacional, de emplazamiento y uso de instalaciones, de pesca y de investigación científica**, actividades que las naciones de mayor desarrollo podrían ejercer en su exclusivo provecho si no hubiese una Convención como la del Derecho del Mar que las obliga a tener en cuenta los intereses de otros países, y entre

ellos el de no afectar los derechos de los Estados ribereños en las plataformas continentales subyacentes a la alta mar, y el de cooperar para la conservación y administración de los recursos vivos, así como para la investigación científica; 2º.) **la preservación del medio marino, prestación de auxilio, represión de actividades ilícitas y derecho de persecución**, a cuyo respecto también la Convención ha previsto disposiciones específicas, las cuales incluyen medidas destinadas a auxiliar a buques en peligro, y a reprimir la trata de esclavos, la piratería, el tráfico de estupefacientes y las transmisiones no autorizadas; 3º.) **la cooperación para la conservación de especies migratorias y asociadas** que se encuentran tanto en la zona económica exclusiva de un Estado como en una área de la alta mar adyecente a ella, en cuyo caso según la Convención, los Estados que pesquen esos recursos procurarán acordar con el Estado ribereño, directamente o por conducto de la organizaciones subregionales o regionales apropiadas, las medidas necesarias para la conservación de tales especies en el área adyacente. Tampoco esas tres clases de intereses pueden ser materia de nuestras leyes internas, mientras han sido consideradas en la nueva Convención. He allí otro motivo para adherir a ésta, de manera que podamos invocar sus disposiciones, principalmente las aplicables a la captura de especies que se desplazan en la vecindad de nuestra zona marítima, y cuya sobrepesca por flotas extranjeras podría llevar a su extinción, como ya ha ocurrido en los mares de otros países.

4. LOS INTERESES MARITIMOS DEL PERU EN LA ZONA INTERNACIONAL DE LOS FONDOS MARINOS

El cuarto y último ámbito del oceáno donde el Perú también posee intereses marítimos de una importancia que sólo sigue a la del primer espacio, es la ZONA INTERNACIONAL DE LOS FONDOS MARINOS situada más allá de las 200 millas y cuya explotación puede ser ruinosa para países mineros en desarrollo como el Perú si no se cumple las condiciones acordadas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual ha establecido las normas pertinentes para asegurar que esa zona y los recursos que contiene sean utilizados bajo el control de una Autoridad Internacional, como "patrimonio común de la humanidad". Según se sabe, en los fondos marinos existen, entre otros minerales, muy vastos y ricos yacimien-

tos de nódulos de manganeso y sulfuros polimetálicos (que incluyen altos porcentajes de cobre) y su extracción masiva sin normas internacionales ocasionaría perjuicios sumamente graves a los países productores de esos minerales en tierra (caídas de los precios, saturación de los mercados, desplazamiento de las inversiones hacia la explotación oceánica, cierre de minas y de industrias conexas, con las secuelas resultantes para la economía nacional, para los ingresos fiscales y los servicios públicos dependientes y para el empleo y subsistencia de grandes sectores de la población).

Fueron por eso muy arduas las negociaciones en la Conferencia con los representantes de los países desarrollados que al principio pretendían aplicar en la zona libertades similares a las de la alta mar. Gracias en buena parte al empeño de nuestra delegación, a la que le cupo coordinar y sustentar en los debates las propuestas de los países en desarrollo, se logró instituir un régimen internacional que permite a esos países intervenir con los demás Estados en la exploración y explotación de los recursos de la zona, a través de una empresa de la propia Autoridad; como también participar por conducto de esta última en la distribución equitativa de los beneficios financieros y otros beneficios económicos que puedan obtenerse, al igual que en el control de la producción, en el recibo de compensaciones u otras medidas de asistencia por los perjuicios derivados de las actividades mineras, y en los beneficios previstos con relación a la investigación científica, la transmisión de tecnología y la capacitación de personal.

5. OTROS INTERESES MARITIMOS DEL PERU

Finalmente he mencionado en mis estudios al respecto la existencia de OTROS INTERESES no ubicados en el espacio, sino que emanan de disposiciones adicionales incluídas en la Convención sobre el Derecho del Mar para fomentar el desarrollo y la transmisión de tecnología en lo referente a la exploración, explotación, conservación y administración de recursos, protección y preservación del medio marino, investigación científica y otras actividades conexas, con miras a acelerar el desarrollo económico y social de los Estados en desarrollo. A ese efecto se establecerán programas de cooperación que incluirán la adquisición, evaluación y difusión de conocimientos, el desarrollo de tecnología y de las infraestructuras necesarias, la capa-

citación de personal, la facilitación de la investigación científica, la financiación internacional apropiada, la constitución de empresas conjuntas y el suministro de asistencia técnica, inclusive con relación a las actividades en la zona internacional de los fondos marinos. Además se ha previsto la cooperación internacional para el establecimiento de centros nacionales y regionales encargados de impulsar la investigación científica por los Estados en desarrrollo, aumentar su capacidad para utilizar y preservar sus recursos marinos y promover la transmisión de tecnología mediante programas de capacitación, enseñanza y gestión administrativa, la organización de conferencias, seminarios y simposios, la adquisición , elaboración y difusión de datos e informaciones, etc. No hace falta explicar hasta qué extremo interesa al Perú recibir esta asistencia que la Convención ofrece a los Estados miembros y de las cuales se beneficiarán otros países vecinos que han tenido el acierto de suscribir el tratado.

He allí el principal corolario que se infiere al examinar el conjunto de nuestros intereses marítimos y los instrumentos legales de que disponemos para protegerlos. Es evidente que ni nuestra legislación nacional (incluída la constitución de 1979, el Decreto Supremo de 1947 y todas las leyes y reglamentos internos), ni convenios como la Declaración de Santiago de 1952, ni otras declaraciones de países latinoamericanos, ni resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas como la que aprobó la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados, pueden resguardar la totalidad de nuestros intereses marítimos, sea porque se aplican solamente a nuestra zona, o a un ámbito subregional o regional, o porque sus disposiciones se limitan a principios generales y no son vinculantes a nivel mundial. En verdad, el único instrumento jurídico susceptible de permitirnos una cobertura global es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que fue elaborada y negociada durante nueve años de Conferencia y otros cuatro de trabajos preparatorios precisamente con el objeto de establecer las normas rectoras entre todos los países y en la integridad del espacio oceánico, a través de nada menos que 320 artículos y nueve documentos anexos.

Por supuesto el convenio no es perfecto ni se ajusta cabalmente a la legislación peruana, como tampoco a la de ningún otro país, pues habiendo intervenido más de 150 Estados que aplicaron el consenso

en la búsqueda de un acuerdo, era natural y razonable la conciliación de posiciones mediante fórmulas de compromiso de aceptación general para que se pudiera adoptar un tratado ecuménico. Aún así, sería impropio negar que, a diferencia de las Convenciones de 1958, la aprobada en 1982 ha reconocido el derecho de los Estados costeros a ejercer dentro de una zona no mayor de 200 millas las potestades esenciales que el Perú tuvo en mente cuando extendió hasta ese límite su mar nacional; y ha establecido un régimen que también resguarda sus intereses para la administración de los fondos marinos internacionales como patrimonio común de la humanidad.

Es cierto que existen algunas diferencias importantes entre disposiciones del tratado y de nuestra Carta Política, particularmente en lo que concierne al espacio aéreo, pero esas diferencias pueden ser superadas con arreglo a un procedimiento en virtud del cual, al adherir a la Convención sobre el Derecho del Mar, el Perú dejaría constancia expresa de que no modificaría sus artículos constitucionales ni las leyes y reglamentos que consagran la unidad de sus dominios marítimo y aéreo, sino los aplicaría de manera compatible con el tratado.

HACIA UNA POLITICA MARITIMA NACIONAL

Alberto Indacochea Queirolo (*)

En los trabajos anteriores se han visto los planteamientos teóricos de la Realidad Marítima y de los Intereses Marítimos del Perú; la problemática del Comercio Marítimo, de los recursos marinos y la preservación del medio ambiente; de los Intereses Marítimos en el contexto internacional, y del control, protección y seguridad marítima.

Evidentemente no todos los aspectos de los Intereses Marítimos se han tratado con la profundidad que requerían, por razones de tiempo y de la vastedad compleja que presenta el estudio y el uso adecuado del mar y su contribución al desarrollo nacional

En el presente trabajo se intenta mostrar en forma suscinta la Propuesta de "Política Marítima Nacional", en cuanto a los Intereses Marítimos del Perú, haciendo exclusión de todo lo relacionado con el Poder Naval, por corresponder a asuntos de la Defensa Nacional en el mar y que en esta oportunidad no trataremos.

Como puede comprobarse, a través de las páginas de la historia, la presencia del mar ha gravitado profundamente en la vida de los pueblos, especialmente desde que el hombre aprendió a usarlo y

---

(*) Vicealmirante AP (r) de la Marina de Guerra del Perú.

disponer para su beneficio de las facilidades y recursos que éste le brinda, las cuales han sido cada vez mayores con el correr del tiempo y los avances científicos y tecnológicos, alcanzando en la actualidad un elevado nivel como impulsor para el desarrollo de las naciones, y como un elemento trascendental para garantizar su seguridad. Es por ello, que los usos y costumbres establecidos para su empleo han ido evolucionando progresivamente y han constituído importantes fuentes del derecho que regula las actividades de las naciones y las relaciones entre los Estados.

Asimismo, las ópticas parciales con las que los diferentes estamentos interesados realizaban sus respectivas actividades, han ido dejando paso a una visión global más racional y efectiva. No podemos dejar de relievar que en 1970 la Asamblea General de la Naciones Unidas planteó la conveniencia de reunir una Conferencia sobre el Derecho del Mar, tomando en cuenta que los problemas relativos a todas las partes del mar están estrechamente relacionados entre sí, lo que es ratificado en la propia Convención sobre el Derecho del Mar aprobada en 1982, que enuncia en el preámbulo; "Conscientes de que los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto."

Cuando se analizan las diferentes actividades que se afectúan en el ámbito marítimo, es fácil comprobar la participación multisectorial que existe en cada una de ellas, así como la diversidad de estamentos tanto de la actividad pública, cuanto de la privada, que intervienen para llevar a cabo su realización evidenciándose la existencia de áreas o puntos de conflicto, ya sea por motivo de interes, por normas o legislación contradictoria y, sobre todo por no haberse efectuado la debida coordinación entre los elementos correspondientes.

Es por esto que, a nivel nacional, se considera de gran importancia tratar de un modo global todos los aspectos relativos al uso del mar, ríos y lago navegables, con los que existe una estrecha interrelación, estableciendo objetivos y líneas de acción correspondientes; vale decir una Política Marítima, que debe ser formulada y ejecutada mediante una efectiva coordinación entre todos los sectores y estamentos relacionados con la actividad Marítima, como parte de la Política Nacional.

El proyecto de Política Marítima que se expone a continuación, trata de establecer esa interrelación y ha sido formulado considerando los siguientes temas:

A. Aspectos Geopolíticos Marítimos.
B. Comercio Marítimo, que incluye tanto al comercio exterior, cuanto al de cabotaje y en los que se ha tenido en cuenta:
1. El transporte Acuático;
2. Los Puertos,
3. Las Aduanas,

y en cada uno de ellos, todos los respectivos aspectos derivados. Tales como Marina Mercante, Tráficos, Cargas, Seguros, Terminales, Trabajo Marítimo y Agencias Marítimas.

C. Recursos Marinos:
1. Renovables
2. No renovables

D. La industria de construcciones y reparaciones navales
E. Investigación científica y tecnológica marítima
F. Autoridad Marítima
G. Deportes Náuticos.

Esta propuesta ha sido elaborada por la Comisión de Estudios Estratégico Marítimos del Instituto de Estudio Histórico–Marítimos del Perú y es el resultado de trabajos acumulados y continuados durante cuatro años.

El propósito de la presentación es:
a) Hacer un análisis somero y global desde una perspectiva geopolítica del Perú Marítimo en el mundo.
b) Difundir a la comunidad nacional el resultado del análisis de la realidad marítima peruana.
c) Hacer ver la necesidad de una Política Marítima coordinada, coherente y concertada entre todas las entidades y organismos que participan en las actividades y desarrollo de los Intereses Marítimos del Perú.
d) Crear el interés y expectativa de analizar y exponer la problemática de cada Interés Marítimo en detalle, dentro del esquema global de una Política Marítima.
e) Invitar a todos los involucrados a la realización de esfuerzos para establecer una Política Marítima.

Análisis Somero Geopolítico

El mundo evolucionando rápidamente, Europa occidental integrándose en forma efectiva, la Unión Soviética cambiando definidamente hacia un camino de aproximación a un régimen democrático, arrastrando a los países de su órbita en esta dirección, la guerra fría en camino a desaparecer; Estados Unidos de Norteamérica, Canadá, Japón, Australia, Nueva Zelandia y los países del Sud-Este asiático mirando y desarrollándose en la Cuenca del Pacífico; la China y otros países del Asia en plena evolución y transformación con grandes problemas pero avanzando. Mientras, Latinoamérica no acierta a integrarse, siendo un imperativo; sus economías quebradas navegando sin rumbo, unas peores que otras, en especial las naciones del Grupo Andino.

En este mundo está el Perú, comprendido dentro del Grupo Andino, frente al océano más grande del mundo, donde se está trasladando el centro de gravedad de la actividad humana; con abundantes recursos naturales, con difícil geografía, con grandes potencialidades; pero desintegrado, subdesarrollado, desmoralizado y siempre mal conducido, mal gobernado. ¿Qué será del Perú en el futuro? ¿Continuará en la pendiente hasta su destrucción?, o sus hombres y sus instituciones fundamentales serán capaces de organizarlo, desarrollarlo y darle a su población un nivel de vida decente y la felicidad a que todo pueblo aspira.

Indudablemente debemos optar por la segunda opción. Esta es tarea de todos los peruanos, principalmente por intermedio de los Partidos Políticos y de sus Instituciones Fundamentales. El objetivo general debe ser "Desarrollar el país", entendiendo esta expresión en su más amplio sentido y teniendo como finalidad el "Bien Común".

El Perú posee, como consecuencia de su ubicación geográfica, extensión y caraterísticas de su litoral, así como por los aspectos oceanográficos e hidrográficos presentes en su dominio marítimo y en el interior del territorio, condiciones que lo potencializan como un país marítimo. Prueba de ello está en el hecho que ha usado el mar permanentemente como un medio de comunicación con el resto del mundo, así como una fuente de recursos naturales cuya explotación no se ha utilizado en toda su magnitud aprovechable.

Todo esto hace evidente que, tal como se ha dicho muchas veces, "el destino del Perú esta en el mar". Debemos sin embargo completar este concepto, incorporando lo fluvial y lo lacustre a lo marítimo, por su estrecha relación, ya que se aprecia claramente que los ríos y lagos navegables conforman un sistema con el mar y en cierto modo pueden considerarse como las raíces de éste en el territorio nacional.

La Política Marítima que propugnamos persigue el desarrollo de los Intereses Marítimos, como parte del desarrollo nacional. Para lograr ésto, debemos comenzar a mirar el mar y la red de los ríos navegables con otros ojos. Veamos al mundo en el mapa y al Perú en él. No nos quedemos como muchos con visión corta, que se quedan en la orilla; otros se restringen al límite del Dominio Marítimo sin caer en la cuenta que ese límite es para terceros países y no para nosotros. Nuestro interés abarca los mares de todo el mundo, en mayor o menor grado según la capacidad que desarrollemos para hacer el mejor uso de los mares en nuestro provecho, tanto en el desarrollo de nuestro comercio marítimo como en la explotación de los recursos del mar, con la única limitación de respetar los derechos de otros Estados, de acuerdo al Derecho Internacional y haciendo respetar nuestros derechos en el Dominio Marítimo Peruano y en alta mar de acuerdo también con el Derecho Internacional.

Si observamos en el mapa mundial las rutas del tráfico marítimo, que actualmente y casi tradicionalmente tenemos, veremos que el tráfico mayor es a través del Canal de Panamá, para la Costa Este de Estados Unidos, el Golfo de México, Europa del Norte y el Mediterráneo; o sea, la mayor parte de nuestro comercio exterior. En menor proporción el tráfico hacia el Atlántico, es por el estrecho de Magallanes. Son dos pasos de tráfico marítimo geopolíticamente vulnerables e indispensables para el Perú de hoy.

También podemos observar que el tráfico en el Pacífico es limitado y dirigido a la Costa Oeste de Estados Unidos, el Japón, algo a Nueva Zelandia y Australia y ocasionalmente un poco de comercio con el Sud-Este asiático y el Indico.

Si miramos ahora Sud-América, veremos como estamos desintegrados físicamente. La amplia red fluvial desaprovechada, no está adecuadamente unida a la pobre red caminera existente y menos a la

ferrocarrilera. El tráfico marítimo intrasudamericano y el cabotaje casi no existe. Si miramos el mapa del Perú, igualmente comprobamos que tenemos los mismos problemas que Sud-América.

Las pocas rutas de penetración existentes están en muy mal estado y no llegan a los ríos, con la excepción de la carretera a Pucallpa que es vital y está muy mal. El cabotaje se encuentra virtualmente abandonado, debiendo tener prioridad para la carga pesada a lo largo de la costa, para lo cual hay muy poca inversión.

El otro aspecto geopolítico que es necesario analizar es la riqueza del mar en esta región del Sud-Este del Pacífico Sur. La riqueza es grande pero mal aprovechada, especialmente por el Perú que depreda alguna de sus especies, no explota otras, no logra alimentar a la población, no evita la contaminación; tampoco impulsa la maricultura pero entrega la explotación a otros países.

Si observamos la posición del Perú en el continente veremos una buena ubicación para convertirnos en puertas de acceso al Pacífico de los países atlánticos de Sud-América, posición que adecuadamente usada debe representar beneficio considerable para desarrollar las áreas de tránsito, así como las áreas terminales portuarias.

Esta ubicación le permite proyectarse hacia el otro lado de la Cuenca del Pacífico, donde el asombroso desarrollo económico de algunos países asiáticos ha generado un mercado potencial al que debemos tratar de alcanzar de un modo más efectivo con nuestra producción y a la vez buscar la aplicación de sus excedentes económicos en inversiones en nuestro país.

En este acercamiento al otro lado de la Cuenca del Pacífico, no debemos ignorar en el análisis geopolítico, los archipiélagos que se encuentran en la parte medio de este gran océano y en el hemisferio sur, necesarios y útiles como puntos intermedios para llegar al este asiático, pudiendo jugar un papel similar al que juega Hawai en el hemisferio norte. Habría que buscar una forma de negociación para lograr facilidades aéreas y marítimas, así como mercados, ofreciendo a cambio facilidades similares en nuestro territorio.

El Perú posee asimismo, mediante el río Amazonas, un acceso directo al océano Atlántico, situación que hasta hoy no ha sido debidamente aprovechada. El transporte marítimo hacia el Altlántico tiene una clara dependencia estratégica del Canal de Panamá en primer lugar y del Estrecho de Magallanes en segundo orden. La situación conflictiva entre Panamá y EE.UU puede derivar en condiciones no previstas cuando se cumpla el plazo para la transferencia de la administración del canal, lo que nos podría perjudicar grandemente. De otro lado, no es posible aún predecir lo que ocurrirá con el canal bajo administración panameña, si dicha transferencia se llegara a cumplir sin novedad en la fecha acordada. Todo esto hace aconsejable buscar una alternativa de solución que sin ser onerosa, permita una salida directa al otro mar. Un estudio reciente aporta una solución ventajosa pues permite llegar de un punto de la zona norte del país al río Marañon y de éste al Amazonas, de esta manera se logra el desarrollo de la zona norte nacional y proporciona el acceso al Océano Atlántico, con el cual los factores de tiempo y distancia de un modo general, son positivos y en el existen igualmente factores logísticos de signo positivo.

De otro lado, al formar parte de la Cuenca Amazónica no podemos olvidar las posibilidades, ya expuestas con anterioridad y demostradas experimentalmente, de unir las cuencas de los ríos Orinoco, Amazonas y la Plata, con lo que se obtendría un sistema natural de interconección intracontinental, con todos los beneficios que han sido ya manifestados. En forma complementaria, debemos asimismo proyectar la interconección del río Madre de Dios con el Urubamba a fin de lograr la integración de toda nuestra selva permitiendo un sistema de comunicación más efectivo y económico que por carretera o ferrocarril, los que posteriormente podrán ser utilizados de acuerdo al nivel de desarrollo que se logre alcanzar.

Finalmente, existe otro reto el cual el Perú ha decidido por fin hacer frente en los últimos años: La Antártida. Todavía hay mucho por conocer en este sexto continente, pero su importancia ha merecido que sea considerado en nuestra Constitución vigente. La investigación científica permitirá conocer con exactitud las potencialidades que allí existen y participando activamente en expediciones de esta naturaleza, podremos contribuir a dicha finalidad.

Resumiendo, podemos señalar la existencia de 4 nuevos ejes de acción que deben ser considerados para la actividad marítima y por consiguiente deben ser fortalecidos; los dos primeros cuyos evidentes resultados pueden obtenerse en un plazo relativamente corto y los dos segundos que tal vez puedan demorar un poco más pero que requieren de estudio e investigación inmediata. Dichos ejes son:

a. EJE ATLANTICO : Por la vía zona Norte del país, Río Marañón, Río Amazonas, Océano Atlántico, para propiciar el desarrollo de esta zona así como una mayor y mejor comunicación con los países en dicha cuenca marítima.

b. EJE PACIFICO : En este sentido deben considerarse tres aspectos:
1) Para propiciar la comunicación e intercambio con los países del lado occidental de la cuenca;
2) Para propiciar el establecimiento de puntos intermedios de comunicación en los archipiélagos del Pacífico central, así como el intercambio de facilidades en beneficio mutuo; y
3) Para propiciar el acceso y aprovechamiento de los recursos disponibles en la zona más allá de las jurisdicciones nacionales.

c. EJE INTRACONTINENTAL: Mediante la interconexión de las cuencas fluviales del Orinoco, Amazonas y la Plata, para propiciar la comunicación e intercambio con el resto de paises de la América del Sur que participan en dichas cuencas.

d. EJE ANTARTIDA: Para propiciar un mayor conocimiento de la Realidad Antártida y el mayor beneficio posible de su utilización.

De todo lo expuesto se puede establecer la necesidad de tener una "Concepción marítima global" que nos permita hacer uso del mar, ríos y lago, con el mayor beneficio posible.

Proponemos como objetivos geopolíticos marítimos:

a) Desarrollo significativo y coherente de nuestra capacidad marítima.
b) Integración del Perú en el sistema de la Cuenca del Pacífico.
c) Consolidación de la bioceanidad del Perú por medio de la vía Paita

- Río Marañón - Río Amazonas - Atlántico y de las vías ferrocarrileras y carreteras desde la Argentina y desde el Brasil.
d) Consolidación de la presencia y participación del Perú en la Antártida.
e) Interconexión entre las cuencas fluviales Sud-Americanas y entre las cuencas peruanas.
f) Consolidación de la Conciencia marítima nacional.
g) Mejor aprovechamiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

El resumen es:

a) No ha existido histórica y sistemáticamente una Política Marítima Peruana.
b) El desarrollo de los Intereses Marítimos se ha realizado y se realiza desorganizadamente, con intervención estatal multisectorial descoordinada y caótica.
c) La actividad privada encuentra muchas dificultades y trabas. Sufre muchas fiscalizaciones pero poco estímulo y orientación.
d) No hay una entidad u organismo que coordine, coherentemente, buscando la concertación de todos los que intervienen en la actividad marítima; actividad privada, dependencias del Estado y Autoridad Marítima.
e) El tratamiento de los asuntos relacionados con el mar, ríos y lagos navegables no tiene una perspectiva global, desde que participan en su uso y desarrollo distintos estamentos públicos y privados sin un sistema adecuado de coordinación horizontal en que participen activamente todos los interesados.
f) El Comercio Marítimo constituye el Interés Marítimo de mayor importancia para el beneficio nacional. Sus componentes, Transporte Marítimo, Puertos, Aduanas, etc. no están orientados a obtener un objetivo común: "Lograr el máximo beneficio a la economía nacional". Han perdido el rumbo; todos contribuyen a hacer el comercio marítimo más difícil y caro.
g) La Marina Mercante Nacional se encuentra empobrecida, sus buques tienen un promedio de vida muy alto, sin estímulos reales, y la empresa estatal con muy dificil solución. Los tráficos mal servidos y el cabotaje a su más bajo nivel.
h) La Administración Portuaria, el Trabajo Marítimo y la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo están burocratizados exagerada-

mente y mal estructurados, haciendo la actividad portuaria ineficiente, compleja, de muy baja productividad y de un muy elevado costo al comercio.

i) La explotación de los recursos del mar es irracional; no se basa en los resultados de la investigación científica y tecnológica. Esta investigación no tiene los estímulos necesarios. El Instituto del Mar (IMARPE) esta en el sector que más tiene que acatar sus recomendaciones y por lo tanto al que más incomoda; no tiene autonomía real, no tiene recursos suficientes, no puede retener a los científicos que necesita y por último no puede difundir abiertamente los resultados de su trabajo a la comunidad nacional. Hay muchos campos de la actividad en las que no se hace investigación alguna.

j) La actividad pesquera carece de una política nacional; no tiene todas las flotas especializadas que se requieren, en especial las de altura para pescar dentro del Dominio Marítimo peruano y más allá en el alta mar, incluyendo la Antártida donde todos tenemos derecho de pesca y obligaciones de conservación. No existe la idea del necesario equilibrio entre las biomasas disponibles y explotables, la capacidad de bodega de cada flota especializada y la capacidad de las plantas de transformación correspondiente. Aceptamos y perpetuamos la explotación de nuestros recursos por flotas extranjeras. Seguimos sin procurar darle el mayor valor agregado a los productos que se transforman y lo más grave, seguimos fracasando en la contribución a la alimentación de la población; éste es un problema técnico y no político.

k) La construcción naval y las reparaciones navales, así como las industrias conexas, se encuentran en muy bajo nivel; requieren un fuerte impulso.

Del análisis de la Realidad Marítima hemos deducido un intéres marítimo general.

INTERES NACIONAL MARITIMO

OBTENER EL MAXIMO BENEFICIO POSIBLE CON EL USO DEL MAR, RIOS Y LAGOS NAVEGABLES MEDIANTE EL CONOCIMIENTO PLENO DE NUESTRA REALIDAD MARITIMA Y EL DESARROLLO APROPIADO DE LAS DIFERENTES ACTIVIDADES QUE SE REALIZAN EN ESTE AMBITO O ESTAN RELACIONADAS CON EL, RACIONALIZANDO SU EJECUCION A TRAVES DE UNA ADECUADA COORDINACION HORIZONTAL ENTRE

LOS DIFERENTES SECTORES Y ESTAMENTOS QUE INTERVIENEN.

De este Interés Marítimo General se desprenden CINCO (5) Objetivos Generales y once (11) Políticas o Líneas de Acción Generales. Igualmente, para obtener dichos objetivos hemos establecidos dieciseís (16) Objetivos Especificos y ciento veinte (120) Políticas Específicas. Estos diversos objetivos y sus correspondientes Políticas de acción se mencionan en los párrafos siguientes.

1. OBJETIVOS MARITIMOS GENERALES

1. Impulsar de un modo global la actividad marítima, fluvial y lacustre, como medio efectivo para el intercambio comercial e integración del Perú en el contexto internacional, tanto mundial como regional y como fuente generadora de riqueza, trabajo y alimentación, fundamental para el desarrollo de la sociedad peruana.

2. Promever los niveles de la ciencia y la tecnología aplicados en las actividades marítimas, fluviales y lacustres, impulsando la investigación científica y tecnológica como soporte indispensable para el perfeccionamiento y desarrollo de tales actividades.

3. Garantizar la preservación del medio marítimo, fluvial y lacustre, así como la explotación racional de sus recursos.

4. Garantizar el normal desempeño de las actividades marítimas, fluviales y lacustres, así como el estricto cumplimiento de las leyes, normas y disposiciones que las rigen y resguardan nuestro interés nacional.

5. Fortalecer la conciencia marítima nacional como medio impulsor que potencializa y eleva los valores del hombre peruano, capacitándolo para un mejor aprovechamiento de la Realidad Marítima.

2. LINEAS DE ACCION GENERALES

1. Aprovechar de la mejor manera la situación geopolítica del Perú, que facilita el uso del mar, ríos y lago como medios de comunicación e intercambio comercial con zonas y países de interés.

2. Racionalizar nuestro Comercio Marítimo, estableciendo apropiados niveles de costos de operación y de administración, para hacerlos competitivos en el ámbito nacional e internacional y que faciliten nuestra participación en esta actividad.

3. Establecer una adecuada participación tanto nacional cuanto extranjera en nuestro comercio marítimo, a fin que las divisas que se generan por concepto de fletes sean apropiada y equitativamente distribuídas.

4. Racionalizar la explotación de nuestros recursos marítimos, fluviales y lacustres, propiciando asímismo, la racional y favorable participación del Perú en la explotación de los recursos en la zona de los Fondos Marinos más allá de nuestro dominio marítimo, que constituye patrimonio común de la humanidad.

5. Impulsar las industrias relacionadas con la actividad marítima.

6. Propiciar la participación extranjera en aquellas actividades marítimas para las que exista falta de capitales o tecnología apropiada para su desarrollo, cautelando el interés nacional.

7. Redefinir el rol de Estado en las actividades marítimas, fluviales y lacustres, propiciando la creciente participación de la acción privada como medio de impulsar y dinamizar la acción nacional.

8. Establecer un apropiado sistema de coordinación intersectorial, que permita una mejor participación de todos los sectores y estamentos involucrados en las diferentes actividades marítimas, fluviales y lacustres, con la consiguiente optimización en el desarrollo de las mismas, asignándose a un Consejo Nacional del más alto nivel, la función de formular, proponer y dirigir la coordinación de la Política Marítima Nacional.

9. Establecer una acción adecuada respecto a la ciencia y la tecnología, impulsando la investigación y promoviendo su aplicación en la formulación de normas y dispositivos que regulan la actividad marítima, fluvial y lacustre, conforme a la legislación nacional y acuerdos internacionales.

10. Proveer a la autoridad marítima los elementos que le son indispensables para garantizar el ejercicio de la soberanía y jurisdicción nacionales en el ambito marítimo, fluvial y lacustre y permita la correcta ejecución de toda las actividades que se realizan en este ámbito.

11. Promover en el Hombre Peruano, el conocimiento, valoración y aprovechamiento de la realidad marítima nacional.

3. OBJETIVOS ESPECIFICOS Y POLITICAS CORRESPONDIENTES

3.1 Aspectos geopolíticos marítimos

3.1.1 PROBLEMATICA GLOBAL

a. Objetivo

1) Desarrollo significativo y coherente de nuestra capacidad marítima, considerando además:
- Integración del Perú en el Sistema de la Cuenca del Pacífico.
- Consolidación de la Bioceanidad del Perú.
- Consolidación de la presencia y participación del Perú en el Sistema Antártico.
- Interconexión entre las cuencas fluviales del Amazonas, Orinoco y de la Plata.
- Consolidación de la conciencia marítima nacional.
- Mejor aprovechamiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

b. Políticas

1) Establecer y actualizar permanentemente el conocimiento de nuestra Realidad Marítima, especificando sus capacidades y potencialidades en su verdadera magnitud.

2) Establecer y mantener un adecuado sistema intersectorial de coordinación horizontal, que permita el empleo racional y el mejor desarrollo de nuestra capacidad marítima.

3) Formular un Proyecto Marítimo como parte del Proyecto Nacional.

4) Modernizar y adecuar la legislación marítima nacional.

5) Propiciar el establecimiento de intereses comunes permanentes, o su fortalecimiento, con los países de interés en la Cuenca del Océano Pacífico, a fin de promover nuestras relaciones comerciales y la participación significativa en el transporte marítimo y aéreo, consiguientes.

6) Propiciar el establecimiento de puntos intermedios de comunicación en los archipiélagos del Pacífico Central, así como el intercambio de facilidades para beneficio mútuo.

7) Participar activamente en los diferentes Consejos, Comisiones, Conferencias, Tratados y organismos públicos y privados que interrelacionan a los países de la Cuenca del Pacífico y que convienen al interés nacional.

8) Propiciar la participación nacional en la explotación de los recursos en la zona internacional de los Fondos Marinos del Océano Pacífico, que constituye patrimonio común de la humanidad.

9) Establecer y mantener un sistema de transporte multimodal mediante una vía transcontinental entre el litoral peruano y el Océano Atlántico, a través de una salida directa por el río Amazonas.

10) Propiciar el desarrollo de las zonas y de las áreas terminales comprendidas en el tránsito comercial de los países atlánticos en su acceso al Pacífico a través de nuestro territorio, fomentando el desarrollo de un sistema apropiado de zonas francas.

11) Promover el desarrollo armónico de la Cuenca Amazónica.

12) Realizar investigaciones científicas en la Antártida, contribuir a su pleno conocimiento y acceder al uso racional de sus recursos.

13) Fomentar la participación de los países involucrados en la in-

terconexión vial de las cuencas fluviales del Orinoco, Amazonas y de la Plata.

14) Propiciar la interconexión de la Cuenca del Madre de Dios con la del Amazonas.

15) Promover y difundir el conocimiento sobre nuestra realidad marítima y de los beneficios que ella reporta a la nación, reafirmando asimismo, la importancia de la acción del Perú en la Cuenca del Pacífico, su capacidad Bioceánica y su participación en la Antártida.

16) Adherir a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

3.2 Comercio Marítimo

3.2.1 TRANSPORTE MARITIMO

a. Objetivos

1) Contar a mediano plazo con una marina mercante eficiente y capaz de:
a) Asegurar el transporte de cuando menos el 50% de los fletes de nuestro comercio exterior, en las líneas de tráfico regular y el máximo posible en los otros tráficos, asi como el abastecimiento estratégico y la continuidad del mismo, aún en casos de emergencia nacional e internacional.
b) Garantizar la continuidad de nuestro tráfico de cabotaje marítimo, fluvial y lacustre en toda circunstancia.
c) Lograr el máximo rendimiento para obtener el mayor ingreso de divisas para el país.
d) Constituir una reserva naval que pueda contribuir eficazmente a la defensa nacional.
e) Ofrecer una fuente de trabajo técnico y atractivo.

2) Obtener la mayor ventaja posible de la ubicación estratégica del Perú en la Cuenca del Pacífico, convirtiendo uno de los puertos de nuestro litoral en el centro de trasbordo de cargas, más importantes, en la costa sudamericana.

3) Establecer un sistema de seguros y reaseguros que responda adecuadamente a los requerimientos del transporte marítimo.

b. Políticas

1) Definir y enunciar la política del Estado en lo relacionado al Transporte Acuático y la Marina Mercante, mediante la dación de una ley general de transporte acuático y fomento a la marina mercante nacional.

2) Crear y/o restituir incentivos para el fomento de la marina mercante nacional, posibilitando su crecimiento y modernización.

3) Crear los mecanismos de estímulo y control que permitan el cumplimiento de las medidas promocionales tales como la reserva de carga, exoneraciones tributarias, precio preferencial de combustibles, fondos para financiación de compra o reparación de naves, tarifas portuarias adecuadas que justifiquen el servicio prestado y otros que se consideren pertinentes para posibilitar el crecimiento y la modernización de la flota mercante nacional.

4) Crear condiciones que permitan la constitución de empresas dedicadas a la explotación de tráficos internacionales que no incluyan cargas peruanas.

5) Definir el rol que el Estado debe tener sobre las actividades del transporte acuático, en las que su participación comercial deberá ser en igualdad de condiciones con las empresas privadas y con la eficiencia que el servicio internacional requiere.

6) Promover e incentivar al establecimiento de nuevos tráficos acordes con el desarrollo de la actividad comercial nacional.

7) Racionalizar la Distribución de los Tráficos de tal manera que se cubran los tráficos necesarios y rentables, reforzando la posición de las empresas nacionales frente a las extranjeras y evitando la competencia estéril entre peruanos.

8) Promover el cabotaje, de modo prioritario, estableciendo condicio-

nes más económicas, prácticas y ágiles principalmente en lo que a tramitación aduanera y servicios portuarios se refiere.

9) Agilizar, simplificar y ordenar los trámites necesarios para el desarrollo de la actividad naviera.

10) Apoyar al desarrollo de centros de capacitación del personal que opera los medios de transporte acuático ampliando las facilidades existentes para incluir centros de perfeccionamiento de profesionales del ámbito náutico/naviero.

11) Promover la creación de un "Instituto Náutico Peruano" el que con proyección continental proporcionaría un alto nivel de educación marítima contando con el apoyo de los organismos internacionales correspondientes.

12) Procurar un mayor acercamiento a los organismos marítimos internacionales,tales como la OMI, la UNCTAD y la OIT a fin de participar en los beneficios didácticos y de otra índole que estas entidades ofrecen.

13) Dar solución al problema de la Compañía Peruana de Vapores, para lo cual se considera urgente:
1º Determinar la liquidación de la empresa.
2º Proceder a la venta de los buques cuya recuperación técnica es económicamente inviable a fin de amortizar las deudas pendientes.
3º Incorporar a los jubilados de la CPV al sistema del IPSS y procurar la liquidación de los excedentes mediante compensación económica justa y adecuada.
4º Establecer una nueva empresa naviera con participación del capital hasta un máximo del 49%, con sistemas de admistración y tecnologías privadas modernas, compartiendo con las empresas privadas los tráficos existentes y por establecerse, observando las mismas normas y manteniendo una racionalización que permita la adecuada rentabilidad de todas las empresas.

Nota: Se requiere un estudio especial para formular estrategias apropiadas que permitan la aplicación de esta política.

14) Efectuar un estudio de tráficos, especialmente de "carga conteine-

rizada", a fin de establecer un centro de Trasbordo de cargas en uno de los puertos de nuestro litoral, en beneficio de los países sudamericanos, principalmente de los que se encuentran en la cuenca oriental del Pacífico.

15) Crear la Superintendencia de Seguros y Reaseguros.

16) Privatizar la Compañia Popular y Porvenir y SECREX.

17) Reducir la participación del Estado en la Reaseguradora Peruana a un nivel que le permita ejercer una función fiscalizadora razonable y eficaz e incrementar la participación de las compañías de seguros.

18) Establecer que los seguros de casco, máquina y guerra, sean colocados directamente por las empresas navieras con los mercados que ellas elijan, con la obligación de informar sus operaciones a la Reaseguradora Peruana.

19) Disponer como requisito obligatorio la presentación del certificado de seguro por contaminación, otorgado por los clubes de protección e indemnización a toda nave que ingrese a aguas peruanas con tonelajes mayores de 1,000 ton., o en su defecto presentar las garantías necesarias que cubran los daños que puedan causar por contaminación.

20) Propiciar que la administración del Terminal esté protegida por una póliza de responsabilidad (Terminal Operator's Liability).

21) Formular la Ley General de Seguros Marítimos.

3.2.2 PUERTOS

a. Objetivo

1) Contar con una organización portuaria que se adecúe a las exigencias de un servicio eficaz para apoyar al comercio exterior y al cabotaje en función de las áreas de influencia socio-económica de cada región.

b. Políticas

1) Establecer las administraciones portuarias regionales en sustitución de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).

2) Distribución de los Terminales de atraque directo en las respectivas regiones del Perú, a cargo de las administraciones portuarias correspondientes.

3) Los Puertos de lanchonaje pasarán progresivamente al poder de las autoridades ediles correspondientes, para su empleo en las actividades marítimas locales que no constituyan movimiento de carga comercial.

4) La operación y suministro del servicio de remolcadores en los puertos pueden ser efectuados por compañías privadas.

5) Mantener un Instituto de Capacitación y formación portuaria, con el fin de preparar personal capacitado para los movimientos de la carga tanto en los terminales como en las naves.

6) Las tarifas portuarias responderán a los costos incurridos por prestación de servicio de la Administración portuaria, más un margen para mantenimiento y desarrollo del propio puerto, estableciendo mecanismos de coordinación con otros organismos afines a las labores portuarias a fin de reacionalizar los costos del puerto.

7) Optimizar reglamentaciones de caracter laboral a fin de que las diferentes agrupaciones de trabajadores marítimos y portuarios actuen dentro de pautas y disposiciones que uniformicen su control rendimiento y modalidad de trabajo.

8) Dotar de equipos e instalaciones adecuadas que posibiliten rapidez y eficiencia en las operaciones portuarias.

9) Agilizar y simplificar el trámite documentario operativo y administrativo del puerto.

10) Planear y construir terminales de atraque directo en las regiones que carezcan de infraestructura portuaria adecuada y suficiente

(Dpto. Tumbes, Eten, Supe).

NOTA: Se requiere un estudio especial para formular estrategias adecuadas para poder aplicar las políticas 1), 2), y 6).

3.2.3 TRABAJO MARITIMO

a. Objetivo

1) Estructurar el Trabajo Marítimo en un sistema racional y eficiente para contribuir al funcionamiento competitivo de los puertos y a la promoción del desarrollo del comercio marítimo.

b. Políticas

1) Reorganizar el sistema de regulación y control del Trabajo Marítimo , asignándola dentro de la organización de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, diferenciando claramente las funciones de ésta como Autoridad Marítima de las que le competen en la administración del Trabajo Marítimo.

2) Reestructurar la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo de acuerdo con la política anterior.

3) Reestructurar las distintas especializaciones de los trabajadores marítimos adecuándolos progresivamente a los modernos sistemas del transporte marítimo de carga.

4) Racionalizar las normas sobre el Trabajo Marítimo, uniformizándolas y eliminando reglas y procedimiento que motivan sin razón costos portuarios adicionales innecesarios.

Nota: Se requiere un estudio especial para formular estrategias apropiadas que permitan la aplicación de estas políticas.

3.2.4 AGENCIAS MARITIMAS

a. Objetivo

1) Simplificación y agilización de procedimientos y trámites que

deben seguir las agencias marítimas en las diferentes actividades relacionadas con la acción portuaria, adecuándose a las nuevas técnicas del transporte y manipuleo de cargas.

b. Políticas

1) Desburocratizar los organismos que intervienen en las actividades portuarias.

2) Tecnificar al personal que participa en las actividades portuarias, para diseñar procedimientos más simples, ágiles y eficientes.

3) Actualizar y difundir las normas sobre la actividad portuaria, para facilitar su simplificación y agilización.

4) Compatibilizar y compendiar la legislación nacional sobre la actividad portuaria, incorporando las normas y disposiciones internacionales aceptados por el Perú.

3.2.5 ADUANAS

a. Objetivos

1) Facilitar el comercio exterior por vía marítima mediante un sistema de aduana simplificado, moderno y eficiente, que garantice su función recaudadora.

2) Facilitar la labor aduanera eliminando al máximo posible las licencias y registros para importar y exportar, asi como unificando y minimizando en lo posible el nivel de las tasas impositivas tanto de importación como de exportación.

b. Políticas

1) Establecer una escuela de aduanas, en la cual se pueda obtener un título, (bachillerato de técnica aduanera, contabilidad aduanera, administración aduanera) requisito imprescindible para trabajar en las aduanas de país.

2) Reorganizar la Superintendencia General de Aduanas, disminu-

yendo la cantidad de sectores que dependan del Superintendente General y descentralizar ciertas decisiones a nivel regional, minimizando la necesidad de ir hasta la sede central para efectuar alguna gestión.

3) Modernizar los procedimientos operativos, adecuándolos a las necesidades del comercio exterior.

4) Establecer nuevos sistemas computarizados de despacho de importaciones y operaciones temporales en la mayoría de aduanas del país, adoptando el aforo selectivo estricto para mercaderías susceptibles de subfacturación o sobrefacturación, entre otros; incluir en la sistematización los manifiestos de carga, para controlar el ingreso y destino de las mercancías importadas.

5) Promover la apertura de nuevos depósitos terminales de almacenamiento, en otros puertos del litoral, para descongestionar los almacenes fiscales y agilizar el despacho.

6) Simplificar y difundir las normas de las operaciones temporales.

7) Autorizar la apertura de Depósitos Aduaneros en provincias.

8) Mejorar la ejecución y control de la recaudación.

9) Optimizar el control de las instituciones autorizadas a operar en el ámbito aduanero: como los Agentes de Aduana, Depósitos Autorizados y Terminales de Almacenamiento.

10) Reorganizar el Resguardo Aduanero definiendo claramente sus niveles de autoridad y responsabilidad, capacitando a sus miembros en todas las operaciones aduaneras.

NOTA.- Se requiere un estudio especial para formular estrategias apropiadas que permitan la aplicación de ésta política.

11) Dar fluidez al remate de mercancías, pero tratando que la simplificación de exigencias para retirar la carga evite que ésta caiga en abandono y tenga que ser rematada.

3.3 Recursos Marinos

3.3.1 RECURSOS RENOVABLES

a. Objetivos

1) Contribución significativa a la alimentación de la población en base al consumo de productos hidrobiológicos.

2) Contribución a la creación de trabajo.

3) Contribución al ingreso de divisas en el país mediante la exportación de productos del mar elaborados y de la mejor calidad.

b. Políticas

1) Proveer los medios necesarios para desarrollar la investigación científica y tecnológica que permita un conocimiento amplio y profundo de nuestros recursos hidrobiológicos, de su transformación, cultivo y formas de consumo.

2) Explotar racional e integralmente los recursos del mar peruano, ríos, lagos y otros cuerpos de agua del país, y propiciar la explotación de recursos en la alta mar y en la Antártida.

3) Incrementar la productividad mediante una racionalización y modernización de la infraestructura pesquera: flotas, plantas y servicios.

4) Propiciar y facilitar el desarrollo de flotas pesqueras nacionales capaces de realizar todas las pesquerías disponibles, para evitar la contratación de naves pesqueras extranjeras.

5) Desarrollar intensamente la acuicultura marina y continental.

6) Estimular las formas de transformación del pescado que utilice la mayor cantidad posible de mano de obra.

7) Promover la elevación de la capacitación del pescador en todos lo niveles, estimulando la profesionalización y tecnificación.

8) Promover el acceso del pescador a la propiedad empresarial pesquera, fomentando la formación de pesqueñas empresas en el litoral, ríos y lagos, facilitándole créditos y la asesoría y orientación correspondiente.

9) Mantener en el más alto nivel el sistema de control de calidad de los productores pesqueros a fin de garantizar una óptima calidad consecuentemente, la aceptación nacional e internacional.

10) Estimular la elaboración de productos de alta calidad y de mayor valor agregado, cuya exportación a mercados exigentes contribuirá al ingreso de divisas.

11) Incrementar el consumo per cápita de pescado, optimizando la comercialización y adecuando el hábito de consumo.

12) Estimular y promover a la empresa privada en tanto esta cumpla fehacientemente con la finalidad, objetivos y políticas de la pesquería.

13) Actualizar permanentemente la legislación pesquera para adaptarla a las situaciones cambiantes y agilizar su aplicación.

14) Limitar progresivamente la acción empresarial del Estado a su función social de acuerdo a la realidad socio-económica del país.

15) Propender a la creación de un ente financiero especializado para promover, proveer y encausar el crédito pesquero.

16) Ampliar y agilizar la acción crediticia para el desarrollo de la pesquería, orientándolo preferentemente hacia la acuicultura cotinental y marina, pesca artesanal, y pesca para consumo humano directo en este orden y con estímulos proporcionales a esta prioridad.

17) Propiciar el equilibrio en la relación Biomasas-Flotas-Plantas de Transformación, para cada especie, racionalizando la pesca y garantizando la preservación de los recursos.

18) Eliminar progresivamente la pesca llamada industrial, para

transformación a harina y aceite de pescado, debiendo reducirse sólo aquellos restos que no sirvan para consumo humano directo.

19) Reestructurar la empresa PESCA-PERU, transformándola en productora de alimentos de consumo humano directo.

20) Desburocratizar las empresas y organismos del sector.

Nota: Se requiere un estudio especial para formular estrategias adecuadas para poder aplicar las políticas 19) y 20).

3.3.2 RECURSOS NO RENOVABLES

a. Objetivo

1) Lograr el máximo aprovechamiento del potencial existente en los fondos marinos, cautelando la preservación del medio ambiente.

b. Políticas

1).- Crear el Organismo de Investigación de los Fondos Marinos, encargado de realizar los estudios que permitan formular el plan de desarrollo de las actividades de minería oceánica, promoviendo al mismo tiempo, el desarrollo científico y tecnológico marino, a fin de estar capacitados para recibir la transferencia de conocimientos y poder efectuar investigaciones propias para la búsqueda y explotación de los recursos no renovables en nuestro dominio marítimo.

2).- Propiciar la adhesión del Perú a la Convención sobre el "Derecho del Mar" a fin de participar en los acuerdos que sobre explotación de los Fondos Marinos mas allá de la zonas de jurisdicción nacional se establezcan en la Autoridad Internacional, cautelando los intereses nacionales y propiciando el mayor beneficio en su explotación.

3).- Promover la actividad petrolífera en nuestro zócalo continental, propiciando la inversión y tecnología que más favorezca a nuestros intereses.

3.4 La Industria de Construcciones y Reparaciones Navales

3.4.1 PROBLEMATICA GLOBAL

a. Objetivo

1) Impulsar la industria de construcciones y reparaciones navales, haciéndola capaz de :

a.- Desarrollar un adecuado plan de Construcciónes Navales de alto bordo para satisfacer los requerimientos nacionales, teniendo en cuenta tipos de buque, factores de precio, mercado, tecnología, financiación y otros que le permitan actuar competitivamente.

b.- Reparar a precios competitivos los buques mercantes tanto nacionales como extranjeros.

c.- Construir y mantener las flotas pesqueras que requieran las actividades de pesca del país propiciando además la producción para exportación de estos tipos de buques.

b. Políticas

1) Organizar los astilleros para construcciones de alto bordo, dándoles una estructura totalmente empresarial.

2) Efectuar los estudios que permitan a los astilleros formular con realismo planes de construcciones navales de alto bordo y bajo bordo que cubra apropiadamente los requerimentos de las empresas nacionales y además, por su competitividad, tenga asimismo cabida en el mercado internacional.

3) Estudiar las mejores formas de financiamiento para las Construcciones Navales, incluyendo las posibilidades de inversión de capital extranjero.

4) Proporcionar los incentivos y facilidades que requiera la industria de construción naval e industrias conexas para el mejor logro de sus fines.

5) Fortalecer la capacidad de los astilleros nacionales e industrias conexas y la creación de nuevas facilidades para la reparación de naves, promoviendo la inversión privada con incentivos y capital para que, con una dirección agresiva y servicio competitivo; aprovechando además su situación estratégica, atraiga a armadores nacionales y extranjeros.

3.5 Investigación Científica y Tecnológica Marítima

3.5.1 PROBLEMATICA GLOBAL

a. Objetivo

1).- Diseñar una política de investigación científica y tecnológica del mar y las aguas continentales del país, orientada a su mayor conocimiento y mejor aprovechamiento en beneficio de la nación, garantizando la preservación del medio y la explotación racional de los recursos.

b. Políticas

1) Fomentar el desarrollo y facilitar la realización de la investigación científica y tecnológica del Mar, ríos y lago y sus recursos, de conformidad con la legislación nacional y en corcondancia con "La Convención de las N.N.U.U. sobre el Derecho del Mar".

2) Promover y coordinar a nivel internacional las investigaciónes científicas y tecnológicas del mar, ríos y lago, regional o subregionalmente en relación a los recursos comunes y a la preservación del medio ambiente, que sean de interés a la región o sub-región.

3) La investigación científica y tecnológica marina será efectuada por instituciones y universidades, públicas y privadas peruanas, así como por personas individuales, con la sola limitación de las normas indispensables que las regulan. Nadie debe tener el monopolio en ninguna actividad científica y técnica.

4) Cuando en la investigación científica y tecnológica participan entidades públicas o privadas, así como personas extranjeras, deberá

asegurarse la participación nacional tanto en el planeamiento como en los trabajos de campo, en los de laboratorio, en los resultados finales y en las publicaciones. Esta participación se establecerá al dar la autorización nacional para efectuar los trabajos.

5) La cooperación internacional entre el Perú y los organismos internacionales para la investigación científica y tecnológica del Mar Peruano se hará de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Asimismo con respecto a ríos y lagos con otros organismos.

6) Debe regularse detalladamente todo lo relacionado con la investigación científica y tecnológica en la que participen extranjeros dentro del Dominio Marítimo del Perú. "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" es una buena guía para establecer estas normas.

7) La normatividad de la investigación científica y tecnológica en el mar, ríos y lago, se concretará por medio de una ley y los reglamentos derivados.

8) La investigación científica y tecnológica del mar, ríos y lago y sus recursos, por cuenta del Estado Peruano, son principalmente responsabilidad de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú y del Instituto del Mar del Perú, siendo los órganos rectores a nivel nacional. Cubrirán, la amplia gama de esta actividad y ademas recibirán, orientarán, y coordinarán la cooperación de todas las entidades nacionales y extranjeras públicas y privadas que investiguen en el medio acuático.

9) La Dirección de Hidrografía y Navegación se regirá por la Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú y por la Ley de Investigación Científica y Tecnológica del medio acuático. Coordinando estrechamente en este caso con el Instituto del Mar del Perú, estableciendo la parte que le corresponde asumir a cada Institución.

10) El Instituto del Mar del Perú efectuará la investigación científica y tecnológica en el medio acúatico relativa a los recursos renovables

y aspectos relacionados, coordinando con la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú y estableciendo la parte que le corresponde a cada Institución.

11) El Instituto del Mar del Perú se regirá por una nueva Ley Orgánica y por la Ley de Investigación Científica y Tecnológica del medio acuático.

12) El Instituto del Mar del Perú, en su nueva Ley, será realmente autónoma, económica, científica, técnica y administrativamente, con rentas suficientes aseguradas, con la obligación de publicar el resultado de sus investigaciones, de los informes y recomendaciones a la distintas dependencias del Estado, asi como a la actividad privada. Sus recomendaciones no podrán ser alteradas por ningún otro organismo público o privado y deberán servir de elementos de juicio indispensable en la labor de los sectores correspondientes. Su relación con el Ejecutivo será con el sector nacional, para los efectos de recibir los requerimientos de Investigación de los distintos sectores con sus respectivas partidas y/o convenios, y para los efectos del Presupuesto normal de operación del Instituto . Responderá de sus actos a la Contraloría General de la República y en cuanto al manejo económico de la institución. Tendrá la facultad de denunciar ante la autoridad competente la violación de las normas establecidas, que atente contra la explotación racional de los recursos y la contaminación del medio acuático.

13) Establecer programas de desarrollo tecnológico y de cooperación internacional para lograr una efectiva transmisión de tecnología, para la exploración y explotación de recursos marinos, fluviales y lacustres, y para desarrollar la infraestructura para esa tecnología.

14) Intensificar y difundir la investigación científica y tecnológica de la acuicultura de las especies más apropiadas para la alimentación directa de la población, en el mar, ríos y lago.

15) Regular la forma de transferir la tecnología desarrollada por el Estado y por los particulares en su esfuerzo de investigación.

16) Las instituciones científicas apoyarán a la Autoridad Marítima,

denunciando la contaminación de las aguas-la violación de normas de explotación y prestando servicios de laboratorio.

17) Mantener estadísticas confiables para la investigación científica, independiente a otras estadísticas con fines distintos.

18) Determinar y recomendar periódicamente la magnitud de las flotas y la capacidad de las plantas de transformación que guardan relación directa con las biomasas pescables de cada especie, manteniendo el equilibrio.

19) Promover la investigación científica tecnológica en todos los campos de la actividad marítima, donde no existen instituciones ni organismos, dedicados a esta finalidad.

3.6 AUTORIDAD MARITIMA

3.6.1 PROBLEMATICA GLOBAL

a.- Objetivo

1) Garantizar la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lago navegables, así como la protección de este medio y sus recursos naturales, y lograr el estricto cumplimiento de las leyes, normas, y disposiciones que rigen las actividades en este ámbito.

b. Políticas

1) Ejercer en modo efectivo en los asuntos de su competencia la jurisdicción y soberanía del Estado Peruano en el Dominio Marítimo, y cautelar sus derechos en altar mar de acuerdo al Derecho Internacional.

2) Dotar a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas con los medios que requiere para el eficiente cumplimiento de su misión y funciones, considerando principalmente lo siguiente:

a) Completar las necesidades en infraestrutura terrestre y su equipamiento de las Capitanías de Puerto y Distritos Marítimos, Fluviales y Lacustres.

b) Desarrollar un plan de completamiento de unidades guardacostas para cubrir las necesidades existentes en el mar, ríos y lago navegables.

c) Completar el Plan de equipamiento de las Estaciones Costeras para contar con un eficiente sistema de comunicaciónes marítimas, fluviales y lacustres.

3) Promover la formación y capacitación en el país, del Personal Guardacostas y aprovechar al máximo, posible las oportunidades que ofrecen Centros de Educación especializados en el extranjero, a fin de subsanar los requerimientos existentes de personal, en calidad y cantidad.

4) Actualizar las reglamentaciones de tarifas y multas de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, acorde con las variables económicas y las funciones y servicios que realiza.

5) Eliminar todo tipo de vacíos, superposiciones o conflictos entre las funciones de los organismos de la Dirección General de Capitanías y Guardascostas y las de los diferentes organismos que intervienen en las actividades Marítimas Fluviales y Lacustres, reconociendo el pleno servicio de la Autoridad que corresponde a dicha Dirección General, como la encargada de hacer cumplir en el ámbito de su jurisdicción, todas las normas y disposiciones que emanen de los diferentes sectores. Formular la ley correspondiente.

6) Desarrollar un adecuado sistema de control de tráfico marítimo así como del movimiento de buques y embarcaciones en aguas de jurisdicción nacional.

7) Desarrollar un adecuado sistema de control en los puertos y lugares convenientes del litoral, para evitar el contrabando, narcotráfico, piratería y cualquier otra actividad ilícita.

8) Difundir y aplicar de modo efectivo los convenios internacionales vigentes.

9) Participar activamente en la formulación de los proyectos de convenios y normas relacionadas con la actividad marítima, que se

formulan en los organismos nacionales e internacionales correspondientes, velando por la defensa de los intereses nacionales.

10) Contribuir a facilitar y estimular el cabotaje marítimo, fluvial y lacustre simplificando y agilizando requisitos, normas y procedimientos.

11) Exigir el estricto cumplimiento del Reglamento de Capitanías y de las actividades marítimas, fluviales y lacustres.

12) Cubrir los gastos de inversión que requiere la Autoridad Marítima, mediante leyes especiales.

3.7 Deportes Náuticos

3.7.1 PROBLEMATICA GLOBAL

a. Objetivo

1. Contar con una política integral de los deportes náuticos como medio de incrementar la identificación del hombre con el medio acuático que sea coherente, contínua y descentralizada, como parte de la Política Deportiva del país.

b. Políticas

1) Desarrollar las diferentes disciplinas que comprenden los deportes náuticos, a los niveles de competencia en el ámbito nacional e internacional.

2) Incrementar la conciencia marítima, la identificación con el mar y con el medio acuático en la juventud, mediante los deportes náuticos.

3) Constituir dentro de la Organización del Instituto Peruano del Deporte (IPD) la Confederación, Federación y Comisiones de los Deportes Naúticos, con el fin de organizar, planear, programar y normar sus actividades.

4) Incrementar las relaciones con los organismos internacionales, participando en las diferentes competencias, elevando el nivel técnico y de competencia.

5) Desarrollar la infraestructura para las actividades de los deportes náuticos.

6) Apoyar el desarrollo de la Organización de los Scouts Marinos.

Discurso de Clausura pronunciado por el Dr. Fernando de Trazegnies en la Mesa Redonda "Hacia una Política Marítima Nacional"

Debería haber estado aquí esta noche para cerrar este acto el Presidente del CEPEI, el Dr. Eduardo Ferrero. Lamentablemente no nos puede acompañar porque se encuentra como observador de las elecciones de Nicaragua, de manera que me ha encargado, como Miembro Fundador del CEPEI, que participe en este acto cerrando el evento. Dada mi deformación profesional, de lo único que puedo hablar es de Derecho y, claro, el mar solamente lo puedo ver como un problema jurídico.

En realidad, el mar fue siempre un problema jurídico, fue siempre un problema para el Derecho; y un problema grave. En primer lugar, porque como sus límites naturales no coinciden con los límites de los Estados, con las fronteras de los Estados, el mar se encuentra regido tanto por el derecho nacional como por el derecho internacional. En segundo lugar, porque como los sujetos del derecho internacional eran tradicionalmente los Estados y como ningún Estado podía arrogarse soberanía o facultad exclusiva sobre el mar, los conceptos jurídicos tradicionales parecían dar vueltas en el vacío: el mar presentaba una realidad resistente al Derecho, debido a que el utillaje conceptual del Derecho tradicional no era adecuado para reglar situaciones tan diferentes. Es por ello que las controversias sobre el mar, carentes del control racional que proporciona el Derecho, terminaban en simples conflictos bélicos, en enfrentamientos políticos o en discusiones tan abstrusas como las polémicas medioevales

sobre el sexo de los ángeles o sobre cuántos ángeles caben sobre la punta de un alfiler. Con el equipamiento intelectual de los siglos pasados todo lo que pudo hacerse fue crear un derecho negativo sobre una faja estrecha de tres millas. Negativo porque su fundamento consistía en que el Estado no pudiera ser atacado, es decir, no se pudiera atentar contra sus derechos efecivamente territoriales: por eso, había que exigir a los barcos extranjeros que no se acercaran a una distancia que colocara a las poblaciones del litoral al alcance de sus cañones.

El antiguo derecho del mar se preocupaba fundamentalmente de evitar un peligro antes que de aprovechar un recurso natural; se preocupaba de negar derechos antes que de atribuir derechos. El nuevo derecho del mar se encuentra construido sobre bases radicalmente diferentes: en vez de establecer un orden jurídico negativo que prohibe acercarse a los barcos, pretende establecer un orden jurídico positivo y productivo que intente organizar de la mejor manera posible el uso de los recursos del mar a nivel mundial. Como señala David Kennedy, el moderno derecho del mar constituye la más sistemática y completa rama del derecho internacional de la paz; es el campo en el que más se ha avanzado jurídicamente en materia del uso pacífico de los recursos naturales de la humanidad. No está fundado en la defensa de un claustro, sino en la cooperación internacional, en la preservación ecológica y en la integración vital de las poblaciones del mundo en general y de los espacios marinos que las rodean. En otras palabras, el derecho del mar no está construido sobre un panorama fragmentado de Estados cuya soberanía los hace independientes y contrapuestos sino en una noción de humanidad que es la única capaz de fundar un auténtico derecho internacional. Es así como doctrinariamente el derecho del mar es una avanzada en la conceptualización del orden jurídico; entendido éste como un balance entre derechos y obligaciones de diferente naturaleza, antes que como un respeto pasivo de las soberanías, como el derecho civil del siglo pasado organizaba sus normas en torno a la idea de propiedad y se limitaba a compatibilizar los derechos resultantes.

El derecho internacional ha acostumbrado a organizar sus normas, sus principios y sus doctrinas en torno de la idea de soberanía y toda la inteligencia del jurista consistía en conciliar y compatibilizar las diferentes formas de ejercicio de la soberanía; en cambio, el nuevo derecho del mar se aparta de la idea de soberanía y en vez de concebir

la sociedad internacional como un mosaico caótico de Estados propietarios o soberanos, intenta crear un orden verdaderamente comun teniendo como mira a la humanidad entera. Al Perú le ha cabido el honor universal de haber sido uno de los países pioneros y gestores de esta nueva concepción del derecho de la paz, abandonando las teorías tradicionales del tiro del cañón. El Perú se atrevió a plantear la lógica del derecho del mar en otros términos que, si bien eran más acordes con las concepciones de nuestro siglo, parecían una locura en los momentos iniciales. Estas ideas germinaron, se desarrollaron y están en la base actual del moderno orden jurídico del mar. Es una lástima que razones políticas no hayan permitido al Perú estar presente en el nacimiento de la nueva criatura jurídica que contribuimos a gestar y desarrollar. Pero la presencia del Perú en este campo de Derecho es innegable. No podemos olvidar que los internacionalistas peruanos son los padres de este nuevo orden mundial constituído por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aunque no hayan estado presentes en el bautizo.

Por todo ello, ha sido particularmente grato para el CEPEI coauspiciar este evento que revela cómo esta temática tan importante no se ha perdido en nuestra patria a pesar de las vicisitudes que ha tenido que sobrellevar. Por el contrario, el Instituto de Estudios Histórico Marítimos ha presentado hoy una muestra del dinamismo intelectal que sigue existiendo en nuestro país en torno del mar, cuya importancia para el Perú se encuentra subrayada por nuestros 1,900 Kilómetros de costas.

Quiero agradecer al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos por haber permitido al CEPEI coauspiciar este acto, agradecer a los panelistas y expositores y agradecer muy especialmente al público que ha tenido la paciencia de estar todas estas horas con nosotros.

Impreso por VISUAL SERVICE S.R.L.
Jr. Enrique Villar 695 - Santa Beatriz
Teléfono 713224
Lima - Perú

- ALFONSO ARIAS SCHREIBER
- JOSE CARCELEN BASURTO
- EDGARDO TORRES MENDIOLA
- LUIS VARGAS CABALLERO
- RAMON ARROSPIDE MEJIA
- ALBERTO INDACOCHEA QUEIROLO
- FERNANDO DE TRAZEGNIES
- JORGE VILLALOBOS URQUIAGA