POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA 2019-2030



"Proyectando al Perú como Potencia Oceánica Regional"

PRÓLOGO

Los océanos son el sustento de vida para gran parte de la humanidad, ya que de ellos se obtienen alimentos y fuentes de energía, constituyen valioso medio para el comercio y la comunicación, y nos permiten el uso de las zonas marino-costeras para fines de recreación y turismo. Por lo tanto, su contribución al desarrollo económico de los países marítimos es trascendente. Además, el ámbito marítimo tiene una singular influencia en el clima del Perú y de esta parte del continente sudamericano, el mismo que por la latitud en la que se encuentra debería comportase como tropical y lluvioso. Sin embargo, las aguas frías de la corriente peruana hacen de la costa una zona desértica de clima templado, bañada por un mar de gran productividad hidrobiológica con variadas especies marinas, que lo ubican entre los más ricos en el mundo.

Es evidente que el habitante peruano posee un vínculo ancestral con el mar, lo cual se confirma por los diversos vestigios arqueológicos encontrados, tanto en las ruinas de Áspero, catalogado como el centro pesquero de la ciudad de Caral, la más antigua de América, como también en las diversas leyendas que tratan de explicar el origen de determinadas civilizaciones preincas, que han sido representadas en sus cerámicas, murales y telares. Del mismo modo, las múltiples evidencias respecto a las exploraciones marítimas del Inca Túpac Yupanqui a lugares tan distantes como la Polinesia e Isla de Pascua, e incluso antiguas tradiciones que continúan hasta nuestros días, como el uso de los caballitos de totora en el norte del Perú, o como el proceso ancestral de secado del pescado.

En este amplio espacio marítimo de 855,475.11 Km2 de superficie, el cual representa más del 65% del territorio continental peruano, con una franja de costa de más de 3,080 km. de longitud, una enorme riqueza biológica producto de las condiciones hidro-oceanográficas favorables para su desarrollo, así como un importante potencial de recursos no vivos en su plataforma continental, vitales para el desarrollo del país, teniendo en cuenta que por el mar se realiza alrededor del 80% del intercambio comercial internacional; demandan del Estado, medios para investigarlos, evaluarlos, vigilarlos, protegerlos, controlarlos y explotarlos racionalmente en beneficio de la nación.

Cabe resaltar que, desde 1947, el Perú estableció la tesis de las 200 millas, iniciándose el estudio metodológico de los Intereses Marítimos del Perú, para posteriormente, a partir de la creación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP) en 1973 y en coordinación con la Marina de Guerra del Perú (MGP), se logre la concreción de una primera propuesta de Política Marítima en el año 1990, la que, luego de un proceso de adecuación al nuevo entorno nacional e internacional, permitió a la MGP arribar a una segunda propuesta en el año 2014, que fue tomada como fuente válida para la preparación de la Política Nacional Marítima (PNM), por la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM) a partir de diciembre 2017, cuya Secretaría Técnica recae en la Marina de Guerra del Perú, lográndose que, con el DS No. 012-2019-DE, se ponga en vigencia la Política Nacional Marítima 2019-2030.

En tal sentido, esta Política Nacional constituye el deseo colectivo de usar y proteger el ámbito marítimo de manera articulada, integrada y sistémica, en todos sus espacios, actividades públicas y privadas y demás factores nacionales e internacionales vinculados al mar, para lograr un óptimo aprovechamiento en beneficio del poblador peruano y alcanzar, en el largo plazo, que el Perú sea una Potencia Oceánica Regional.

LA COMISIÓN MULTISECTORIAL DE LA ACCIÓN DEL ESTADO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO (COMAEM)

La Marina de Guerra del Perú, entre los años 2012 al 2017, en coordinación con el Ministerio de Defensa, la Presidencia del Consejo de Ministros, el Ministerio de Relaciones Exteriores y otros sectores, trabajaron para la conformación de una comisión multisectorial permanente, cuyo objetivo principal consistió en elaborar una Política Nacional Marítima que permita integrar los esfuerzos de los diferentes sectores del Estado que gestionan las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo.

Ante este planteamiento, el 06 de diciembre de 2017, mediante Decreto Supremo N° 118-2017-PCM se conformó la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), presidida por la Presidencia del Consejo de Ministros y conformada por representantes de los ministerios de Relaciones Exteriores, Educación, Producción, Comercio Exterior y Turismo, Energía y Minas, Transporte y Comunicaciones, Ambiente, Cultura y Defensa, así como del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), teniendo a la Marina de Guerra del Perú, institución que participa en el desarrollo económico y social del país y en la defensa civil, según el artículo 171 de la Constitución Política del Perú, a cargo de la Secretaría Técnica, a través de su Dirección de Intereses Marítimos.

El objeto de la COMAEM es el efectuar el seguimiento y fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales, así como la emisión de informes técnicos, a fin de proponer una Política Nacional Marítima y su permanente actualización, y sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional.

Sus funciones son las siguientes:

- Seguimiento de la realidad marítima y su potencialidad, particularmente de las políticas sectoriales públicas vinculadas a los intereses marítimos nacionales, orientadas a establecer y fortalecer una Política Nacional Marítima.
- Fiscalizar la armonización de las políticas de los diferentes sectores vinculadas al ámbito marítimo para alcanzar, a nivel del Estado, una adecuada gobernanza marítima.
- Seguimiento y fiscalización de la gobernabilidad sectorial en el ámbito marítimo, a través de indicadores de gestión, de resultados y de impacto relacionados con los objetivos específicos, lineamientos y estrategias.
- Emitir informes técnicos que contribuyan al desarrollo de una Política Nacional Marítima, a fin de orientar los lineamientos de carácter multisectorial de largo plazo, para una actuación coherente y eficaz del sector público en el ámbito marítimo, sin afectar las competencias sectoriales que les confiere la ley.
- Otras funciones que deriven del cumplimiento del objeto de creación, que le sean asignadas por ley o por Decreto Supremo.

El Reglamento Interno de la COMAEM fue aprobado con Resolución Ministerial N° 023-2018-PCM de fecha 12 de febrero de 2018.

DECRETO SUPREMO N° 012-2019-DE

Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, conforme a lo dispuesto en el artículo 44 de la Constitución Política del Perú, el Estado promueve el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. Asimismo, establece y ejecuta una política de fronteras promoviendo la integración, el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior;

Que, el artículo 54 de la Constitución Política del Perú, establece que el dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley. El Estado, en su dominio marítimo, ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo a la ley y con los tratados ratificados por el Estado;

Que, el Estado Peruano, en el ejercicio de su soberanía y jurisdicción sobre su dominio marítimo, desarrolla, promueve y controla las actividades marítimas con la finalidad de conservar, proteger y utilizar el medio marino y sus recursos naturales;

Que, de conformidad con el artículo 66 de la Constitución Política del Perú, los recursos naturales, renovables y no renovables, son patrimonio de la Nación. El Estado es soberano en su aprovechamiento y, en ese marco, los artículos 2, 3, 4, 11 y 28 de la Ley N° 26821, Ley Orgánica para el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, dispone la regulación del aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, renovables y no renovables, estableciendo un marco adecuado para el fomento de la inversión, procurando un equilibrio dinámico entre el crecimiento económico, la conservación de los recursos naturales y del ambiente y el desarrollo integral de la persona humana;

Que, actualmente, para la administración, control y promoción de las diversas actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, en todos los niveles de gobierno (nacional, regional y local) se emiten normas de diversos alcances de carácter transversal no debidamente articuladas e integradas, por lo que es imprescindible que se armonicen de un modo global, intersectorial y sistematizado entre las instituciones que se encargan de la regulación, control y fomento de las actividades de los diversos usos y aprovechamiento del mar;

Que, mediante Decreto Supremo N° 118-2017- PCM, se crea la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM) de naturaleza permanente, dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros, con el objeto de efectuar el seguimiento y fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales; y emitir informes técnicos, a fin de proponer una Política Nacional Marítima y su permanente actualización, así como otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional;

Que, el numeral 1 del artículo 4 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, dispone como competencia exclusiva del Poder Ejecutivo diseñar y supervisar las políticas nacionales y sectoriales, las cuales son de cumplimiento obligatorio por todas las entidades del Estado en todos los niveles de gobierno;

Que, mediante el Decreto Supremo N° 029-2018- PCM, se aprueba el "Reglamento que regula las Políticas Nacionales", el cual establece que estas constituyen decisiones de política a través de las cuales se prioriza un conjunto de objetivos y acciones para resolver un determinado problema público de alcance nacional, sectorial o multisectorial en un periodo de tiempo;

Que, mediante la Resolución de la Presidencia del Consejo Directivo del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico CEPLAN N° 00047-2018/CEPLAN/PCD, publicada el 14 de setiembre de 2018, se aprobó la Guía de Políticas Nacionales que establece la metodología y esquema que deben cumplir las Políticas Nacionales, modificada por Resolución N° 00057-2018/CEPLAN/PCD;

Que, la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM) ha adoptado por consenso el texto de la Política Nacional Marítima, la cual tiene como finalidad dar solución al problema público planteado, como el deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo;

Que, de acuerdo a lo señalado en el numeral 10.2 del artículo 10 del Reglamento que regula las Políticas Nacionales, aprobado con el Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN ha emitido opinión favorable en relación a la Política Nacional Marítima elaborada;

Que, en razón a lo expuesto, resulta necesaria la aprobación de la Política Nacional Marítima 2019-2030, de carácter multisectorial, en el marco de lo dispuesto en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, y en el Reglamento que regula las Políticas Nacionales, aprobado por Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, con la finalidad de armonizar las políticas vinculadas con las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo del territorio nacional y así fortalecer y optimizar de manera sostenible el uso de los espacios marítimos y la explotación de los recursos naturales;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; el numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; y, el Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, que aprueba el Reglamento que regula las Políticas Nacionales;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

Artículo 1.- Aprobación de la Política Nacional Multisectorial

Apruébase la Política Nacional Marítima 2019-2030, de carácter Multisectorial, que como Anexo forma parte integrante del presente Decreto Supremo.

Artículo 2.- Conducción de la Política Nacional Multisectorial

La conducción de la Política Nacional Marítima 2019- 2030 está a cargo del Ministerio de Defensa.

Artículo 3.- Ámbito de Aplicación

La Política Nacional Marítima es de cumplimiento obligatorio para todas las entidades de los diferentes Poderes del Estado, Organismos Constitucionales Autónomos y de los diferentes niveles de gobierno. También es de obligatorio cumplimiento para el sector privado y la sociedad civil, en cuanto le sea aplicable.

Artículo 4.- Financiamiento

La implementación de la Política Nacional Marítima 2019- 2030, se financia con cargo al presupuesto institucional de los sectores involucrados conforme a la normatividad vigente, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 5.- Elaboración del Plan Estratégico Multisectorial de la Política Nacional Marítima

La elaboración del Plan Estratégico Multisectorial de la Política Nacional Marítima estará a cargo de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), quien coordinará con las distintas entidades involucradas en su desarrollo.

Artículo 6.- Del Seguimiento y Evaluación

El Ministerio de Defensa y la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM) coordinarán en el marco de sus funciones, el seguimiento y evaluación de la Política Nacional Marítima.

Artículo 7.- Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo y su Anexo en el Diario Oficial El Peruano.Asimismo, publícase en la misma fecha en el Portal del Estado Peruano (www.peru.gob.pe), y en los portales institucionales de los Ministerios comprendidos en el artículo 8 del presente Decreto Supremo.

Artículo 8.- Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Relaciones Exteriores, el Ministro de Defensa, la Ministra de Educación, la Ministra de la Producción, el Ministro de Comercio Exterior y Turismo, el Ministro de Energía y Minas, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, la Ministra del Ambiente y la Ministra de Cultura.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinte días del mes de diciembre del año dos mil diecinueve.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República
VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros
FABIOLA MUÑOZ DODERO
Ministra del Ambiente
EDGAR M. VÁSQUEZ VELA
Ministro de Comercio Exterior y Turismo
SONIA GUILLÉN ONEEGLIO
Ministra de Cultura
WALTER MARTOS RUIZ
Ministro de Defensa
FLOR AIDEÉ PABLO MEDINA
Ministra de Educación
JUAN CARLOS LIU YONSEN
Ministro de Energía y Minas
ROCÍO INGRED BARRIOS ALVARADO
Ministra de la Producción
GUSTAVO MEZA-CUADRA V.
Ministro de Relaciones Exteriores
EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones

POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA

Referencia

El Poder Ejecutivo tiene entre sus competencias exclusivas, la de diseñar y supervisar políticas nacionales, las mismas que se aprueban por Decreto Supremo, previa aprobación del Consejo de Ministros, de acuerdo al inciso 1 del artículo 4 de la Ley N° 29158: Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, las cuales son de cumplimiento obligatorio por todas las entidades del Estado en todos los niveles de gobierno.

En concordancia con lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, las Políticas Nacionales constituyen decisiones de política a través de las cuales se prioriza un conjunto de objetivos y acciones para resolver un determinado problema público de alcance nacional y sectorial o multisectorial en un periodo de tiempo.

Las políticas nacionales multisectoriales, corresponden al subconjunto de políticas nacionales que buscan atender un problema o necesidad que requiere para su atención integral la intervención articulada de más de un sector, bajo el ámbito de competencia de dos o más Ministerios.

En tal sentido, mediante el Decreto Supremo N° 118-2017-PCM, se crea la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), de naturaleza permanente, dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros, teniendo como objeto, el seguimiento y la fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales, y la emisión de informes técnicos a fin de proponer una Política Nacional Marítima (PNM) y su permanente actualización, y sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional.

Para ello, se desarrollaron diversas reuniones de trabajo con los representantes de los sectores miembros de la COMAEM, bajo el asesoramiento técnico permanente de los representantes del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), trabajo que demandó un esfuerzo multisectorial importante, logrando obtener un proyecto de PNM, consensuado y validado por todos los sectores, el mismo que fue presentado en la Octava Sesión Ordinaria de la COMAEM, siendo aprobada por consenso por todos los sectores componentes de la Comisión.

La PNM responde a la necesidad de integrar la acción del Estado en el mar y contribuye a fortalecer la articulación de las políticas sectoriales en el ámbito marítimo, para una mejor y oportuna y consensuada toma de decisiones a nivel del Estado que fortalezca el bienestar general, considerando los enfoques de género e interculturalidad, en el análisis del problema público.

En tal sentido, esta política nacional constituye el deseo colectivo de la Nación de usar y proteger el ámbito marítimo y aprovechar sus recursos, que implican los espacios, actividades y factores vinculados a ella, para su desarrollo de una manera eficiente.

Contenido de la Política Nacional Marítima:

1. ANTECEDENTES
   - 1.1 Presentación
   - 1.2 Base legal
   - 1.3 Metodología
     - 1.3.1 Diseño de la política
     - 1.3.2 Formulación de la política
   - 1.4 Diagnóstico
     - 1.4.1 Enunciado del problema público
     - 1.4.2 Modelo del problema público
     - 1.4.3 Conceptos claves
     - 1.4.4 Situación actual del problema público
     - 1.4.5 Situación futura deseada
     - 1.4.6 Alternativas de solución
   - 1.5 Políticas relacionadas
2. OBJETIVOS PRIORITARIOS Y LINEAMIENTOS
3. PROVISIÓN DE SERVICIOS Y ESTÁNDARES
4. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN
5. GLOSARIO Y ACRÓNIMOS
6. ANEXOS
   - Anexo 1. Ficha de alineamiento de nivel vertical con las políticas de Estado del Acuerdo Nacional y el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional
   - Anexo 2. Ficha de alineamiento de nivel horizontal con políticas nacionales relacionadas
   - Anexo 3. Matriz de objetivos prioritarios y lineamientos
   - Anexo 4. Ficha técnica de los indicadores de objetivos prioritarios
   - Anexo 5. Matriz de Consistencia
7. BIBLIOGRAFÍA
8. APÉNDICES
   - Apéndice 1. Situación futura deseada

1. ANTECEDENTES

1.1. Presentación

A través de la historia, los océanos y mares han gravitado profundamente en la vida de los pueblos, particularmente desde que el hombre aprendió a usarlos y disponer para su beneficio de las facilidades y recursos que estos brindan. Con el correr del tiempo y con los avances científicos, dichas facilidades y recursos se han incrementado, hasta alcanzar en la actualidad un elevado nivel como impulsor para el desarrollo de las naciones, así como un elemento trascendental para garantizar su seguridad.

Las características fisicoquímicas de los océanos del mundo y sus mares, así como los recursos vivos y no vivos que contienen, son elementos fundamentales para la vida tal como la conocemos.

En la cuenca del océano Pacífico, el Perú se ubica en la parte central y occidental de América del Sur, con una franja de costa de más de 3,080 kilómetros de longitud. Las masas de agua que bañan este litoral poseen características físicas y biológicas especiales que le permiten contar con una gran variedad y cantidad de recursos, y que han llevado al Perú a ser uno de los países con mayor riqueza ictiológica a nivel mundial. De igual forma, la presencia considerable de especies marinas ha impulsado un desarrollo importante del sector pesquero y acuícola.

Esta amplia zona, que configura más del 65% del Perú en relación con su territorio continental se denomina según nuestra Constitución Política "Dominio Marítimo" y de conformidad con la Ley N° 23856 "Mar de Grau". Allí se desarrollan múltiples actividades socioeconómicas y recreativas, y es la vía de acceso principal al intercambio del comercio marítimo internacional.

Este Dominio Marítimo, las aguas interiores, las zonas marino-costeras de influencia y las áreas de responsabilidad de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) en el ejercicio de las funciones que recaen en el Estado al amparo de los tratados de los que es parte, constituyen nuestro ámbito marítimo. El Dominio Marítimo y las aguas interiores cuentan con ingentes recursos que son vitales para el desarrollo del país y demandan del Estado, medios para investigarlos, evaluarlos, vigilarlos, protegerlos, controlarlos y explotarlos racionalmente en beneficio de la nación.

Para la administración, control y promoción de las diversas actividades que se desarrollan en el Dominio Marítimo, el Estado peruano ejerce su soberanía y jurisdicción de conformidad con la Constitución Política, la ley, los tratados internacionales de los que el Perú es parte, y otras normas y principios de derecho internacional aplicables. Con este propósito, el Poder Ejecutivo emite normas de diversos alcances, de acuerdo con las diferentes leyes y reglamentos de organización y funciones de cada sector que lo compone.

a. Situación del problema público

Como consecuencia de la extensa normativa vigente en el ámbito marítimo, que en algunos casos no define rectorías para una misma función, competencia y atribución, así como de los diferentes enfoques que cada sector adopta sobre la realidad marítima,

se han advertido constantes diferencias de terminología, duplicidad de funciones y superposición de competencias.

Así, a pesar de los esfuerzos realizados por la Presidencia del Consejo de Ministros para definir competencias compartidas y responsabilidades en dicho ámbito del quehacer nacional, se ha identificado que la falta de una institución que ejerza la gobernanza en este amplio espacio repercute en el buen ejercicio de la institucionalidad del Estado, lo que afecta la eficiencia, eficacia y transparencia en el uso de los recursos y de los servicios que se brindan desde el Poder Ejecutivo a los peruanos y empresas cuyas actividades se vinculan con el ámbito marítimo.

Por lo expuesto, el no contar con una orientación estratégica debidamente articulada desde el más alto nivel del Poder Ejecutivo, afecta a la gobernanza en el ámbito marítimo, la cual se entiende como el conjunto de procesos e Instituciones que promueven condiciones para el desarrollo de dicho ámbito, sobre la base del conocimiento de sus espacios, la articulación de los actores y la construcción de consensos, para su uso racional y sostenible.

La gobernanza actual del ámbito marítimo y las aguas interiores ha de seguir la línea directriz que establece la Ley N° 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado. En consecuencia, es deber del Estado armonizar las políticas y las correspondientes estrategias de los diferentes actores, en los diversos sectores y niveles de Gobierno, de forma integrada y coordinada, con el fin de lograr y utilizar efectiva, racional y sosteniblemente nuestros espacios marítimos, sus usos y sus recursos.

b. Justificación

Entendiendo que una Política Nacional es la norma que emite el Poder Ejecutivo en su calidad de ente rector, con el propósito de definir objetivos prioritarios, lineamientos y contenidos principales de las políticas públicas, así como los estándares nacionales de cumplimiento y provisión que deben ser alcanzados para asegurar una adecuada prestación de los servicios y el normal desarrollo de las actividades públicas y privadas, la PNM debe orientar las actividades públicas y privadas para así alcanzar una adecuada gobernanza marítima, a nivel de Estado.

La PNM debe constituirse en una sólida plataforma para la gestión y el desarrollo de los intereses marítimos, de manera tal que se permita el desarrollo integral y sistémico de las actividades en torno a lo marítimo, de forma equilibrada y coherente, teniendo en consideración a los diferentes organismos públicos y privados que interactúan en este ámbito, que se constituyen en un cúmulo de especialidades diversas a considerar en la administración integral de los espacios marítimos.

Los intereses marítimos son la expresión del deseo colectivo de la nación de usar, proteger y aprovechar los recursos del Dominio Marítimo y las aguas interiores, así como de cumplir las funciones que recaen en el Estado en las áreas bajo su responsabilidad al amparo de tratados de los que es parte. Esto se logra mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacionales en forma permanente, así como fortalecer la capacidad de gestión del Estado en el ámbito marítimo.

Los intereses marítimos están vinculados con:

1. El comercio marítimo, con efectos principalmente en el campo económico y político (marina mercante, puertos, cabotaje, aduanas, agencias marítimas, corredores logísticos, etc.).
2. La conservación y el aprovechamiento de los recursos marinos renovables, a fin de garantizar su sostenibilidad.
3. El aprovechamiento de los recursos marinos no renovables, en lo que se refiere a los recursos minerales y energéticos.
4. La Investigación, desarrollo tecnológico e innovación en el campo de las ciencias del mar y sus ciencias relacionadas.
5. La Industria de construcciones y reparaciones navales, para satisfacer los requerimientos de los buques y embarcaciones.
6. La identidad del poblador peruano con su mar, su vinculación con el medio para su uso y protección, así como la conciencia marítima, para su desarrollo humano en actividades vinculadas con el mar.
7. Las relaciones con países de interés y las que derivan del marco jurídico nacional e internacional, que determinan las reglas con las que el Estado debe actuar, con visión geopolítica, para orientar decisiones.
8. La presencia del Estado en resguardo de la soberanía nacional, en el control, la protección y la seguridad de los intereses marítimos, mediante el poder naval y el ejercicio de la autoridad marítima.
9. El medio ambiente marino en lo referente a la protección, ecología, áreas protegidas, ordenamiento territorial y espacial, entre otros.
10. La conservación del medio ambiente marino y su biodiversidad.
11. El desarrollo de actividades turísticas vinculadas al mar como actividades recreativas, observación de especies marinas silvestres y otras actividades turísticas sostenibles.
12. Los que en el futuro puedan desarrollarse, en función de los cambios del contexto mundial y que deben ser objeto de estudio y análisis permanente para el conocimiento de nuestra realidad marítima.

    Esta compleja realidad, a la que a efectos de la PNM se aludirá como realidad marítima, requiere de orientaciones a fin de priorizar acciones técnico-marítimas, relativas a la provisión de servicios y la adecuada supervisión del normal desarrollo multisectorial en el ámbito marítimo, por parte de los sectores públicos y privados, de manera tal que se obtenga una integración sistémica de control fácil, oportuno y continuo.

c. Mandato legal

Mediante el Decreto Supremo N° 118-2017-PCM, se conformó la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), de naturaleza permanente, dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros, con el objetivo de realizar el seguimiento y fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales, y la emisión de informes técnicos, a fin de proponer una PNM y su permanente actualización, así como sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo.

La COMAEM está presidida por la Presidencia del Consejo de Ministros y conformada por representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores, de Defensa, de Educación, de la Producción, de Comercio Exterior y Turismo, de Energía y Minas, de Transportes y Comunicaciones, del Ambiente y de Cultura, así como por un representante del CEPLAN. La Secretaría Técnica es ejercida por la Marina de Guerra del Perú.

d. Horizonte temporal

Se ha determinado que el horizonte temporal de la presente PNM será el año 2030.

1.2. Base Legal

a. Constitución Política del Perú
b. Ley N° 27790, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
c. Ley N° 26821, Ley Orgánica para el aprovechamiento sostenible de los Recursos Naturales
d. Ley N° 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado
e. Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo
f. Ley N° 29357, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores
g. Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
h. Ley N° 23856, mediante la cual se le da la denominación de "Mar de Grau" al Dominio Marítimo Peruano
i. Ley N° 25977, Ley General de Pesca
j. Ley N° 29565, Ley de creación del Ministerio de Cultura
k. k. Ley N° 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación
l. Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
m. Ley N° 28611, Ley General del Ambiente
n. Ley N° 28044, Ley General de Educación
o. Ley N° 29338, Ley de Recursos Hídricos
p. Ley N° 29763, Ley Forestal y de Fauna Silvestre
q. Ley N° 28983, Ley de Igualdad de oportunidades entre Mujeres y Hombres
r. Ley N° 30705, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas
s. Decreto Ley N° 25762, Ley Orgánica del Ministerio de Educación
t. Decreto Legislativo N° 1134, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa
u. Decreto Legislativo N° 1047, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción
v. Decreto Legislativo N° 1013, Ley de Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente
w. Decreto Legislativo N° 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú
x. Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú
y. Decreto Ley N° 17824, Ley de Creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas

z. Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas

aa. Decreto Legislativo N° 1195, Ley General de Acuicultura

ab. Decreto Legislativo N° 1088, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico

ac. Decreto Supremo N° 054-2011-PCM, que aprueba el Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021

ad. Decreto Supremo N° 004-2013-PCM, que aprueba la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública

ae. Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas

af. Decreto Supremo N° 022-2017-PCM, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de la Presidencia del Consejo de Ministros

ag. Decreto Supremo N° 026-2017-IN, que aprueba el Reglamento de la Ley de la Policía Nacional del Perú

ah. Decreto Supremo N° 118-2017-PCM, que crea la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM)

ai. Decreto Supremo N° 012-2017-DE, que aprueba la Política de Seguridad y Defensa Nacional

aj. Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, que aprueba el Reglamento de las Políticas Nacionales

ak. Decreto Supremo N° 009-2013-MINAGRI, que aprueba la Política Nacional Forestal y de Fauna Silvestre

al. Decreto Supremo N° 08-2019-MIMP, que aprueba la Política Nacional de Igualdad de Género

am. Política de Estado del Acuerdo Nacional

an. Resolución de Presidencia de Consejo Directivo del CEPLAN N° 026-2017/CEPLAN/PCD, que aprueba la Directiva para la Actualización del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional

ao. Resolución Ministerial N° 023-2018-PCM, que aprueba el Reglamento Interno de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM)

ap. Resolución de Presidencia de Consejo Directivo del CEPLAN N° 00047-2018/CEPLAN/PCD, que aprueba la Guía de Políticas Nacionales

aq. Resolución de Presidencia de Consejo Directivo del CEPLAN N° 00057-2018/CEPLAN/PCD que modifica la Guía de Políticas Nacionales

1.3. Metodología

Con el propósito de formular una PNM, la COMAEM, en su cuarta sesión ordinaria del 4 de abril del 2018, aprobó la conformación de TRES (03) Comités de Trabajo, los cuales tuvieron los roles que se detallan en la tabla 1.

Tabla 1. Comités de Trabajo de la COMAEM

Comité	Entidad líder	Rol
Comité de Trabajo I	Ministerio de Relaciones Exteriores	Compendio de normas legales y funciones de cada sector representante ante la COMAEM
Comité de Trabajo II	Centro Nacional de Planeamiento Estratégico	Formulación y diagnóstico de la realidad marítima multisectorial
Comité de Trabajo III	Ministerio de Defensa, Marina de Guerra del Perú	Formulación de la PNM

Fuente: Elaboración basada en los acuerdos de la Sesión Ordinaria 004-2018 de la COMAEM.

Para cumplir con el rol asignado al comité de trabajo II, se adoptó un proceso enfocado en diseñar adecuadamente el problema público del ámbito marítimo desde un enfoque multisectorial. Asimismo, se incluyó el análisis de sus alternativas de solución y la definición de la situación deseada más favorable.

El principal mecanismo de coordinación fueron las reuniones de trabajo. En total se realizaron ONCE (11) reuniones, SEIS (06) durante la primera fase y CINCO (05) durante la segunda, con la participación de las Instituciones detalladas en la tabla 2.

Tabla 2. Instituciones que conformaron el Comité de Trabajo II

Nro.	Institución
1	Centro Nacional de Planeamiento Estratégico
2	Ministerio de Defensa, Marina de Guerra del Perú
3	Ministerio de Relaciones Exteriores
4	Ministerio de la Producción
5	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
6	Ministerio del Ambiente
7	Ministerio de Energía y Minas
8	Ministerio de Educación
9	Ministerio de Cultura
10	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

Fuente: Elaboración COMAEM.

1.3.1 Diseño de la Política

Se desarrolló a lo largo de las siguientes etapas:

a. Delimitación del problema público

Para la identificación y delimitación de la situación problemática, los miembros del Comité de Trabajo II remitieron los problemas que cada sector percibía en el ámbito marítimo. Los aportes se compilaron en una declaración que fue discutida y validada por el mismo Comité.

Posteriormente, se procedió a diagnosticar los problemas identificados y las variables que los componen sobre la base de evidencia existente, como datos estadísticos, juicios de expertos, estudios e investigaciones, entre otros. Se analizaron las relaciones de influencia y dependencia entre las variables para identificar el rol que desempeña cada una en el desarrollo del ámbito marítimo. El método que se utilizó fue la Matriz de Impactos Cruzados, Multiplicación Aplicada a una Clasificación (MICMAC). Para su ejecución, se desarrolló un taller con los miembros del Comité de Trabajo II.

Uno de los principales productos de este análisis fue el diagrama causal, que muestra gráficamente las interrelaciones entre variables. De esta manera, fue posible observar el rol que cumple cada una en el sistema, tanto de forma tabular como gráfica.

La importancia de las variables radica en su rol para definir los cambios o mejoras que se desean lograr para el ámbito marítimo. Además, son la base de las alternativas de solución al problema público planteado y, en consecuencia, impactarán en los lineamientos de los objetivos prioritarios de la Política.

b. Enunciado del problema público

Junto con la descripción de la situación problemática, se elaboró una propuesta de enunciado de problema público. Posteriormente, con un conocimiento más profundo de la situación actual del ámbito marítimo, logrado gracias al diagnóstico realizado, se revisó y validó el problema público propuesto.

c. Determinación de la situación futura deseada

Esta fase se dió inicio identificando las tendencias del entorno que podrían estar más relacionadas con el ámbito marítimo a partir de la exploración de las dimensiones: sociales, económicas, políticas, ambientales, tecnológicas y de aptitudes, valores y ética. Las fuentes principales de información fueron las tendencias propuestas por el CEPLAN y el conocimiento experto de los miembros del Comité de Trabajo II.

Identificadas las tendencias, se calificaron en función de su relevancia para el futuro del ámbito marítimo peruano y se seleccionó un grupo acotado de SEIS (06) tendencias. Finalmente, se describió el impacto de las tendencias en el desarrollo de cada una de las variables, a partir del diagnóstico de las variables, de sus relaciones causales y del análisis de las aspiraciones de los principales actores.

Una vez determinado el conjunto de posibles alternativas de solución frente al problema, se evaluó cada una en función a los criterios de: disponibilidad de

presupuesto, viabilidad política, viabilidad social, viabilidad técnica y efectividad. De esta forma, se seleccionó una alternativa de solución, sobre la que se estructuró la PNM.

A partir de los escenarios contextuales, se identificaron los riesgos y oportunidades que podrían presentarse durante el proceso de implementación de la PNM, los cuales fueron calificados según su impacto potencial y probabilidad de ocurrencia para construir un mapa de riesgos y uno de oportunidades.

Cabe mencionar que los escenarios son narraciones plausibles que describen la configuración, a partir de la situación presente, de diversos contextos futuros de escala global que podrían afectar el desarrollo nacional. Los escenarios contextuales se derivan de estudios de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)[1], entre los que se incorpora un escenario de disrupción grave por la ocurrencia de un sismo de magnitud 8,8 en la escala de Richter, en las costas del Perú, seguido de un tsunami.

1.3.2 Formulación de la política

Esta formulación se realizó durante diversas reuniones del Comité de Trabajo II para la formulación y el diagnóstico de la realidad marítima multisectorial, y la valoración de cada una de las variables establecidas, entre las que se encuentran las variables de medios y de resultado.

En tal sentido, se determinaron las variables de resultado, que fueron consideradas como objetivos prioritarios; las demás variables se reconocen como los medios para alcanzar el logro de estos objetivos. Posteriormente, se establecieron conjuntamente, con los miembros componentes de la COMAEM, los lineamientos de política y los servicios y estándares de cumplimiento a ser brindados.

En cuanto a los servicios y estándares de cumplimiento, fueron desarrollados por cada una de las entidades responsables de los lineamientos identificados, en coordinación con todos los demás componentes de la COMAEM, teniendo en consideración que se orientan a satisfacer las necesidades de la población y no son servicios de coordinación entre las entidades del Estado. Del mismo modo, no se incluyó ninguna actividad que ya se esté proveyendo, salvo que exista una mejora considerable en el servicio a ser brindado.

1.4. Diagnóstico

Esta sección tiene como objeto principal identificar y analizar la problemática de la realidad marítima nacional que conlleva a la necesidad indispensable de contar con una PNM para su solución.

Para ello, los miembros de la COMAEM diseñaron un diagnóstico general de la realidad marítima nacional, que se encuentra disponible en los archivos de la Secretaría Técnica de dicha Comisión. Sin perjuicio de lo anterior, para la redacción de la presente Política, se efectuó una descripción del diagnóstico en forma breve y concreta, que desarrolla

1 Revisión Multidimensional del Perú: Análisis y Recomendaciones en Profundidad (OCDE, 2016).

la problemática identificada en cada uno de los asuntos del ámbito marítimo, con su respectiva evidencia, así como la identificación de a quiénes afectaría.

1.4.1. Enunciado del problema público

El Perú cuenta con acceso natural al mar a lo largo de una línea de costa de más de 3,080 kilómetros donde se desarrollan diferentes actividades, como son el transporte y el comercio marítimo; la exploración y aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos; el desarrollo de investigación científica y desarrollo tecnológico, innovación y la vigilancia de todas las actividades acuáticas para la seguridad de la vida humana; la protección del medio ambiente marino y sus recursos; la represión de actividades ilícitas; la práctica de la náutica deportiva y recreativa; el turismo, entre otras. En estas actividades participan diversos sectores y estamentos de la actividad pública y privada.

Sin embargo, a pesar del gran potencial del ámbito marítimo peruano, es evidente que, entre otros factores, el limitado ejercicio de la gobernanza marítima y la débil gobernabilidad de este espacio no ha permitido su adecuado uso y aprovechamiento.

Por ello, luego de realizar un análisis holístico de toda la situación problemática existente en este ámbito, se determinó que la PNM busca solucionar el siguiente problema público:

"Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo"

1.4.2. Modelo del problema público

Para identificar las variables de resultado, primero se deben listar las variables que conforman la realidad marítima nacional, las cuales fueron discutidas, siendo las que se indican en la tabla 3:

Tabla 3. Cuadro de variables

Nro.	Variables
1	Gobernabilidad del ámbito marítimo peruano
2	Influencia en asuntos marítimos internacionales del Perú
3	Desarrollo productivo del ámbito marítimo
4	Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo
5	Sostenibilidad de los ecosistemas marinos
6	Desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación en el ámbito marítimo
7	Seguridad y defensa en el ámbito marítimo
8	Nivel de conciencia marítima del ciudadano

Fuente: Elaboración COMAEM.

Luego, con el uso del método MICMAC, se analizaron las relaciones entre estas para identificar aquellas que corresponden preponderantemente a medios o a resultados. De esta forma, se determinó el rol que posee cada una de las variables en el ámbito marítimo.

El procedimiento implica calificar en forma individual cada posible relación entre las variables utilizando la siguiente escala: (0) no hay relación o es insignificante, (1) hay una relación de influencia débil, (2) hay una relación de influencia moderada y (3) hay una relación de influencia fuerte. Los resultados generales se pueden observar en la tabla 4.

Tabla 4. Matriz de Influencias

		1	2	3	4	5	6	7	8
1	Gobernabilidad del ámbito marítimo peruano	0	3	3	3	3	2	3	1
2	Influencia en asuntos marítimos internacionales del Perú	2	0	2	2	3	1	1	0
3	Desarrollo productivo del ámbito marítimo	3	3	0	2	3	1	3	1
4	Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo	3	3	3	0	2	1	1	0
5	Sostenibilidad de los ecosistemas marinos	1	1	3	3	0	1	1	1
6	Desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación en el ámbito marítimo	3	1	3	3	3	0	3	2
7	Seguridad y defensa en el ámbito marítimo	3	1	3	3	3	0	0	0
8	Nivel de conciencia marítima del ciudadano	2	2	2	1	3	3	3	0

Fuente: Elaboración COMAEM.

A partir de esta matriz, se pudo determinar el grado de influencia y dependencia de cada una de las variables en función de las demás. De esta forma, cada variable posee un valor de influencia hacia las demás variables y un valor de dependencia con respecto a ellas. Es posible ubicarlas en un plano, tal como se puede observar en el gráfico 1.

Gráfico 1. Plano de influencias y dependencias



Fuente: Elaboración COMAEM.

Según la ubicación de cada variable en el plano de influencias y dependencias, es posible clasificar las variables por el rol que cumplen en el ámbito marítimo, es decir, si corresponden a medios o resultados. Las variables que se encuentran a la izquierda de la diagonal del plano son más influyentes que dependientes, por lo cual corresponden a medios. Por otro lado, las variables situadas a la derecha de la diagonal son más dependientes que influyentes, por lo cual corresponden a resultados. En la tabla 5, se muestran las variables según su rol:

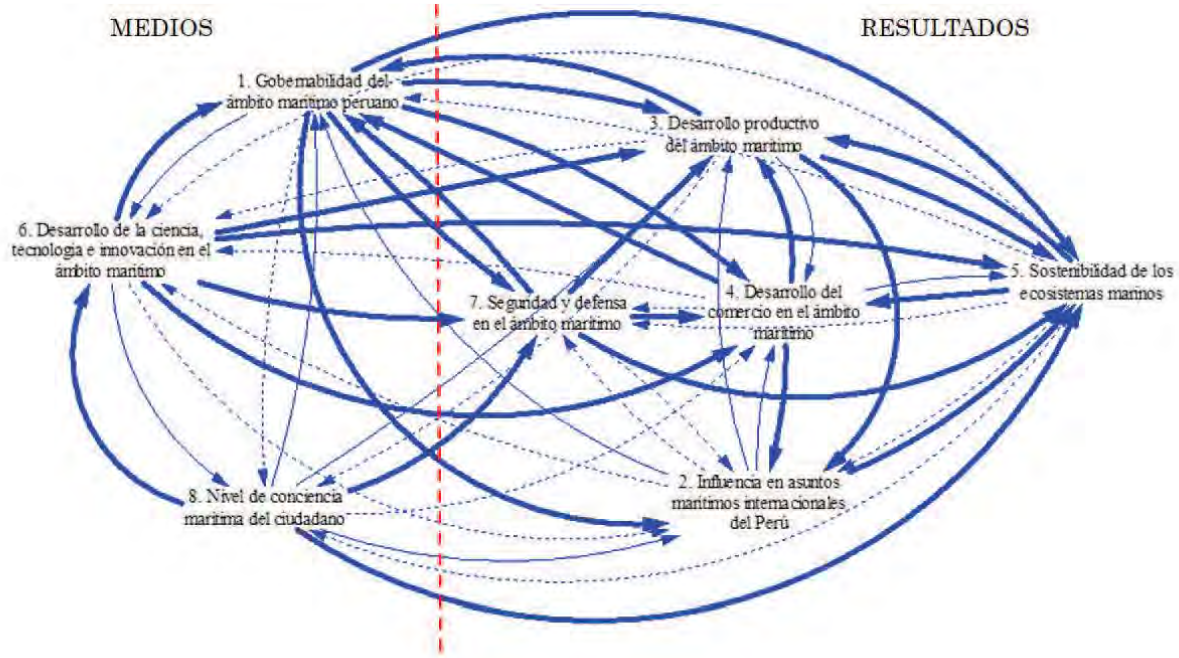
Tabla 5. Clasificación de las variables

Tipo de variable	Variable
Variables de medio	Gobernabilidad del ámbito marítimo peruano
	Desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación en el ámbito marítimo
	Nivel de conciencia marítima del ciudadano
Variables de resultado	Influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales
	Desarrollo productivo del ámbito marítimo
	Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo
	Sostenibilidad de los ecosistemas marinos
	Seguridad y defensa en el ámbito marítimo

Fuente: Elaboración COMAEM.

Asimismo, considerando el rol que cumple cada una de las variables y las relaciones de influencia tomadas de la matriz, es posible graficar las relaciones entre las variables a través del diagrama causal del gráfico 2.

Gráfico 2. Diagrama causal



Fuente: Elaboración COMAEM.

Las variables ubicadas al lado izquierdo de la línea vertical punteada corresponden a los principales medios (variables influyentes), mientras que las situadas a la derecha de la mencionada línea son los principales resultados (variables de resultado).

1.4.3. Conceptos claves

a. **Gobernanza marítima:** Es el arte o manera de gobernar, cuyo objetivo es el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero en el ámbito marítimo nacional, promoviendo un equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado. (Secretaría Técnica de la COMAEM, 2019).

b. **Uso y aprovechamiento sostenible de los recursos y ecosistemas:** Implica que las actividades económicas que se desarrollan a partir de los recursos y ecosistemas no ocasionan una disminución a largo plazo de ninguno de sus componentes, manteniendo su potencial para satisfacer las necesidades y pretensiones de las generaciones presentes y futuras. (FAO, 1999).

c. **Ámbito marítimo:** Constituido por el Dominio Marítimo, las aguas interiores, las zonas marino-costeras de influencia y las áreas de responsabilidad de la Autoridad Marítima Nacional en el ejercicio de funciones que recaen en el Estado al amparo de tratados de los que es parte. (Secretaría Técnica de la COMAEM, 2019).

d. **Realidad marítima:** Es la totalidad de situaciones o condiciones y capacidades en que se encuentran en un momento determinado los elementos componentes de los intereses marítimos, incluidas las actividades, aprovechamiento de sus recursos y uso de los medios requeridos. Es percibida por la población en diverso grado y medida, según su propia experiencia y la perspectiva en la que se sitúe. (Secretaría Técnica de la COMAEM, 2019).

e. **Intereses marítimos:** Son la expresión del deseo colectivo de la nación de usar y proteger nuestro Dominio Marítimo y aguas interiores, así como de cumplir con las funciones del Estado en áreas bajo su responsabilidad al amparo de tratados de los que es parte, aprovechando sus recursos, mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacionales en forma permanente. (Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos - CEEM).

f. **Poder naval:** Está constituido por las fuerzas navales, que incluyen los medios a flote, aeronavales, de Infantería de Marina y Operaciones Especiales, el establecimiento naval terrestre, así como la infraestructura de comando y control. (Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, IEHMP, 2016).

g. **Desarrollo sostenible:** Se basa en tres factores: sociedad, economía y medio ambiente, para satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones del futuro, para atender sus propias necesidades. (ONU 1987, Asamblea General, cuadragésimo segundo periodo de sesiones).

1.4.4. Situación actual del problema público

La PNM requiere contar con un indicador de política que permita valorar el desenvolvimiento de todas aquellas actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo y poder de esta manera evaluar en forma general su progreso en relación al problema público planteado.

En este sentido, se analizó el proyecto denominado "Hacia un manejo con enfoque ecosistémico del Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt" (GEMCH), desarrollado por los gobiernos del Perú y de Chile, con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS).

En dicho proyecto se evalúan múltiples actividades, como el transporte de carga en los espacios y vías marinas; la minería submarina y costera; la generación de energía y extracción de hidrocarburos; manufacturas y desarrollo urbano; turismo y gastronomía; actividades que proveen recursos alimenticios y no-alimenticios; recursos genéticos para fines biotecnológicos; recursos ornamentales; procesamiento de agua de mar con fines industriales; servicios de recreación, de ciencia y educación, etc.

El Informe Final del Proyecto GEMCH arrojó, como estimación del valor anual del flujo de bienes y servicios ecosistémicos que generan estas actividades, la cantidad de US$ 19,459 millones de dólares americanos, de los cuales al Perú le correspondía un 42% (US$ 8,175 millones). Sin embargo, para el caso de las cuentas nacionales solo se consideró al sector pesca como el único que estaría contribuyendo al producto bruto

interno, (aproximadamente en un 0.8 %), dejando de lado otras actividades relevantes, dado que no se cuenta con información estadística específica de otros sectores en el ámbito marítimo.

Del mismo modo, se pudo apreciar que, en países de la Unión Europea, como España, donde se viene implementando una Política Marítima a nivel Intergubernamental, se utiliza la valoración de actividades en términos de su aporte al PBI nacional, evaluando permanentemente sus proyecciones de crecimiento en función de los escenarios globales y regionales y las potencialidades del país, siendo esta una de las mejores maneras con las que se puede evaluar sus mejoras en relación a las políticas implementadas.

En este sentido, se determinó la conveniencia de elaborar un indicador de política, al cual se le ha denominado PBI Marítimo, el mismo que será desarrollado en coordinación con el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), de acuerdo al cronograma de trabajo de la tabla 15, habiéndose considerado preliminarmente para ello las actividades que se indican en el gráfico 3.

Gráfico 3: PBI marítimo: Propuesta de actividades consideradas



Fuente: Elaboración COMAEM.

Por otro lado, en forma conjunta con los diferentes representantes de los sectores componentes de la COMAEM, se analizó la evidencia que permitió comprender la dimensión de las variables consideradas, efectuando una breve descripción del tema e identificando el problema público, con sus respectivas fuentes, para concluir detallando a quienes estaría afectando.

Los párrafos que se presentan a continuación corresponden a una versión resumida y concreta de toda la información recolectada en las diversas reuniones efectuadas con los sectores, y que forma parte del acervo documentario de la COMAEM.

a. Gobernabilidad del ámbito marítimo

La gobernabilidad es el arte o manera de lograr la estabilidad institucional, legal y política de un país, a través de una efectiva toma de decisiones en la administración pública. Sirve para valorar el trabajo y el rendimiento del Gobierno.

La gobernabilidad abarca varias dimensiones. En nuestro medio, se describe como el grado de equilibrio entre las demandas sociales y la capacidad de respuesta gubernamental. El nivel de gobernabilidad existente en un país puede influir sobre

su nivel de competitividad a través de diversos canales como los culturales, sociales, políticos, macroeconómicos, microeconómicos, etc.

Una primera problemática es que, para la administración, control y promoción de las diferentes actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo peruano, el Poder Ejecutivo emite políticas que devienen en normas de diversos alcances, tanto de nivel sectorial, regional y local, de acuerdo con sus respectivas leyes y reglamentos, las cuales, en muchos casos, se desarrollan en forma incompleta, aislada y desarticulada.

Así, se han identificado omisiones, duplicidad y superposición de funciones, lo que debilita la gobernabilidad, al no contarse con la capacidad de regular o promover conductas colectivas a favor del manejo sostenible de los recursos naturales y el uso del Dominio Marítimo y las aguas interiores bajo un enfoque holístico.

Si la gobernabilidad es eficiente, el marco regulatorio que prevalece es claro y consistente, garantizando un entorno de negocios estable y propicio a los distintos actores vinculados al mar, su uso y aprovechamiento.

Si bien los Estados han ido avanzando de manera significativa en el fortalecimiento de sus Instituciones en materia de evaluación, prevención, monitoreo y fiscalización ambiental, así como en el ordenamiento de las pesquerías y la zona marino-costera, aún persisten problemas muy serios que atentan contra la utilización de los ecosistemas marinos y costeros, lo que limita su uso para contribuir al bienestar humano.[2]

La deficiente gobernabilidad limita el uso y aprovechamiento del potencial del Dominio Marítimo y las aguas interiores, lo que se evidencia cuando se compara la productividad obtenida en términos de resultados con nuestros países vecinos. Pese a que el Perú cuenta con mejores condiciones de productividad hidrobiológica y una posición geoestratégica ventajosa en el océano Pacífico para actuar como pivote regional frente al comercio marítimo, ellos obtienen mayores resultados económicos.[3]

Adicionalmente, una segunda problemática es que, si bien existen mecanismos de coordinación entre sectores y niveles de Gobierno, estos son poco eficaces y eficientes. Esto se sustenta en la alta informalidad en la apropiación del territorio para el ejercicio de actividades económicas y la pobre capacidad de fiscalización del Estado en materia de usos de los espacios, debido en parte a la ausencia de una Institución responsable y a la falta de definición clara de los límites de las competencias de diferentes Instituciones públicas.

Esta deficiente gobernabilidad afecta transversalmente a todas las actividades que conforman los asuntos vinculados con el ámbito marítimo. Ello, a su vez, conlleva consecuencias ambientales como la degradación de ecosistemas marinos, pérdida de la biodiversidad y hábitats de especies de interés, reducción de los stocks de las especies aprovechadas por el sector pesquero y de las especies que dependen de ellas,

2 Proyecto hacia un manejo con enfoque ecosistémico del gran ecosistema marino de la corriente de Humboldt. Reporte temático: Módulo V. Gobernanza. 2016. PNUD

3 Informe Proyecto GEF-PNUD: Estimación del valor económico total (VET) de los bienes y servicios ecosistémicos del gran ecosistema marino de la corriente del Humboldt (GEMCH), 2015.

entre otras. Asimismo, repercute sobre las dimensiones humanas de los ecosistemas, lo que genera conflictos de acceso y uso de los espacios y recursos naturales; pérdida de ingresos, empleo y oportunidades; fomento de la informalidad, al crear incertidumbre e inestabilidad en relación con emprendimientos empresariales y la misma gestión de los espacios y de los recursos naturales.

Por lo tanto, la débil gobernabilidad en el ámbito marítimo está ocasionando una serie de deficiencias a los actores vinculados con el mar, mayores costos, confusión e insatisfacción por excesiva burocracia, pérdidas de tiempo, entre otros. De mantenerse esta situación, se seguirá ahondando el problema de la falta de oportunidades para el mejor uso y aprovechamiento del Dominio Marítimo y las aguas interiores en beneficio de la sociedad peruana.

b. Influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales

El Perú concurre en más de una veintena de organizaciones y foros internacionales relativos al ámbito marítimo y oceánico, creados a través de instrumentos vinculantes, así como de decisiones políticas adoptadas en el plano internacional, respectivamente. Asimismo, ejecuta acciones de política exterior a nivel bilateral orientadas a resguardar los derechos e intereses en su Dominio Marítimo y aguas interiores. Esta participación internacional es responsabilidad del Ministerio de Relaciones Exteriores, en coordinación con los diversos actores nacionales vinculados a temas marítimos y oceánicos específicos.

Dado que coexisten múltiples actividades relacionadas con el ámbito marítimo, las cuales deben abordarse y conciliarse con la aplicación del marco normativo global, regional, nacional y sectorial, el referido Ministerio debe determinar cuál es la mejor estrategia de actuación para el Perú, en aras de una idónea promoción, protección y defensa de los intereses marítimos. En ese sentido, el nivel de participación e influencia es variado, dependiendo de las prioridades del país, a fin de asegurar y defender los aludidos intereses.

La falta de consenso nacional sobre ciertos asuntos del mar, no ha permitido hasta la fecha la participación del Perú en el principal régimen oceánico constituido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), instrumento internacional que facilita la comunicación internacional y promueve los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, como la utilización equitativa y sostenible de sus recursos, su constante estudio y conservación, y la protección y preservación del medio marino.

Cabe señalar que dicho régimen incluye a los instrumentos de implementación de la CONVEMAR; a saber, el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982 y el Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, los cuales versan sobre asuntos que podrían tener incidencia en el desarrollo futuro de la minería y la pesquería, actividades de gran importancia para el Perú.

Los desafíos que enfrentan los océanos requieren de una decidida acción de la comunidad internacional, principalmente con el objetivo de garantizar su conservación y uso sostenible. En esa línea, las metas del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 de las Naciones Unidas: "Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible", requieren, entre otras herramientas, de Instituciones sólidas y de un marco jurídico internacional común, a fin de afrontar los desafíos de los océanos de manera holística. Por ello, es importante que el Perú, en su calidad de país marítimo, participe activamente en las diferentes reuniones internacionales en las cuales se discuten dichas materias y se adoptan decisiones para concretar soluciones.

Prueba de esto último es el actual proceso que se viene desarrollando en el marco de la Organización de las Naciones Unidas a fin de elaborar un instrumento jurídicamente vinculante para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina en zonas fuera de la jurisdicción nacional. Si bien el Perú viene participando en dicha negociación, la cooperación y asistencia técnica que recibe es limitada, habida cuenta de su ausencia en el régimen de la CONVEMAR, lo que afecta su influencia en la referida negociación.

En la línea de lo antes expuesto, se procedió a elaborar dos tablas sobre los principales espacios internacionales (foros, instrumentos internacionales, organizaciones, entre otros) relativos al ámbito marítimo y oceánico en los cuales el Perú participa (tabla 6) y otra en la que, pese a estar vinculados sus intereses, el Perú no participa (tabla 7). Para el presente ejercicio únicamente se tomaron como referencia los espacios multilaterales. Esta lista no agota los ámbitos de participación del Perú en asuntos marítimos u oceánicos.

Tabla 6. Principales espacios internacionales relativos al ámbito marítimo y oceánico en los que participa el Perú

Principales espacios internacionales relativos al ámbito marítimo y oceánico en los que participa el Perú	
Organización de las Naciones Unidas (ONU)	Resoluciones anuales aprobadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas: los océanos y el derecho del mar y la pesca sostenible
	Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (UNICPOLOS)
	Conferencia de las Naciones Unidas para apoyar la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible (The Ocean Conference).
	Conferencia intergubernamental sobre un instrumento internacional jurídicamente vinculante relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional
Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)	Comité de Pesca (COFI)
	Comisión de Pesca en Pequeña Escala, Artesanal y Acuicultura de América Latina y el Caribe (COPPESAALC)
	Conferencia Regional de la FAO para América Latina y el Caribe
	Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (Acuerdo MERP)
Organizaciones Regionales de Ordenamiento Pesquero	Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT)
	Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur (OROP-PS)
Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO)	Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI)

Organización Marítima Internacional (OMI)	Consejo de la OMI	
	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado	
	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL)	
	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado. (Convenio de Formación)	
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEP)	Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de animales silvestres, 1979	
	Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, 1973	
	Convención sobre la Diversidad Biológica, 1992	
Organizaciones regionales	Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)	
Organización de los Estados Americanos (OEA)	Comisión Interamericana de Puertos (CIP)	Reunión Ordinaria de la CIP
		Comité Ejecutivo de la CIP
Otros	Comisión Ballenera Internacional (CBI)	
	Acuerdo sobre la Conservación de Albatros y Petreles (APAC)	
	Convención Interamericana para la Protección y Conservación de las Tortugas Marinas (CIT)	
	Conferencias "Our Ocean"	
	Tratado Antártico	

Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019.

Tabla 7. Principales espacios internacionales relativos al ámbito marítimo y oceánico en los que el Perú no participa.

Principales espacios internacionales relativos al ámbito marítimo y oceánico en los cuales no participa el Perú	
Organización de las Naciones Unidas (ONU)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR)
	Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, 1994
	Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, 1995
	Autoridad Internacional de los Fondos Marinos
	Tribunal Internacional del Derecho del Mar
	Comisión de Límites de la Plataforma Continental
Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO)	Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, 2001
Organización Marítima Internacional (OMI)	Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los Buques Pesqueros
	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995
	Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969
	Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima, 1988, y su Protocolo
Organización Internacional del Trabajo (OIT)	Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019.

La limitada presencia del Estado peruano en el principal régimen internacional solo permite un nivel medio de influencia en los diferentes espacios internacionales, particularmente en las materias relacionadas con la promoción y defensa de nuestros intereses marítimos. En esa línea, el hecho que el Perú no sea parte de importantes tratados internacionales sobre asuntos marítimos y oceánicos impide o limita la participación del Estado peruano en reuniones internacionales en las cuales se discuten las soluciones para los desafíos que enfrentan los mares y océanos. A ello deben sumarse algunas limitaciones adicionales, entre las que se encuentran las de carácter presupuestal, carencia de personal especializado, insuficiente coordinación de estrategias debido a la falta de continuidad en la orientación sectorial y una inadecuada orientación política.

Cabe resaltar que la promoción y defensa de nuestros intereses marítimos deben estar en sintonía con las normas del derecho internacional, particularmente de las devenidas en derecho internacional consuetudinario y los principios generales del derecho, que son de obligatorio cumplimiento para el Perú. De manera consecuente, con ello, el Estado peruano ha asumido un compromiso formal frente a la comunidad internacional de actuar de manera consistente con el derecho internacional.[4]

c. Desarrollo productivo del ámbito marítimo

Se entiende como desarrollo productivo del ámbito marítimo a la capacidad de los océanos de ofrecer importantes usos y recursos y la habilidad de aprovechar y agregar valor a los bienes y servicios en beneficio del ser humano, sobre la base del mejor aprovechamiento de los factores de producción y de sus potencialidades.
Los bienes y servicios vinculados al ámbito marítimo están relacionados con las siguientes actividades productivas: pesquería, acuicultura, producción genética y farmacéutica, minería, explotación de hidrocarburos, turismo, entre otras del ámbito marítimo.
Por otro lado, se debe mencionar que el comercio marítimo comprende actividades como: el servicio de transporte (cabotaje e internacional), los servicios portuarios, los servicios logísticos, la construcción y reparaciones de naves, entre otras; las cuales han sido desarrolladas independientemente.

(1) Pesquería

El mar peruano presenta características especiales y es considerado como uno de los más ricos del mundo. En él se desarrolla la actividad pesquera artesanal e industrial, actividades productivas que dinamizan la economía de todo el litoral del país y contribuyen con la seguridad alimentaria.

Sobre la actividad pesquera marítima, el Perú posee cerca de 3,080 kilómetros de costa. Frente a ella, su mar adyacente alberga el hábitat de una importante diversidad de especies de peces, moluscos, crustáceos, equinodermos y algas, debido principalmente al afloramiento de la corriente peruana o de Humboldt. Actualmente la actividad pesquera peruana se sustenta principalmente por el recurso anchoveta[5] y, en menor proporción, los recursos pota, jurel y caballa.[6]

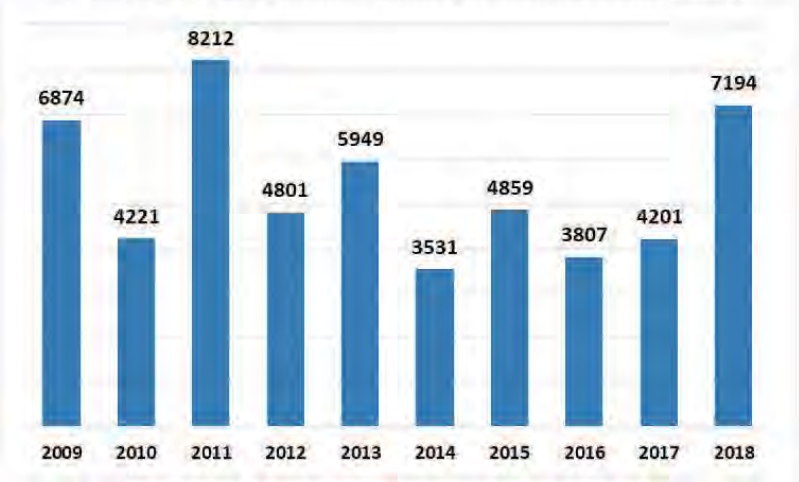
4 Véase la Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el Asunto Relativo al Diferendo Marítimo entre el Perú y Chile, de 27 de enero de 2014, párrafo 178.

5 La segunda temporada de pesca de anchoveta de 2018, en la zona norte centro, alcanzó un desembarque acumulado de 2,060,5 TM. Fuente: Boletín del Sector Pesquero. Ene 2019, PRODUCE.

6 Para 2019, PRODUCE estableció una cuota de 450,000 TM para el recurso pota o calamar gigante. Fuente: Nota de prensa de PRODUCE, 22 de mayo de 2019.

Cabe destacar que, según el artículo 5 de la Ley General de Pesca, aprobada por Decreto Ley N° 25977, "se reconoce a la actividad pesquera como un quehacer permanente de carácter discontinuo, en razón de la naturaleza aleatoria de los recursos hidrobiológicos", dado que son vulnerables a los impactos de las actividades antropológicas, fenómenos climáticos y oceanográficos, así como por el cambio climático. En el gráfico 4 se visualiza el comportamiento aleatorio de los recursos hidrobiológicos en la última década. Nótese que durante los años de la presencia del fenómeno de El Niño (2010 y 2016) el desembarque del sector pesquero decayó.

Gráfico 4. Pesca marina (miles de toneladas métricas)

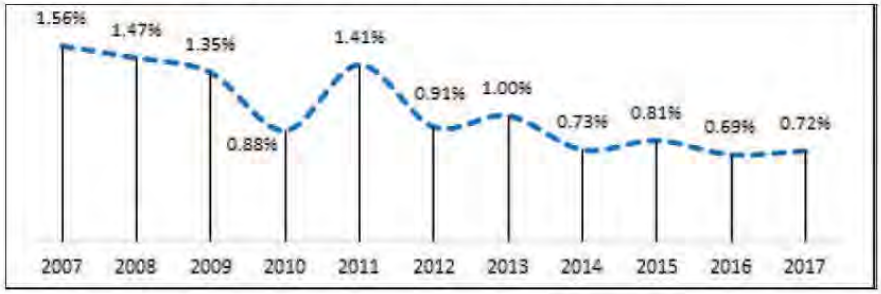


Fuente: Ministerio de la Producción, OGEIEE. (Recursos Marinos y continentales)

Es así que las expectativas económicas del sector pesquero son positivas, debido a su buen desenvolvimiento en el 2017, año en que se registró un desembarque de 4,201 miles de TM en recursos hidrobiológicos, lo que representa un incremento del 10% de recursos pesqueros, respecto al año anterior, equivalente a 394 miles de TM adicionales para su procesamiento industrial y consumo humano directo (fresco). Así como en el 2018 alcanzó un volumen de 7,194 miles de TM que representa un significativo incremento de 2,993 miles de TM (71.2%)

En términos de cuentas nacionales, se estima que el sector pesquero (extracción y procesamiento) alcanzó una participación del 0.7% del PBI nacional en el 2017, equivalente a un aporte económico de S/ 3,707 millones, tal como se puede apreciar en el gráfico 5. Ello significa un alza del 7% del VAB del sector respecto al año anterior, escenario que permitió el dinamismo del sector en la generación de empleo y divisas.

Gráfico 5. PBI de la actividad de extracción: pesca
(% aporte al PBI nacional, 2007-2017)



Nota: Precios constantes 2007. / **Fuente.** INEI.

Asimismo, el sector pesquero y acuícola es un sector generador de divisas. En el 2018, el sector generó US$ FOB 3,306,4 millones, lo que significa un alza del 15.04% respecto al año anterior. Igualmente, el sector pesca, en el último quinquenio, mantiene una participación del 7.15% del total exportado a nivel nacional, contribución que le permite posicionarse en el cuarto lugar entre los sectores económicos que generan el mayor ingreso de divisas al país, solo después del sector de energía y minas, agricultura y pecuario. (PRODUCE, 2019)

Por otra parte, en el 2017 se estimó una PEA del sector pesca y acuícola (extracción y procesamiento) de 129,700 personas, lo que representaba el 1% de la PEA nacional. La pesca artesanal tiene la mayor participación, con 44% (57,500 personas) de la PEA del sector, seguido de la actividad industrial pesquera (27%), la pesca continental (17%), la actividad acuícola (5%) y otras relacionadas con la pesca (7%)[7]. Se estima que el aumento de las exportaciones en 2018 significó un aumento del empleo en 4,900 puestos de trabajo.

Del mismo modo el consumo aparente de recursos hidrobiológicos en el 2018 fue de 25.4 kg por habitante al año, en el cual las preferencias de consumo corresponden principalmente a productos en estado fresco (60%), seguido de productos congelados (26%), conservas (13%) y, en menor proporción, curados (1%); el cual tiende a incrementarse como resultado de los programas implementados y la cultura culinaria del Perú.

En ese sentido, la producción pesquera constituye una de las principales fuentes de alimento para la población y genera sustento económico para las comunidades costeras que dedican su actividad a la pesca artesanal y de pequeña escala. De igual manera, dinamiza la economía de una u otra manera en los eslabones de la cadena productiva pesquera.

Respecto a las problemáticas que afectan al sector pesquero y acuícola, entre las principales se encuentra la pesca ilegal, la informalidad, la variabilidad climática y el cambio climático; adicionalmente, los pescadores tienen un bajo nivel de organización y capacidad de gestión, lo que afecta los niveles óptimos de producción, sus beneficios económicos sujetos a la abundancia de los recursos, estacionalidad, demanda y sus propias necesidades.[8]

En los últimos años, se ha venido presentando en el mundo el gran problema de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), que se produce prácticamente en todas las pesquerías e incluye una serie de actividades ilícitas como pescar sin permiso fuera de temporada, utilizar artes de pesca proscritas, no respetar las cuotas de captura, y no declarar o dar información falsa sobre el peso y las especies de la captura. Esta realidad representa una amenaza directa para el logro de la conservación y el ordenamiento sostenible de la pesca en el ámbito mundial, lo que puede producir grandes pérdidas económicas y sociales, y tener efectos negativos sobre la seguridad alimentaria y el medio ambiente marino.

7 Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO) 2017. Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

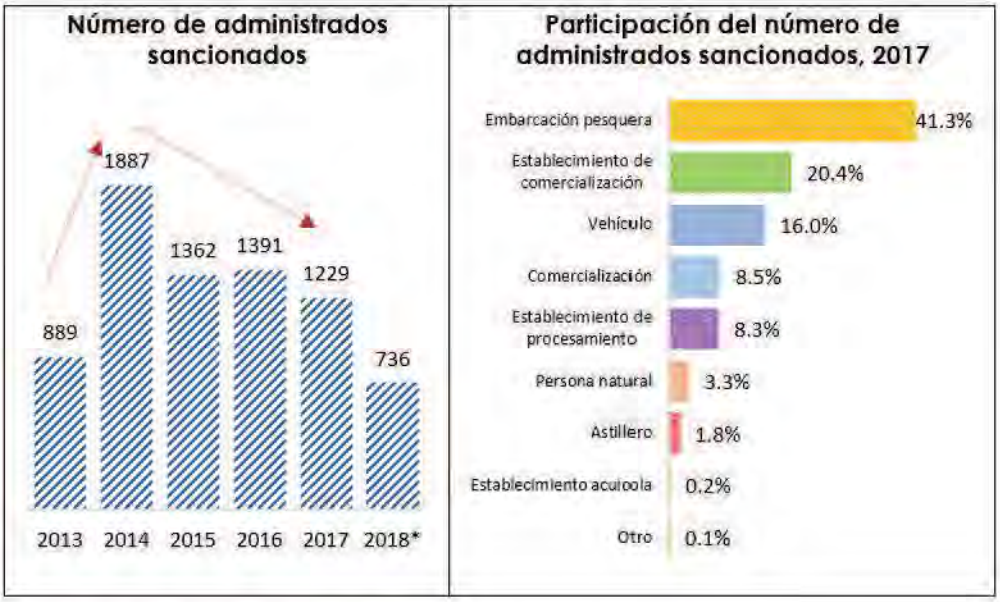
8 Informe Proyecto Manejo Integrado Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt, Módulo IV Aspectos Socioeconómicos, octubre, 2002.

El Perú también registra esta problemática. Solo en el 2015 el país perdió US$ 360 millones por la pesca ilegal, y con frecuencia hay denuncias sobre embarcaciones extranjeras que ingresan a nuestro Dominio Marítimo sin autorización, para extraer ilegalmente recursos como el atún o la pota (PRODUCE, 2019).

Las acciones de fiscalización de la Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanción (DGSFS), dadas a través de la detección de infracciones administrativas y la posterior imposición de multas y decomisos, se programan y ejecutan en todas las actividades que directa o indirectamente tienen por objetivo la utilización de los recursos hidrobiológicos del mar y aguas continentales.

En los últimos cinco años, de los reportes de ocurrencia de infracciones administrativas se observa un promedio de 1,352 administrados sancionados por año. En el 2017, el mayor número de administrados sancionados corresponde a infracciones realizadas por embarcaciones pesqueras (41.3%), seguido de los establecimientos de comercialización (20.4%) y vehículos (16.0%), tal como se puede apreciar en el gráfico 6.

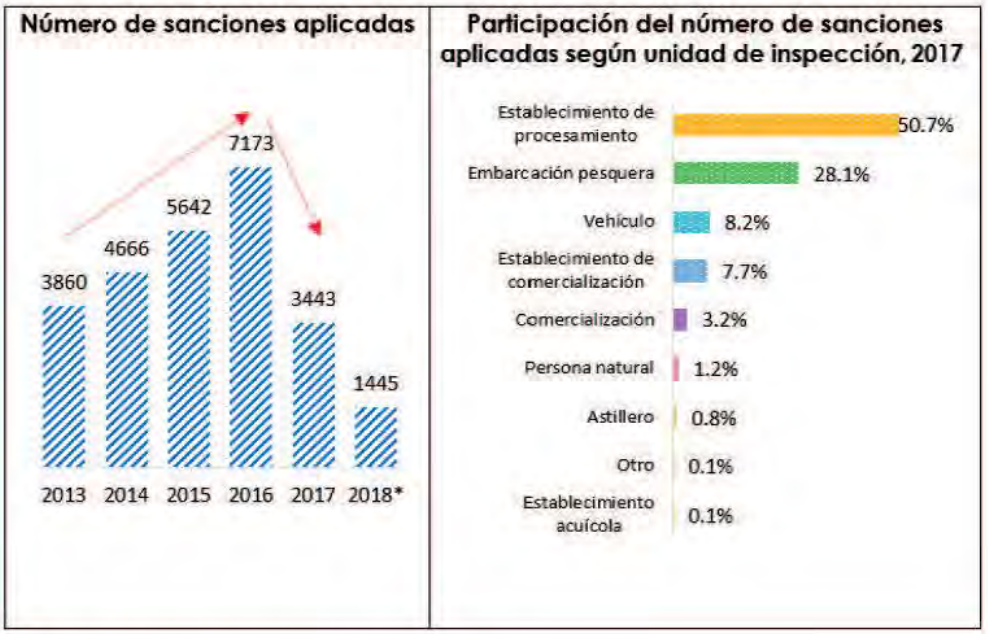
Gráfico 6. Reporte de infracciones administrativas



Nota: Reporte de ocurrencias hasta abril de 2018.
Fuente. INEI. Ministerio de la Producción, Reporte de Ocurrencias de la DGSFS.

En este mismo sentido, en el gráfico 7 se puede apreciar que el número de sanciones aplicadas ha tenido una tendencia creciente hasta el 2016. Sin embargo, en el 2017, el número de sanciones disminuye en un 52% respecto al año anterior. Por unidad de inspección, se puede inferir que los establecimientos de procesamiento pesquero acumulan más infracciones, seguidos de las embarcaciones pesqueras y vehículos. En el último quinquenio, el mayor porcentaje (64%) de sanciones aplicados derivó en el decomiso del recurso hidrobiológico.

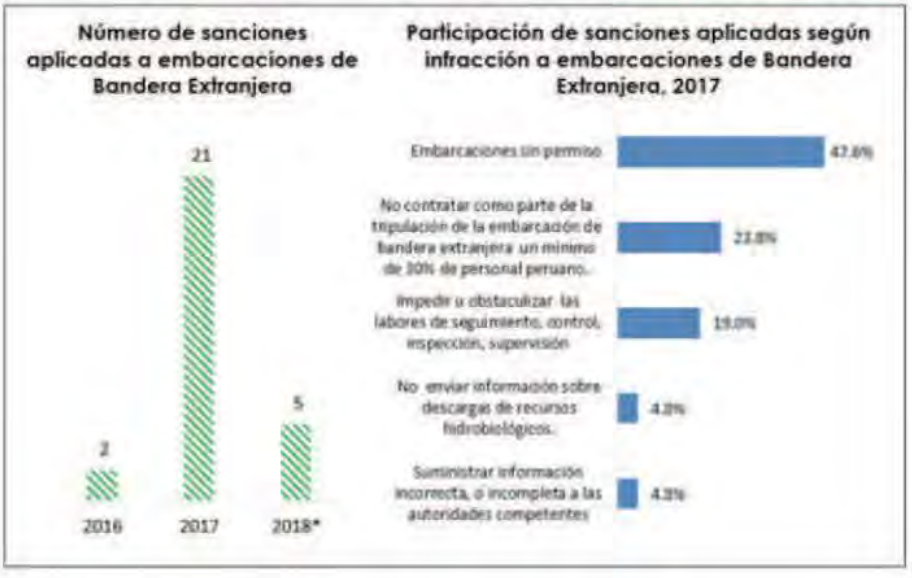
Gráfico 7. Reporte de sanciones aplicadas



Nota: Reporte de ocurrencias hasta abril de 2018.
Fuente. INEI. Ministerio de la Producción, Reporte de Ocurrencias de la DGSFS.

De otro lado, se ha identificado que la mayor proporción de pesca ilegal es realizada por embarcaciones que operan fuera de los espacios marítimos bajo la jurisdicción de los Estados que les asignan bandera, ya sea en alta mar o en las zonas económicas exclusivas de otros países. En tal sentido, conforme a los reportes de ocurrencia de infracciones administrativas, se observa que, del total de los administrados sancionados según embarcaciones pesqueras, el 2.2% corresponde a embarcaciones de bandera extranjera.

Gráfico 8. Sanciones aplicadas a las embarcaciones de bandera extranjera



Nota: Reporte de ocurrencias hasta abril de 2018.
Fuente. INEI. Ministerio de la Producción, Reporte de Ocurrencias de la DGSFS.

En cuanto al número de sanciones aplicadas a las embarcaciones de bandera extranjera, estas en el 2017 llegaron a 21. El mayor número de sanciones aplicadas correspondió a infracciones realizadas por embarcaciones sin permiso (47.6%), no contratar como parte de la tripulación de la embarcación de bandera extranjera un mínimo de 30% de personal con nacionalidad peruana (23.8%), e impedir u obstaculizar las labores de seguimiento, control, inspección y supervisión (19.0%). Asimismo, el volumen decomisado fue de 711 TMB. (PRODUCE, 2019)

Los reportes de ocurrencia también señalan que, en el 2017, la mayor participación de sanciones aplicadas a embarcaciones de bandera extranjera fue por la extracción ilegal de la especie bonito (19.0%), atún (9.5%) y, en menor proporción, perico, barbudo y pota, con 4.8% cada uno.

Según los resultados del Censo Nacional de la Pesca Artesanal del Ámbito Marítimo (CENPAR, 2012), existen alrededor de 16,045 embarcaciones artesanales distribuidas en el litoral costero nacional, de las cuales el 39.5% (6,333) contaban con permiso de pesca vigente y el resto (60.5%) no tenía ese permiso. No contar con un permiso de pesca no inhibe al armador de utilizar la embarcación para la realización de las faenas de pesca, situación que lleva a la sobreexplotación de los recursos hidrobiológicos y debilita las condiciones de extracción futura y alimentación para el consumo local. Las razones que los armadores manifiestan para no contar con permiso son el desconocimiento del trámite (59.3%), escasos recursos económicos (12.9%) y otros consideran que el trámite es complicado (12.6%).

La informalidad en la actividad pesquera artesanal conlleva a que las embarcaciones presenten bajas condiciones sanitarias y no cuenten con sistemas de preservación para los recursos extraídos. Estos factores tienen como consecuencia la disminución de la calidad de los productos pesqueros ofrecidos al mercado local, que debilita su poder de negociación, el cual los lleva a recibir precios bajos por el producto ofrecido. Además, ello se contrapone a los objetivos de lograr el incremento del consumo de pescado.

En efecto, según el CENPAR 2012, el 74.6% de las embarcaciones carece de un certificado de protocolo sanitario y el 28.2% no utiliza o no tiene sistema de preservación, situación que no asegura la calidad del producto final y lleva a los pescadores a recibir precios bajos por sus productos y a tener que venderlos lo más rápido posible al final de la faena de pesca.

En el 2017, mediante Decreto Legislativo N° 1273, que facilita el desarrollo de la actividad pesquera artesanal a través de la formalización de embarcaciones de hasta 6.48 de arqueo bruto, se permitió la formalización de 8,418 embarcaciones artesanales. Esta cifra se suma a las 6,274 embarcaciones artesanales del Registro de Embarcaciones Pesqueras (SAPE), hasta llegar a un total de 14,692 embarcaciones formales a nivel nacional, es decir, con permiso de pesca vigente, tal como se puede apreciar en la tabla 8.

Tabla 8. Embarcaciones artesanales con permiso de pesca vigente

Arqueo bruto	SAPE	SIFORPA	Total
0		118	118
De 0 a 6,48	2,145	8,300	10,445
De 6.48 a más	1,751		1,751
Sin dato	2,378		2,378
Total	**6,274**	**8,418**	**14,692**

Fuente: Ministerio de la Producción, Dirección General de Pesca Artesanal.

Por otro lado, según el "Diagnóstico del sector pesquero y acuícola frente al cambio climático y lineamientos de adaptación", publicado por el Ministerio de la Producción en el 2016, en el Perú se ha identificado como las principales consecuencias de la variabilidad climática y del cambio climático a la temperatura y precipitación , al aumento del nivel del mar, a los eventos climáticos extremos, a la distribución de las masas de agua en el afloramiento y a la acidificación de los océanos.

En el mismo documento, se identifican los principales impactos ecológicos y socioeconómicos, que son ocasionados tanto por la variabilidad climática y el cambio climático, como por el cambio en la productividad, el cambio en la distribución de especies, el incremento de la variabilidad de captura, cambios en la estacionalidad de producción y cambios en el nivel del mar.

Asimismo, dentro de los impactos directos se tiene: infraestructura dañada, engranajes dañados en el mar, pérdida/incremento de las rutas de navegación e inundaciones de comunidades de pesca. Y dentro de los impactos socioeconómicos, se tiene: afluencia de pescadores migrantes, salud reducida debido a enfermedades y reducción de la rentabilidad.

Por otro lado, cabe recalcar que la pesca artesanal se practica a lo largo de todo el litoral peruano, donde existen pesquerías artesanales (pelágicas y demersales). La pesca artesanal es una actividad importante para la economía local. El número de pescadores artesanales registrados al 2018, según el Instituto del Mar del Perú, es de 44,161. Dentro de los principales recursos descargados, se encuentran: pota, perico, calamar, caballa, coco, lorna, cabinza, caracol, pulpo, pejerrey, concha de abanico, cachema, lisa, bonito, suco, corvina, chita, jurel y macroalgas.

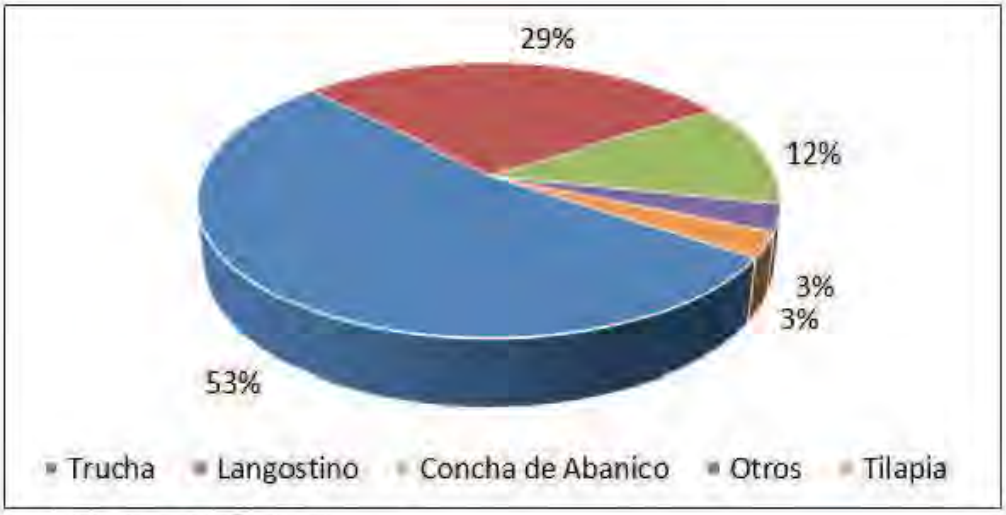
En adición, las organizaciones e Instituciones sociales de la costa norte del Perú están preocupadas por la gestión del desarrollo de zonas marino-costeras, ya que consideran que la actividad de hidrocarburos en la costa, tanto en la fase exploratoria como de explotación, implicaría el alejamiento de los recursos pesqueros de importancia económica. En tal sentido, exigen que el Estado asuma una visión de gestión concertada del territorio en la zona marino-costera, encaminada a acciones de protección y de recuperación ambiental.

(2) Acuicultura

Si bien el comportamiento creciente en el consumo de productos de la acuicultura, aunado al incremento en el precio de estos productos, hacen de estas actividades acuícolas una excelente oportunidad de negocio, aún no se desarrollan de manera ordenada, ya que muchas actividades son realizadas por productores de bajos ingresos, algunos de ellos con bajo o nulo nivel de conocimiento técnico, cuya prioridad es generar el sustento diario de su familia y la satisfacción de sus necesidades básicas.

En el Perú, para el 2018, el principal recurso hidrobiológico acuícola es la trucha, que se produce en la mayoría de los departamentos altoandinos. Le siguen los langostinos obtenidos principalmente en Tumbes y en menor proporción en Piura, y la concha de abanico, con una producción concentrada en Ica, Áncash y Piura. Otras especies como la tilapia representa solo el 3%, mientras que el camarón, los peces amazónicos, entre otras especies, representan apenas alrededor de 3%, tal como se puede apreciar en el gráfico 9.

Gráfico 9. Cosecha de recursos hidrobiológicos procedentes de la actividad de acuicultura según especie, 2015



Fuente: Ministerio de la Producción.

Entre las causas que afectan la viabilidad económica del sector acuícola, se observan: el uso inadecuado de los sistemas de innovación tecnológica, el limitado capital humano y social, la falta de política de incentivos, la contaminación del agua de mar, la ineficiente integración a cadenas de valor y al inadecuado marco legal y normativo (esta última es de responsabilidad exclusiva del Estado).

El principal problema de la acuicultura es la informalidad. Se estima que el 47% de los productores acuícolas a nivel nacional realizan la actividad de manera informal, es decir, no cuentan con la resolución de autorización correspondiente. La existencia de una acuicultura informal, principalmente, se da en las categorías productivas para Acuicultura de Micro y Pequeña Empresa (AMYPE) y Acuicultura de Recursos Limitados (AREL), con incidencia en las regiones andinas y amazónicas.

Gráfico 10. Estimación de productores acuícolas informales*, 2017



Fuente: Ministerio de la Producción, Dirección General de Acuicultura.

Dicha informalidad dificulta la asociatividad de los acuicultores, financiamiento de la producción, acceso al mercado local y regional, entre otros aspectos. Asimismo, formalizarse les permitirá participar en licitaciones públicas o privadas, ser sujetos a financiamiento por parte de entidades estatales y privadas. Al Estado le permitiría conocer la real dimensión de la acuicultura, promover su desarrollo, entre otros aspectos.

(3) Recursos genéticos y farmacéuticos

Desde la óptica de la diversidad genética, el Perú es un país con variabilidad ecosistémica importante. Esto implica conocer el potencial de esta biodiversidad para su amplia utilización, con apoyo de procesos convencionales y de la biotecnología moderna, considerando construir y desarrollar un sistema regulatorio basado en la aplicación de análisis de riesgo transparentes y científicos, capaces de garantizar la inocuidad y trazabilidad de los bienes y servicios obtenidos a través de la aplicación de la biotecnología moderna.

La biodiversidad marina supone menos del 10% de la investigación en este campo a nivel global. Recién hacia fines del siglo XX se descubrieron nuevos ecosistemas basados en la quimiosíntesis en el fondo del océano, presencia de organismos fotosintéticos más abundantes del planeta, así como moléculas, producidas por este tipo de organismos, que pueden ser utilizados como medicamentos, cosméticos, suplementos nutricionales, así como para el diagnóstico o la detección de enfermedades a través de codificación de proteínas o enzimas.
Estos ecosistemas marinos deben ser tenidos en cuenta para establecer medidas de protección, ya que el deterioro de los mismos puede poner en peligro los recursos genéticos, inquietud acogida a nivel mundial.

(4) Minería e hidrocarburos

El Perú cuenta con un potencial minero significativo en su Dominio Marítimo. En su plataforma continental (suelo y subsuelo marino) cuenta con la presencia de nódulos polimetálicos, costras de manganeso, depósitos de sulfuro e hidrocarburos que constituyen una fuente importante de recursos.

La minería submarina es aún incipiente en el Perú. Para su exploración y explotación se demanda de tecnología especializada y nuevos e innovadores procedimientos, dado el tipo de ambiente donde se llevaría a cabo. Sin embargo, se teme que este tipo de minería pueda dañar significativamente los frágiles hábitats del lecho marino y sus ecosistemas, siendo sus impactos aún inciertos.

Desde el siglo XX, la extracción de hidrocarburos en la plataforma continental se viene efectuando de manera limitada en el norte del país, tanto en la Zona Tropical (Lote Z-1) como en la Zona Norte-Centro (Lote Z-2B), lo que representa actualmente en promedio el 30% de la producción total del país.

Un aspecto relevante de esta actividad sería el riesgo de una posible contaminación al medio marino; sin embargo, para el desarrollo de actividades en el subsector Hidrocarburos, se elabora un Estudio de Riesgos donde se analizan los riesgos y se proponen medidas para mitigar, evitar, escalar, transferir y aceptar los mismos. Asimismo, se elabora un Plan de Contingencias para tomar acciones en caso ocurra un evento negativo. Por otro lado, si bien la creación de reservas busca contribuir al desarrollo sostenible, debe entenderse que la misma puede coexistir con las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos, sin restricciones económicas y asegurando así futuras inversiones offshore en el país.

Otro aspecto a señalar es que aún no se conoce con exactitud el potencial existente de los recursos minerales en nuestro Dominio Marítimo. Por ello, es necesario formular, en el más alto nivel político, un planeamiento estratégico que permita en un tiempo apropiado evaluar su realidad y proyectar su utilización sostenible en un escenario futuro.

Para un país cuya minería es gravitante en la economía nacional, este conocimiento, así como las proyecciones que se hagan para su empleo, son de gran importancia, pues el volumen de minerales submarinos que se obtengan podría reemplazar al volumen de los que se consigue por los métodos convencionales de la minería terrestre.

Ahora bien, debe llamarse la atención sobre la exploración y explotación de recursos minerales en espacios más allá de la jurisdicción nacional (fondos marinos), habida cuenta que actividades de esta índole podrían causar un impacto en las economías minero dependientes, como la peruana.

Sobre el particular, se conoce que, en el marco del derecho internacional del mar, los fondos marinos y sus recursos son patrimonio común de la humanidad; es decir, su exploración y explotación debe realizarse en beneficio de toda la humanidad. Sin perjuicio de ello, el foro de discusión sobre dichas actividades, así como su regulación, corresponde a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA), de cuyo acuerdo constitutivo el Perú no es Estado parte; por lo tanto, no tiene derechos o beneficios derivados de esta exploración y explotación.

(5) Turismo Marino - Costero

El turismo es un sector que contribuye al desarrollo de los países y es un factor preponderante en la lucha contra la pobreza debido a que es un importante generador de empleos. Se proyecta que, al término del 2019, el país reciba un total de 4.44

millones de turistas internacionales, 0.4% de crecimiento respecto al 2018. Cabe resaltar que el PBI turístico aporta el 3.9% del PBI nacional, siendo las actividades más relevantes el transporte de pasajeros, la provisión de alimentos y bebidas, alojamiento, industria cultural, recreativa y deportiva, agencias de viajes, entre otros. Asimismo, el empleo turístico aporta al 7.9% de Población Económicamente Activa a nivel nacional (MINCETUR, 2019).

La Organización Mundial del Turismo define al turismo costero como el conjunto de actividades turísticas que tienen su base en tierra costera, como la natación, el surf, tomar el sol y otras actividades costeras de ocio, recreo y deporte que tienen lugar a orillas de un mar, un lago o un río; y, como turismo marítimo, a todas aquellas actividades que tienen su base en el mar, como los cruceros, la navegación en yates o barcos y los deportes náuticos, e incluye sus respectivos servicios e infraestructuras en tierra. Para efectos de la presente PNM, se ha incluido el término turismo marítimo – costero, a fin de considerar estos dos tipos de actividades.

El ámbito marítimo nacional cuenta con variados recursos turísticos y un rico legado histórico y cultural que le otorgan un potencial para constituirse en un importante destino en las zonas marino-costeras, con un clima templado y estable, con islas, balnearios y playas de condiciones oceanográficas especiales para los deportes acuáticos. El desarrollo de la oferta turística es diversa y atractiva, y está íntimamente vinculada con las reservas naturales, los ecosistemas acuáticos, las actividades de aventura, la arqueología marina, los cruceros internacionales, entre otros.

Es preciso indicar que la actividad turística ligada a ecosistemas marinos costeros se viene incrementando en diversos espacios del litoral, brindando oportunidades a pobladores locales y en muchos casos a pescadores artesanales, los cuales realizan dicha actividad para obtener recursos económicos, como por ejemplo la observación de fauna marina; entre los taxones más observados están los mamíferos marinos destacando entre ellos las ballenas jorobadas, lobos de mar, delfines; otro taxón importante son las aves pelágicas, las tortugas marinas , entre otros. Es importante destacar que el arribo de turistas a las Islas Ballestas en el 2018 alcanzó el ingreso de 499,199 visitantes, habiéndose incrementado de más del 100% en solo 5 años (MINCETUR – VMT).

Para el desarrollo de segmentos turísticos especializados en el ámbito marino costero como el avistamiento de ballenas jorobadas en el destino "Playas del Norte", se tienen pendientes algunas regulaciones como la diferenciación de las rutas migratorias de las ballenas versus la ruta de comercio de los buques de carga de gran calado a efectos de evitar colisiones, sobre todo en la zona norte del Perú. Este segmento turístico viene creciendo en los últimos años a pasos agigantados representando una oportunidad de desarrollo para los pescadores y pobladores de la zona de Tumbes y Piura principalmente.

La temporada de avistamiento se dan entre los meses de agosto hasta finales de octubre, las ballenas llegan a las costas de nuestro país desde la Antártida para reproducirse o dar a luz a sus crías; luego, retornan a las aguas polares en búsqueda de alimento. Se calcula que llegan hasta 2,000 ballenas por temporada a las playas de los Órganos, Cabo Blanco y Punta Sal, destacando las ballenas jorobadas, que se

imponen majestuosas con un inmenso tamaño, de hasta DIECISIETE (17) metros de longitud y casi CUARENTA (40) toneladas.

Asimismo, el Plan Estratégico Nacional de Turismo del Perú (PENTUR) al 2025 señala al surf como un nicho especializado con gran potencial de desarrollo. Es así que, en los últimos años este deporte ha incrementado el número de sus seguidores y diversos deportistas nacionales vienen compitiendo en diferentes campeonatos internacionales consiguiendo importantes logros para el país. Los principales mercados de donde provienen los surfistas extranjeros son Brasil y Estados Unidos.

Las zonas costeras más visitadas son: la Costa Verde, el sur de Lima, Huanchaco, Chicama, Pacasmayo, Lobitos, Cabo Blanco, los Órganos y Máncora, zonas donde se ubican los principales rompientes del Perú, siendo un patrimonio natural aún no reconocido pero que posee gran potencial para posicionar al Perú como un destino turístico mundial de surf.

Entre las principales características de las costas del Perú para posicionarnos como un destino de surf tenemos:

(a) Posible de ser visitado los 365 días del año: consistencia de sus olas.

(b) Calidad de las olas se expresa por la longitud, tamaño y forma de las mismas.

(c) Playas sin tiburones y otras especies: ausencia de tiburones.

(d) Belleza de Paisajes Naturales: el surfista valora el aspecto natural y poco intervenido de los lugares donde practica surf.

(e) Poca gente en las olas: destino donde existe todavía poca presencia de personas surfeando a comparación de otros destinos internacionales como EEUU, Brasil o Francia, con lo cual hace tranquila la práctica de la actividad.

(f) Cultura relacionada al surf: el surf se enmarca en la historia de la cultura moche, quiénes fueron la primera cultura en vincularse con las olas a través de los caballitos de totora.

(g) Ley y Reglamentación de Protección de Rompientes: que busca evitar los derechos de uso del área acuática, derechos para el desarrollo de obras u otros derechos que afecten o se superpongan con el área de la rompiente.

(h) Lugares con elementos diferenciadores:

- Punta Rocas una de las olas más consistente del mundo.
- Chicama, la ola más larga del mundo.
- Pacasmayo con las condiciones perfectas para actividades como: Wind y Kite Surf.
- Lobitos con olas de alto nivel y un ambiente tranquilo para el Surfista.
- Cabo Blanco, una ola tubular perfecta.

Gráfico 11. Productos identificados para el Surf



Fuente: Perfil del potencial del turista de aventura: El Surfista. PROMPERU 2019

Según la investigación realizada por PROMPERU y la ATTA (Adventure Travel Trade Association), alrededor de 1.8 millones de viajeros de aventura, procedentes de los SEIS (06) mercados evaluados, estarían "muy interesados" en venir al Perú para practicar surf en el 2019 y 2020. Más de la mitad de estos viajeros reside en Brasil, convirtiéndose en el mercado más interesado en practicar este deporte en nuestro país. El segundo lugar lo ocupa Estados Unidos (principal mercado emisor de turistas de larga distancia para el Perú), con más de medio millón de surfistas "muy interesados" en visitarnos.

Gráfico 12. Turistas relacionados con la práctica del Surf



Fuente: Estrategia para el Desarrollo Turístico del Segmento Surf, MINCETUR 2013

Del mismo modo, el Plan Estratégico Nacional de Turismo del Perú PENTUR al 2025 señala que el Turismo de Cruceros se constituye como una gran oportunidad para abrir el mercado turístico, a través de un trabajo coordinado con los sectores involucrados en el ámbito público (Autoridad Portuaria Nacional, Empresa Nacional de Puertos, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, SUNAT, Migraciones, Policía Nacional del Perú); de acuerdo al informe de turismo de cruceros de la Organización Mundial de Turismo, el turismo de cruceros es la modalidad turística de más rápido crecimiento en el mercado de viajes de placer, además señala que América Central y del Sur constituyen destinos prometedores para el arribo de cruceros.

De acuerdo al ranking de principales países de Sudamérica, el Perú se ubica en el sexto país de Sudamérica en recibir cruceros, por debajo de países como Argentina, Uruguay, Brasil, Chile y Colombia. En el gráfico 13 se pueden apreciar los itinerarios de cruceros en América del Sur.

Gráfico 13. Turismo de Cruceros en Sudamérica



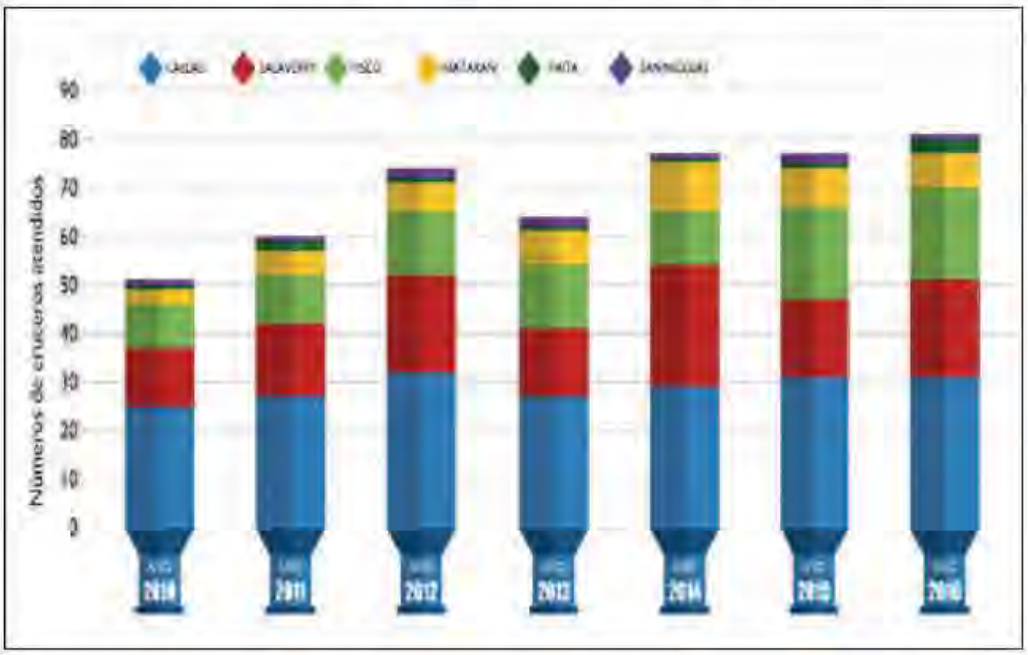
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional, 2017.

En relación al impacto económico que genera esta actividad, se puede mencionar que, de acuerdo a la publicación "Aporte Económico del Turismo de Cruceros a las Economías de Destino", publicado por la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe (2015), durante el periodo de cruceros 2014-2015, el Turismo de Cruceros generó US$3.16 mil millones en gastos directos, 75,050 puestos de trabajo y US$976 millones en salarios de los empleados en los 35 destinos analizados en el citado estudio.

Perú no es reconocido aún, como destino de Turismo de Cruceros; sin embargo, en los últimos años ha sido elegido como parada y escala de cruceros de lujo como Celebrity Infinity, Golden Princess, Seabourn Sojorun, que han arribado a los principales puertos del Callao, Matarani (Arequipa), Salaverry (La Libertad) e Ilo (Moquegua).

Según la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), y las agencias marítimas encargadas de la operación de cruceros en el país (Broom Perú, COSMOS, entre otras), en promedio se reciben al año 30 cruceros, lo cual conlleva al arribo de 30,000 cruceristas y 15,000 tripulantes al país, de los cuales, el 50% aproximadamente realiza tours (de medio día, un día y hasta tres días) previamente programados con agencias de viaje, siendo los principales atractivos visitados: Lima, Cusco, Paracas, Nasca y Trujillo; sin embargo, de las inspecciones realizadas a los principales puertos marítimos del país se ha identificado que estos no ofrecen las condiciones básicas y las facilidades logísticas necesarias para el desembarque de pasajeros en puertos.

Gráfico 14. Número de naves cruceros / Recepción de cruceros de 2010 a 2016



Fuente: Estadísticas de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).
Tomado del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2018).

Por otra parte, el desarrollo de actividades y productos turísticos adaptados a las características de la demanda de cruceros y la oferta complementaria proporcionan un componente importante en la experiencia del visitante, para lo cual se deberá tener en cuenta el perfil y características de este tipo de segmento.

En suma, existe una brecha de infraestructura portuaria que necesita ser cubierta para incentivar el turismo marítimo – costero en el país, la cual tiene que ir acompañada del desarrollo de una oferta de productos turísticos y actividades turísticas que contribuyan a generar una mejor experiencia de los visitantes; asimismo, es necesario alcanzar una adecuada coordinación y articulación entre las autoridades vinculadas al ámbito marino-costero, que permita tener productos turísticos que manejados de manera responsable desde un punto de vista ambiental y social, incentivando la promoción de las inversiones en infraestructura.

Por lo anteriormente expuesto, se puede concluir que las actividades que contribuyen al desarrollo productivo del ámbito marítimo nacional están influenciadas por los fenómenos naturales que alteran las condiciones marinas, como el cambio climático y diversas anomalías físicas y químicas propias de los océanos.

Por otro lado, las deficientes regulaciones que eventualmente establece el Estado inciden en la falta de competitividad para el debido uso racional y sostenible del medio marino. Estas circunstancias condicionan y afectan el accionar de los actores que operan los diversos procesos en los campos de las pesquerías, acuicultura, recursos genéticos, farmacéuticos, minería, turismo y demás actividades, orientados a mejorar el bienestar, calidad de vida y seguridad de la población peruana.

De igual modo, es preciso señalar que históricamente, el sector marítimo ha sido un ámbito administrado por los hombres, cuyas raíces de esta tradición están aún muy arraigadas; sin embargo, cabe precisar que la Ley N° 28983, Ley de Igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, establece que el Estado tiene como Rol, el promover y garantizar la igualdad de oportunidades adoptando todas las medidas necesarias que permitan remover los obstáculos que impiden el ejercicio pleno de este derecho, con el fin de erradicar todas las formas de discriminación; asimismo mediante Decreto Supremo N° 08-2019-MIMP se aprobó la Política Nacional de Igualdad de Género.

Según la Organización Marítima Internacional (OMI), en el año 2019, las mujeres representan tan solo el 2% de los 1.2 millones de los marinos y el 94% de las mujeres que se dedican a las carreras marítimas trabajan en el sector de los cruceros. La OMI está haciendo esfuerzos concertados para ayudar a la industria a avanzar y apoyar a las mujeres para que logren una representación que se ajuste a las expectativas del siglo XXI, adoptando un enfoque estratégico para incrementar la participación de las mujeres, tanto en puestos basados en tierra como a bordo, comprometiéndose a ayudar a sus Estados Miembros a cumplir con la Agenda 2030 de la ONU para los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular el Objetivo 5: "Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas".

Debido a ello, el Estado Peruano viene realizando esfuerzos para una mayor integración de la mujer en este sector marítimo, acorde con la política de igualdad de derechos y oportunidades de la mujer y el hombre y la reducción de la discriminación de la mujer en el acceso al trabajo. En la actualidad, podemos ver mayor participación de la mujer en la pesca, en el deporte náutico, en la seguridad y protección que se brinda a las actividades marítimas, a través de la Marina de Guerra del Perú (Autoridad Marítima Nacional).

d. Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo

El comercio marítimo está basado en el potencial uso de los océanos como espacios y vías para la explotación comercial y marítima de embarcaciones y artefactos navales, con el objeto de transportar por agua a personas, mercancías, y de esta manera desarrollar el intercambio de bienes y servicios, en beneficio de la economía del país. Se constituye como una de las principales actividades marítimas de interés nacional, dado que más del 90% del intercambio comercial del Perú se efectúa por esta vía.

Sin embargo, el comercio marítimo no solo se limita al uso del mar, sino que comprende a diferentes agentes que prestan servicios marítimo portuario vinculados con las actividades interrelacionadas. Tales servicios incluyen aquellos brindados por los operadores de transporte marítimo, tanto de cabotaje como internacional; la operación de los terminales portuarios, las aduanas y agencias marítimas; y los servicios logísticos conexos hasta llegar al usuario, así como el soporte de los servicios de construcciones y reparaciones navales, entre otros servicios, que generan, a su vez una importante fuente de trabajo en la población nacional.

Según el Índice de Desempeño Logístico, publicado por el Banco Mundial, el Perú muestra una menor eficiencia en la infraestructura de calidad para el comercio y el transporte, así como en los procesos de aduanas y la competencia y calidad de servicios

logísticos con respecto a otros países; de ahí que embarcar y desembarcar mercadería resulta más oneroso que en otros países de la región.

Esta situación afecta a los usuarios, exportadores e importadores con mayores costos y tiempos. Actualmente, se observa una ineficiente infraestructura para el transporte de las mercaderías, las cuales se encarecen y están desprotegidas ante la delincuencia, lo cual genera sobrecostos en los seguros contra robos y accidentes.

Adicionalmente, se puede mencionar la falta de antepuertos que ordene y facilite el movimiento de la carga y la falta de infraestructura logística de acopio de carga para lograr que las naves mercantes accedan al cabotaje marítimo a precios competitivos cuando se genera volumen de carga. Esta situación obliga a un mayor uso del transporte terrestre para el traslado de mercaderías entre diferentes ciudades costeñas.

(1) Transporte marítimo internacional

El transporte marítimo entre puertos se realiza mediante servicios de líneas regulares que cumplen rutas e itinerarios preestablecidos, lo que facilita una adecuada programación del intercambio de mercancías en un tiempo determinado, según contrato de fletamento.

Los buques de "línea" son aquellos que cumplen rutas regulares e itinerarios preestablecidos, lo contrario de los buques "tramp", que no pertenecen a una compañía de línea regular ni tienen carga fija. Para los buques denominados tramp o irregulares, las naves embarcan cargas disponibles en forma ocasional. Para ello, el buque va buscando carga de puerto en puerto y se va fletando con un contrato para cada fletamento.

Las naves obedecen al tipo de carga para el que se construyeron, como son: portacontenedores, graneleros, petroleros, gaseros, de pasajeros, entre otros. En el Perú, el volumen de transporte marítimo se evidencia en la estadística de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), que se detalla en la tabla 9.

Tabla 9. Volumen de transporte marítimo en toneladas métricas (TM)

Ámbito	Tipo	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Variación (%)
Marítimo										
	Portacontenedores	1,741	1,767	1,636	1,828	1,896	1,790	1,760	1,721	-2.2%
	Tanquero	1,324	1,327	1,764	1,939	1,821	1,783	1,723	1,680	-2.5%
	Granelero	531	654	962	1,067	1,041	1,252	1,257	1,301	3.5%
	Carga General	1,101	1,110	886	786	677	554	508	441	-13.2%
	Ro-Ro	242	248	253	253	216	210	184	230	25.0%
	Pasajero	53	71	83	72	70	77	82	84	2.4%

Fuente: Anuario de la Autoridad Portuaria Nacional, 2018.

La importancia del transporte marítimo se mide no solo por el volumen de las mercaderías movilizadas, sino también por el monto de los fletes devengados y por su contribución a la balanza de pagos de los Estados. Por ello, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) sostiene que "Las flotas marítimas no solo facilitan la conectividad de los servicios al comercio, sino que además ofrecen medios de sustento a quienes desarrollan actividades marítimas".

Cabe indicar que, actualmente los usuarios de comercio exterior contratan a empresas extranjeras de transporte internacional de carga para acceder a los mercados internacionales, ante la ausencia de una Marina Mercante Nacional que preste estos servicios, entre otros factores.

(2) Transporte marítimo de cabotaje

El cabotaje marítimo se define como el transporte de mercancías y pasajeros entre los puertos dentro del territorio nacional. De los aproximadamente 70 millones de TM que se transportan por vía marítima en el Perú, el 80% corresponde a tráfico internacional y el 20% a tráfico de cabotaje (14 millones de TM). De estos, el 95% corresponde a cabotaje de graneles líquidos y solo el 2% a contenedores.

Como resultado de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, Ley N° 28583, se logró incrementar de tres naves de bandera nacional que representaba la flota nacional, a 34 naves en el 2017, de las cuales 25 se dedican al cabotaje, la mayoría destinada a carga líquida (hidrocarburos y gas). Este número se encontraba dentro del promedio regional.

Recientemente, el Congreso de la República y el Poder Ejecutivo han dictado normas buscando incentivar el transporte de cabotaje. Así, por ejemplo, se ha levantado la restricción del cabotaje por vía marítima exclusivo para las naves de bandera nacional. Ello posibilita el ingreso de naves de bandera extranjera para el transporte de pasajeros y de carga general.

Existen, no obstante, algunas consideraciones y estudios que indican que las limitaciones para el desarrollo del cabotaje marítimo para carga seca no se deben únicamente a la poca disponibilidad de naves para su transporte, ni a un tema de reserva de carga, sino más bien a que las actuales condiciones de infraestructura portuaria, administrativas y operacionales no son las más convenientes, por lo que el transporte de mercancías por carreteras (cabotaje terrestre) es más rápido, más barato y administrativamente más simple que por vía marítima, y a que los volúmenes de la demanda actual son muy limitados para ampliar las frecuencias del servicio de cabotaje marítimo.

Cabe resaltar la necesidad estratégica de contar con una reserva naval, lo cual se ha evidenciado en situaciones de contingencia, cuando fue necesario atender el abastecimiento por vía marítima a las poblaciones afectadas por desastres naturales, y en casos de conflicto externo, cuando no se contaba con naves de bandera peruana para transporte de combustibles.

(3) Puertos y terminales portuarios

El Perú cuenta con una ubicación geoestratégica privilegiada. Desde épocas virreinales, el Callao es el principal puerto de América del Sur. En el 2018, se ubicó en el primer lugar de la región Pacífico Sur y el sexto en Latinoamérica, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (Ver gráfico 15)

Según las estadísticas portuarias de 2017 de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), entre los principales terminales portuarios peruanos con mayor movimiento de contenedores destacan el Terminal Norte Multipropósito del puerto del Callao, administrado por APM Terminals, con 1'247,259 TEU, y el Terminal de Contenedores, Zona Sur, del puerto del Callao, administrado por DP World, con 1'002,965 TEU.

Gráfico 15. Ranking de Puertos



Fuente: CEPAL, 2018.

El puerto del Callao moviliza el 80% del comercio exterior peruano, lo cual constituye una clara concentración. Es necesario alcanzar una adecuada descentralización a través de otros puertos a lo largo de la costa peruana, para coadyuvar al desarrollo integral del país.

Uno de los principales problemas en el puerto del Callao es la congestión de las vías de acceso al puerto, a través de las cuales ingresan aproximadamente 3,500 camiones diarios. Asimismo, los tiempos de espera pueden ser de entre 12 a 14 horas, lo cual trae como consecuencia elevar el riesgo de hurto de los bienes que transportan. Esta situación ocasiona una demora por congestión vehicular, que se agrava debido a que el vehículo no puede permanecer más de 30 minutos dentro del terminal y, por lo tanto, es retirado sin haber recibido el contenedor. Así, debe volver a ingresar, con el consecuente incremento de tiempo y costo de recepción de la carga.

Asimismo, los puertos del país no están operativos todos los días del año, debido a la presencia de oleajes anómalos y cambios naturales en el viento, que obligan al cierre temporal de operaciones. Se requiere evaluar las condiciones geomorfológicas y oceanográficas, a fin de determinar las mejoras en la infraestructura portuaria y optimizar su utilización sin interrupciones. Del mismo modo, es necesario redefinir los criterios técnicos para el cierre de puertos.

Por otro lado, del Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios de MINCETUR, de junio del 2017, se concluye que los fletes en el Perú son más onerosos que en otros países para los mismos destinos y tipos de carga de contenedores.

(4) Servicios logísticos

En relación con el Índice de Desempeño Logístico (IDL) (una herramienta de evaluación comparativa interactiva creada para ayudar a los países a identificar los desafíos y oportunidades que enfrentan en su desempeño en la logística del comercio y lo que pueden hacer para mejorar su rendimiento), el Perú ocupa el puesto 83 de 160 países en los resultados del 2018 del Banco Mundial. El desempeño general de la logística peruana está calificado con un IDL de 2.69, detrás de otros países de la región, como Brasil, México, Ecuador y Chile. (Ver tabla 10)

Este Índice de Desempeño Logístico (IDL) no permite que los puertos del Perú, en general, sean considerados competitivos en la región y que los costos por servicios portuarios sean mayores, lo que afecta directamente al empresario exportador, al obtener menores ganancias por la exportación de sus productos.

Tabla 10. Índice de desempeño logístico

País	Puesto en el ranking	IDL	Eficiencia Aduanera	Calidad de la Infraestructura	Envíos internacionales	Competencia logística	Seguimiento de rastreo	Oportunidad
Alemania	1	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
Holanda	6	4.02	3.92	4.21	3.68	4.09	4.02	4.25
EEUU	14	3.89	3.78	4.05	3.51	3.87	4.09	4.08
España	17	3.83	3.62	3.84	3.83	3.80	3.83	4.06
China	26	3.61	3.29	3.75	3.54	3.59	3.65	3.84
Chile	34	3.32	3.27	3.21	3.27	3.13	3.20	3.80
Panamá	38	3.28	2.87	3.13	3.31	3.33	3.40	3.60
México	51	3.05	2.77	2.85	3.10	3.02	3.00	3.53
Brasil	56	2.99	2.41	2.93	2.88	3.09	3.11	3.51
Colombia	58	2.94	2.61	2.67	3.19	2.87	3.08	3.17
Argentina	61	2.89	2.42	2.77	2.92	2.78	3.05	3.37
Ecuador	62	2.88	2.80	2.72	2.75	2.75	3.07	3.19
Costa Rica	73	2.79	2.63	2.49	2.78	2.70	2.96	3.16
Perú	83	2.69	2.53	2.28	2.84	2.42	2.55	3.45
Uruguay	85	2.69	2.51	2.43	2.73	2.71	2.78	2.91

Fuente. Análisis de los costos marítimos y portuarios. MINCETUR, junio de 2017.

(5) Comercio Exterior

La política de comercio exterior del Perú en los últimos años ha promovido de manera significativa una apertura comercial con el fin de insertar de manera exitosa al Perú en la economía global. La inserción no solo depende de lograr accesos a nuevos mercados, sino también de cómo el sector exportador aprovecha dicho acceso. Asimismo, aspectos tales como innovación, movilidad de factores, transferencia de conocimientos y un adecuado clima de negocios son fundamentales para asegurar una mayor diversificación del comercio exterior.

Es preciso mencionar que la educación es un mecanismo de influencia significativa en el desarrollo de la sociedad. Esta forma la base de conocimientos, capacidades, valores, costumbres y establece las diferentes formas de actuar de las personas. En tal sentido, en el comercio exterior, es muy relevante consolidar y generar nuevas capacidades con el fin de incrementar la competitividad empresarial a nivel internacional.

De esta manera, se puede definir a la generación de capacidades como el conjunto de instrumentos, mecanismos e iniciativas correspondientes a una política orientada a fomentar e incrementar las capacidades de todo tipo a nivel nacional para hacer propicio el incremento de la competitividad empresarial a niveles internacionales y, en consecuencia, la internacionalización de las empresas.

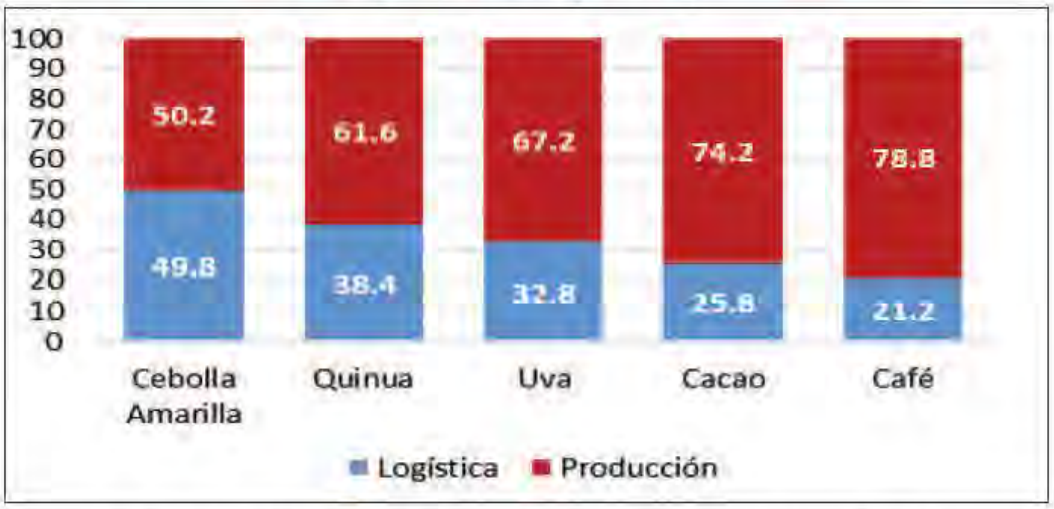
La relación jurídica internacional entre Estados y empresas transnacionales en un mercado mundial cada vez más global e interdependiente exige a los Estados perfeccionar mecanismos y procedimientos institucionales, a fin de ser más eficiente

en su administración, y teniendo presente que el comercio marítimo comprende una compleja actividad multisectorial que requiere afrontarla de forma coordinada e integral.

El comercio exterior se ha convertido en uno de los principales motores de la economía peruana a partir de la apertura comercial, la consolidación de la oferta productiva y su perfeccionamiento en el tiempo, teniendo en perspectiva la demanda del mercado internacional y el desarrollo de mecanismos de facilitación para la mejora de su eficiencia.

Con el apoyo del Banco Mundial, el MINCETUR realizó en el 2015 el análisis integral de la cadena logística de 5 cadenas priorizadas (cebolla amarilla, quinua, uva, cacao y café), encontrando que el costo logístico por producto se encuentra en un rango entre el 21% y 50% de su valor, como se puede apreciar en el gráfico 16.

Gráfico 16. Medición del costo logístico por Producto
(% del valor del producto)



Fuente: BM – MINCETUR (2015). Análisis integral de la logística en el Perú de cinco cadenas de exportación.

Asimismo, el Banco Mundial preparó un análisis sobre los costos marítimos y portuarios, identificando factores que afectan la competitividad del sector comercio exterior en el ámbito marítimo. Entre dichos factores, cabe destacar: ausencia de plataformas logísticas a nivel nacional, adopción limitada de tecnología, débil coordinación de los organismos encargados del control fronterizo, ausencia de mecanismos de coordinación interinstitucional, ausencia de estrategia y puerto-ciudad.

Al respecto, la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) es un sistema integrado para la facilitación del comercio exterior que, a través de medios electrónicos, permite a las partes involucradas en el comercio exterior y el transporte internacional intercambiar información requerida o relevante para el ingreso, la salida o el tránsito de las mercancías y de los medios de transporte desde o hacia el territorio nacional. A la fecha, este sistema ha registrado un importante avance a través de la incorporación de más de 270 procedimientos administrativos de 15 entidades públicas y 20 entidades certificadoras (origen), que han permitido más de S/600 millones de ahorro a más de 51,000 usuarios desde el 2010 a la fecha.

Cabe señalar que MINCETUR viene ejecutando el Proyecto de Inversión Pública "Mejoramiento de los Servicios de Facilitación de Comercio Exterior a través de la VUCE Segunda Etapa", denominado VUCE 2.0, que tiene como objetivo mejorar la competitividad del sector Comercio Exterior. Con la implementación del proyecto se espera brindar a los exportadores, importadores y operadores de comercio exterior procesos integrados, simplificados, transparentes.

De otro lado, la Comisión Multisectorial de Facilitación de Comercio Exterior creada en diciembre del 2017, se constituye en un instrumento importante de coordinación multisectorial que tiene como objetivo el impulso de mecanismos, acciones y herramientas para el desarrollo de la facilitación de comercio, orientados a reducir los costos logísticos y al cumplimiento de las disposiciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio.

(6) Construcciones y reparaciones navales

La industria de construcciones y reparaciones marítimas navales del Perú tiene la mayor trayectoria en la región, pero su desarrollo en el tiempo no ha sido constante. En años recientes se viene constituyendo nuevamente como una industria estratégica, clave para el desarrollo económico del país.

En algunos países asiáticos, las industrias navales tuvieron y siguen teniendo una importancia estratégica para el auge económico de estas naciones, ya que fortalecen el desarrollo tecnológico e industrial, y además contribuyen con la defensa nacional del país.

La industria de reparaciones marítimas navales en el Perú presenta una fuerte competencia regional frente a: MEC SHIPYARDS en Panamá (antes BRASWELL); ASTINAVE, VATADUR y ASENABRA en Ecuador, COTECMAR en Colombia, MARCO Chilena Group, DETROIT, ASENAV y ASMAR en Chile. El astillero de SIMA-Perú cuenta con una capacidad instalada de 25,000 TPM para reparaciones de todo tipo de embarcaciones y para proyectos de construcción de hasta 50,000 TPM.

Durante los últimos años, se ha efectuado una importante inversión en el SIMA a fin de potenciar la industria naval. Ello ha permitido desarrollar proyectos de gran envergadura, como la construcción del buque escuela a vela BAP "Unión", el más grande de América, y el BAP "Pisco", unidad multipropósito de tipo LPD con más de 10,000 TN de desplazamiento, concebido y diseñado para desempeñarse en operaciones navales, además de acciones cívicas y ayuda humanitaria. También se logró la modernización de los submarinos peruanos con tecnologías para el corte de casco resistente, la construcción de patrulleras marítimas oceánicas, entre otros proyectos.

Esta situación coloca al SIMA Perú como una industria de primer nivel en la región. Es necesario continuar con el potenciamiento de sus capacidades para atraer el desarrollo de proyectos de envergadura de otros países.

Por lo anteriormente expuesto, el desarrollo del comercio en el ámbito marítimo se ve afectado por la deficiente gestión de procesos logísticos entre entidades vinculadas al sector portuario, la inadecuada modernización en la gestión pública, la falta de

articulación de la comunidad marítima, la falta del impulso del cabotaje como una alternativa de transporte terrestre, la congestión vehicular e inseguridad en las áreas cercanas a los puertos, el déficit de infraestructura portuaria, entre otros motivos.

Esta situación afecta a la sociedad, en especial a los administradores portuarios, a las asociaciones empresariales, asociaciones y gremios marítimos y portuarios, a las empresas prestadoras de servicios, entre otros. En resumen, afecta al conjunto de entidades públicas y privadas representativas que actúan en la zona de influencia de las operaciones portuarias.

e. Sostenibilidad de los ecosistemas marinos

La sostenibilidad es una característica del desarrollo que asegura la satisfacción de las necesidades del presente sin comprometer los requerimientos de las futuras generaciones, garantizando el equilibrio entre crecimiento económico, cuidado del medio ambiente marino y el bienestar social. En el Perú coexisten una serie de hábitats que sostienen importantes pesquerías a nivel nacional y mundial.

En la zona norte del país, vinculada al golfo de Guayaquil, la corriente peruana deriva hacia el oeste y genera una zona de mezcla con aguas tropicales ecuatoriales, que ocasiona una zona de transición entre dos ecosistemas diferentes, lo cual hace posible también una alta biodiversidad con significativa biomasa de especies para el consumo humano directo, de importancia ecológica y económica para las poblaciones costeras.

El contexto socioambiental costero del Perú está moldeado por factores de orden natural, como su geomorfología, la erosión marina, el clima, los afloramientos costeros, el sistema de corrientes marinas y el evento ENSO (El Niño, Oscilación del Sur), en conjunción con factores antropogénicos derivados de las diversas actividades desarrolladas y la infraestructura construida por los usuarios para facilitar el acceso y uso de los recursos.

Todo ello da origen a una gran variabilidad ambiental, en buena medida poco predecible a mediano y largo plazo, lo que constituye un gran reto para la gestión de la zona marino-costera y de las actividades productivas que se desarrollan en este espacio.

Los ecosistemas marino-costeros albergan especies de difícil recuperación en caso de ser afectados; siendo vulnerables a la intervención del ser humano, a los efectos generados por los desastres naturales y al cambio climático.

Las actividades antrópicas, como el incremento de los procesos productivos y de servicios (incluyendo la pesca artesanal e industrial), el crecimiento de las ciudades, el creciente tráfico marítimo, la construcción de obras de infraestructura, la agricultura, la minería y el incremento de actividades turísticas amenazan la sostenibilidad de los ecosistemas marinos.

Según el Ministerio del Ambiente, la calidad ambiental ha sido afectada por el desarrollo de actividades extractivas, productivas y de servicios sin medidas adecuadas de manejo ambiental, una limitada conciencia ambiental y otras acciones que se reflejan en la contaminación del agua, del aire y del suelo. El deterioro de la calidad del agua es uno de los problemas que más afecta al país. Entre sus principales causas están los vertimientos industriales y domésticos sin tratamiento; el 70% de los vertimientos domésticos no son tratados.

A la contaminación por aguas residuales, se suma la contaminación proveniente de las actividades mineras, principalmente las informales, la contaminación por actividades industriales, por residuos sólidos, y también en las zonas costeras por las emisiones de la industria pesquera. Los principales problemas de contaminación del agua de mar se evidencian con la presencia de coliformes, aceites y grasas, cuyos mayores valores se han registrado en las bahías del Callao, Chimbote, Chancay y Végueta.

Tabla 11. Problemas asociados al ecosistema marino y sus recursos

Nro.	Problema	Nro.	Problema
1	Limitado seguimiento, control y fiscalización de las actividades productivas y de servicios.	21	Débil establecimiento de reglas de elección colectiva.
2	Incumplimiento de la normatividad vigente (actividades productivas).	22	Disminución de la abundancia de las especies hidrobiológicas.
3	Marco normativo desactualizado (aprovechamiento de recursos del ecosistema marino-costero).	23	Inadecuada explotación de los recursos marino-costeros.
4	Incremento de la frontera agrícola en las zonas costeras.	24	Inadecuados mecanismos para la resolución de conflictos.
5	Incremento de actividades económicas ilegales en la zonas marino-costeras.	25	Inadecuado tratamiento de los efluentes domésticos e industriales.
6	Inadecuado uso de los recursos y ocupación de la zona costera y del Dominio Marítimo.	26	Inadecuada gestión de mezclas oleosas aguas sucias y basuras procedentes de los buques.
7	Inadecuada definición de los límites de la zona marino-costeras (unidades de manejo).	27	Degradación de los ecosistemas marino-costeros.
8	Inadecuadas capacidades para la gestión y manejo de las zonas marino-costeras.	28	Perdida de la diversidad biológica.
9	Débil presencia de Instituciones anidadas para la gestión de los ecosistemas marino-costeros.	29	Incremento de fauna y flora invasora.
10	Débil articulación interinstitucional para la gestión de los ecosistemas marinos-costeros y sus recursos.	30	Incremento de la población en la zona marino-costera.
11	Limitada articulación de los instrumentos de planificación en los diferentes niveles de gobierno.	31	Deterioro de zonas con presencia de patrimonio cultural en la zona marino-costera.
12	Débil gobernanza de las zonas marino-costeras.	32	Incremento del tráfico marítimo.
13	Insuficiente información para la gestión de la zona marino-costera.	33	Deterioro de la calidad del agua.
14	Débil sistematización e integración de la información ambiental.	34	Incremento de la erosión en las zonas marino-costeras.
15	Débil ordenamiento de las actividades productivas en los ecosistemas marino-costeros.	35	Inadecuadas reglas de apropiación y provisión en la zona marino-costeras.
16	Limitada participación ciudadana en los procesos de toma de decisiones.	36	Incremento de la pesca incidental e ilegal.
17	Incremento de los conflictos socio-ambientales.	37	Inadecuado monitoreo de las condiciones físicas del recurso como del comportamiento de los usuarios.
18	Incremento del desempleo.	38	Inadecuado tratamiento y disposición final de residuos sólidos.
19	Reducción de ingresos económicos.	39	Débiles derechos para la autoorganización.
20	Alta informalidad de la pesca artesanal.	40	Extracción ilegal, destrucción y pérdida de patrimonio cultural sumergido.

Fuente: Comisión Multisectorial para la Gestión Ambiental del Medio Marino Costero (COMUMA). 2015.

La contaminación marina que generan las naves y embarcaciones no es significativa y se encuentra regulada y bastante controlada. Sin embargo, los vertimientos en las zonas marino-costeras, no son debidamente mitigados, debido a una ineficiente supervisión y control de las entidades responsables.

En tal sentido, la Comisión Multisectorial para la Gestión Ambiental del Medio Marino Costero (COMUMA) ha seleccionado un total de 40 problemas asociados al ecosistema marino y sus recursos, producto de los talleres y entrevistas con los principales actores vinculados a la gestión del medio marino costero, los cuales se pueden apreciar en la tabla 11.

A medida que las actividades económicas se han ido expandiendo y las ciudades creciendo, los problemas ya mencionados y la disposición inadecuada de residuos sólidos y otros se han ido incrementando. Evidencia de ello es el resultado del Índice de Salud del Océano (ISDO), el cual ubica al Perú en la posición 167 de 221 en el mundo.

Un océano sano es aquel que puede mantener o incrementar beneficios (alimento y servicios) a largo plazo, sin arriesgar el bienestar o la función de la red de vida que sustenta. Al respecto, en 2015 la Organización de las Naciones Unidas aprobó 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), también conocidos como Objetivos Mundiales, que marcarán la agenda de desarrollo mundial durante los próximos 15 años y en cuyo objetivo 14 se establece la necesidad de conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para su desarrollo sostenible.

Un inadecuado manejo de la sostenibilidad del ecosistema marino traería consigo la pérdida de nuestra biodiversidad, la eutrofización, la muerte y cambios fisiológicos de nuestros organismos acuáticos, entre otras consecuencias, lo que pondría en riesgo la calidad del ambiente marino y su biodiversidad, propiciando la reducción de la biomasa de los recursos y la instalación o proliferación de especies invasoras o indeseadas, con el consiguiente impacto en las actividades productivas ligadas con el ámbito marítimo.

En ese sentido, corresponde al Estado promover y proponer medidas y políticas que fortalezcan la gestión del ámbito marino-costero y aseguren la contribución de los ecosistemas y sus recursos al bienestar actual y futuro de la nación.

f. Desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación en el ámbito marítimo

La ciencia, tecnología e innovación es una de las principales riquezas de las sociedades, que se constituye como herramienta indispensable para impulsar el desarrollo social y económico de los países, mediante la transformación de las estructuras productivas, la explotación racional de los recursos naturales en beneficio de la nación, la seguridad alimentaria, el desarrollo de tecnología propia, entre otros. De ahí que, para lograr el eficiente uso y aprovechamiento de los bienes y servicios vinculados al ámbito marítimo, es fundamental el uso de estas herramientas.

La Vigésima Política de Estado "Desarrollo de la ciencia y la tecnología", señala que "nos comprometemos a fortalecer la capacidad del país para generar y utilizar conocimientos científicos y tecnológicos, a fin de desarrollar los recursos humanos y mejorar la gestión de los recursos naturales y la competitividad de las empresas". Sin embargo, el diagnóstico del Sistema Nacional de Ciencia Tecnología e Innovación Tecnológico (CONCYTEC), muestra un sistema débil e ineficiente, lo cual se refleja también en el ámbito marítimo.

Asimismo, de la Trigésimo quinta Política de Estado "Política de Sociedad de la información y sociedad del conocimiento" se desprende que el eje no es la tecnología en sí misma, sino la utilización de la misma para el bienestar de todos "Nos comprometemos a impulsar una sociedad de la información hacia una sociedad del conocimiento orientada al desarrollo humano integral y sostenible, en base al ejercicio pleno de las libertades y derechos de las personas, y capaz de identificar, producir, transformar, utilizar y difundir información en todas las dimensiones humanadas incluyendo la dimensión ambiental".

Las actividades de Ciencia, Tecnología e Innovación (CTI) no se encuentran dentro de las prioridades temáticas de la población e Instituciones públicas y privadas. Asimismo, existe poco interés en el tema y, por lo tanto, poco conocimiento sobre su importancia y trascendencia en el desarrollo del país. A esto hay que sumarle la deficiente capacidad de gestión institucional. El sistema, en general, presenta limitaciones en relación con recursos humanos especializados en gestión de la CTI, recursos materiales y financieros, lo que hace más difícil la coordinación interna y externa, así como la toma de decisiones. Este problema se agrava con las excesivas trabas burocráticas que desincentivan el desarrollo de las actividades.

En nuestro país la investigación científica en el ámbito marítimo se orienta fundamentalmente a los estudios de los recursos vivos ligados con la explotación pesquera. Esto se evidencia en los cruceros biológicos ejecutados por el IMARPE, el Instituto Tecnológico de la Producción y los Centros de Innovación Productiva y Transferencia Tecnológica (CITE), que se enfocan al seguimiento de las especies de intereses comercial, dejando de lado la evaluación de muchas otras de gran potencial nutricional y económico. Como resultado de estas limitaciones, el Perú elabora escasas publicaciones de carácter científico y tiene un muy reducido registro de patentes.

La casi nula investigación científica para el conocimiento de los recursos no vivos del suelo y subsuelo marino, así como la ejecución de acciones con objetivos similares y enfoques distintos por parte de las Instituciones de investigación científica en el país, no han permitido hasta la fecha conocer el potencial depositado en nuestra plataforma continental. A ello podríamos añadir que la inadecuada coordinación interinstitucional impide un eficiente uso de los recursos destinados a la ciencia, tecnología e innovación.

Como ejemplo podríamos mencionar que el Estado adquirió en 2016 un buque de investigación con capacidad polar, el BAP "Carrasco", en cuyo diseño se consideró el equipamiento para el desarrollo de investigaciones de evaluación de recursos marinos vivos y de geología marina, estos últimos a cargo del Instituto Geológico Minero y Metalúrgico (INGEMMET), organismo adscrito al sector de Energía y Minas. Sin embargo, luego de la ejecución exitosa de dos programas científicos iniciales, no se ha continuado con el desarrollo de mayores trabajos.

Las actividades de investigación científica e innovación tecnológica se concentran en los recursos vivos de alto rendimiento comercial y son realizadas por Instituciones públicas y privadas. Varias universidades nacionales y otras Instituciones académicas y científicas han incorporado la pesca y acuicultura en sus programas de investigación, aunque todavía esta participación es mínima. Asimismo, la cooperación y el intercambio de información, experiencias y recursos entre estas Instituciones son escasos.

La poca actividad de la investigación en el campo pesquero y acuícola también es reflejo de la reducida asignación de recursos financieros para los rubros de ciencia, tecnología e innovación de las Instituciones públicas.

La iniciativa privada, con apoyo de Instituciones como IMARPE y FONDEPES, viene coadyuvando en la investigación, transferencia e innovación tecnológica para adaptar tecnologías y consolidarlas, como fortalecer la Red Nacional de Información Acuícola, que tiene entre sus objetivos promover el intercambio de información sobre aspectos técnicos, científicos, promoción de la actividad acuícola, apoyar la identificación de actores a fin de establecer alianzas estratégicas para favorecer la investigación y desarrollo tecnológico en la acuicultura.

Sin embargo, solo una pequeña parte de los resultados de estas actividades está documentada, lo cual impide que se intercambie las experiencias y resultados obtenidos con las demás Instituciones dedicadas a la investigación.

En tal sentido, la situación actual de la ciencia, tecnología e innovación en el mar peruano no permite satisfacer la demanda básica que el conocimiento de ese ámbito requiere para el desarrollo competente del aparato productivo. Se afecta con ello a los cientos de empresas vinculadas con los bienes y servicios.

g. Seguridad y defensa en el ámbito marítimo

Considerando que el fin supremo del Estado comprende el bienestar general y la seguridad nacional, este se debe mantener alerta y preparado para hacer frente a las amenazas contra la nación, condición indispensable para lograr sus objetivos y alcanzar su desarrollo.

En tal sentido, los requerimientos de la seguridad y defensa nacional deben ser satisfechos en concordancia con el desarrollo nacional. Es deber del Estado garantizar la plena operatividad de las Fuerza Armadas orientadas a la disuasión, defensa y prevención de conflictos, así como al mantenimiento de la paz y su proyección internacional en coordinación con la acción diplomática, que maneja la política exterior del país.

La Marina de Guerra del Perú tiene como misión alistar y sostener los medios del poder naval, con la finalidad primordial de contribuir a garantizar la independencia, soberanía y la integridad territorial de la República, así como para el cumplimiento de los roles asignados por la Constitución y las leyes, tales como:

(1) Ejercer la Autoridad Marítima.

(2) Participar en el control del orden interno.

(3) Participar en el desarrollo nacional.

(4) Participar en la política exterior.

(5) Participar en el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD).

A dicho fin se suma la especial contribución de la Marina de Guerra al desarrollo económico-social, participando, cuando se da el caso, en las acciones de apoyo social, seguridad de la vida humana en el mar, y en la protección del medio marino y sus recursos, exigiendo el cumplimiento de la normativa nacional y de los convenios internacionales.

La presencia del Sector Defensa en el ámbito marítimo, a través de la Marina de Guerra del Perú, se determina en concordancia con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú, en el Decreto Ley N° 17824, Ley de Creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, y a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI).

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce la autoridad marítima, fluvial y lacustre, y es responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales, así como reprimir todo acto ilícito. Ejerce el control y la vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales. De esta manera, contribuye al desarrollo nacional.

Es preciso mencionar que, de acuerdo con el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo, el área de responsabilidad se extiende hasta el meridiano 120° oeste.

Dentro de las funciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, destacan las siguientes, las cuales deben ser optimizadas de manera permanente:

(1) Aplicar y hacer cumplir la normativa nacional, los instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, y otras normas de derecho internacional aplicables al Estado peruano.

(2) Normar en lo técnico, operativo y administrativo todo asunto vinculado a las actividades que se realizan en el medio acuático o franja ribereña.

(3) Ejercer acciones de control y la vigilancia en el medio acuático y franja ribereña con la finalidad de proteger y velar por la seguridad de la vida humana, proteger el medio ambiente y prevenir su contaminación, en el ámbito de su competencia.

(4) Elaborar, actualizar y ejecutar el Plan Nacional de Contingencias para la prevención, el control y combate de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el medio acuático o franja ribereña.

(5) Ejercer labores de policía marítima, así como reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático y franja ribereña.

(6) Administrar el Registro Nacional de Matrícula de Naves y Artefactos Navales, así como expedir los pasavantes, según corresponda.

(7) Otorgar los permisos de navegación a las naves y artefactos navales de bandera extranjera que requieran operar en el medio acuático.

(8) Normar en el ámbito de su competencia, en lo técnico, operativo y administrativo la construcción o modificación de naves, artefactos navales e instalaciones acuáticas destinadas a operar con bandera nacional.

(9) Autorizar las operaciones de salvamento de bienes, la remoción de hallazgos y restos hundidos, incluyendo aquellos con valor histórico, cultural o arqueológico,

sin perjuicio de la autorización que deban emitir otras autoridades competentes, como el Ministerio de Cultura.

(10) Administrar, operar y mantener el PERUREP, el SIMTRAC, la Estación Terrena y Centro de Control de Misiones del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT, las estaciones costeras y el Centro de Datos Nacional del Sistema de Identificación y Seguimiento a Larga Distancia de los Buques (LRIT), entre otros.

(11) Ejercer el ruteo, el control y la vigilancia del tráfico de naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas propulsadas y remolques en el medio acuático.

(12) Administrar el Catastro Único de Áreas Acuáticas.

(13) Supervisar el desempeño de la gente de mar, personal de pesca, personal de náutica recreativa, prácticos, buzos y otros dedicados a las actividades acuáticas.

(14) Ejercer la representación permanente alterna ante la OMI, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Dentro de las actividades ilícitas que la Autoridad Marítima Nacional debe hacer frente, se encuentran el asalto a personas, el robo de combustible, equipos o material y productos hidrobiológicos; el contrabando de combustibles y mercancías, el tráfico ilícito de drogas y de armas, el tráfico de personas, la pesca ilegal, la contaminación del medio acuático, la construcción o modificación de naves no autorizadas, la suplantación o clonación de embarcaciones, la falsificación de documentos, la eventual presencia de polizontes, entre otras. Según los reportes de la Autoridad Marítima Nacional, en 2018 se presentaron más de un centenar de actividades ilícitas de este tipo.

De la misma manera, durante el desarrollo de las actividades marítimas se producen diversos siniestros que afectan la vida humana y requieren ser atendidos oportunamente por la Autoridad Marítima Nacional, como colisiones, hundimientos, incendios, abordajes, embarcaciones al garete, que conllevan a su vez una cantidad de gente de mar vinculada con estos, que en muchos de los casos requieren ser evacuados a fin de salvaguardar su vida. En este sentido, durante el periodo anual 2014-2018 se efectuaron un total de 82 evacuaciones en naves y 11 evacuaciones aéreas, para lo cual la Marina de Guerra del Perú utilizó los medios asignados.

A diferencia de los buques de transportes de mercancías, pasajeros o embarcaciones pesqueras industriales, las cuales cuentan con radiobalizas para la localización de siniestros del sistema de alerta satelital COSPAS-SARSAT, lo que posibilita una rápida reacción ante siniestros para salvaguardar la vida de sus tripulantes, las embarcaciones artesanales, que muchas veces operan en la informalidad, no cuentan con el equipamiento requerido por dichos sistemas de alerta, por lo que, ante los siniestros, se debe desplegar los medios disponibles para su búsqueda con patrulleras marítimas guardacostas y con el apoyo de las unidades de las Fuerzas Navales.

Por otro lado, la Marina de Guerra del Perú, como parte del SINAGERD, participa en acciones de apoyo para afrontar situaciones de emergencias, a efectos de lo cual organiza, conduce, supervisa y evalúa las acciones de la institución para la prestación oportuna de apoyo y asistencia a la población civil ante la ocurrencia de desastres o calamidades de toda índole, en su ámbito de responsabilidad.

Estas disposiciones se han probado en situaciones reales como el terremoto de Pisco en el 2007, el Niño costero del 2017 (zona norte y centro), el fenómeno de El Niño del 2019 (zona sur), entre otros. Para ello se cuenta con las Compañías de Intervención Rápida ante Desastres (CIRD) listas para entrar en acción según el requerimiento.

De lo anteriormente expuesto, para el cumplimiento de estas funciones se requiere mantener una adecuada infraestructura en instalaciones terrestres a través de una red de capitanías de puerto y puestos de control, así como contar con un número adecuado de unidades guardacostas, debidamente equipadas para el cumplimiento de los objetivos en el área de jurisdicción marítima nacional, que permita hacer frente en forma oportuna y permanente ante cualquier actividad ilícita, así como brindar apoyo oportuno para afrontar situaciones de emergencia, en resguardo de la vida humana en el mar.

Es de precisar, que la Policía Nacional del Perú, a través de la División de Seguridad Aeroportuaria, Fluvial y Lacustre, de la Policía Nacional del Perú, es la unidad orgánica de carácter técnico, sistémico y normativo, operativo y especializado, responsable de planear, organizar, dirigir, ejecutar, coordinar y controlar las operaciones policiales de seguridad aeroportuaria, marítimo, fluvial, lacustres y de puertos, a fin de garantizar el libre funcionamiento de sus actividades a nivel nacional, de conformidad con la legislación de la materia.

Asimismo, dentro de sus funciones está la de prevenir, identificar y neutralizar los posibles riesgos y la comisión de hechos delictuosos en el interior de las instalaciones aeroportuarias, marítimas, fluviales y lacustres a nivel nacional, realizar inspecciones y registros policiales inopinados para detectar explosivos, estupefacientes, armas y/o productos prohibidos que permita garantizar las seguridad de las instalaciones, usuarios y trabajadores de los puertos y aeropuertos a nivel nacional.

En este contexto, la contribución de las mujeres de forma activa y profesional a la Defensa y Seguridad de nuestro país se ha consolidado como una cuestión de derecho, en cumplimiento al principio constitucional de igualdad y la no discriminación por razón de sexo, en el ámbito castrense de manera eficaz, eficiente y operativa. Han transcurrido más de 25 años desde que se abrieron las puertas a la incorporación a la mujer a las Fuerzas Armadas y Policiales, hoy en día la mujer puede acceder prácticamente a las especialidades existentes; sin embargo, todavía se sigue trabajando para que la igualdad efectiva entre mujeres y hombres sea una realidad completa.

h. Nivel de conciencia marítima del ciudadano

La conciencia marítima se entiende como el desarrollo cognoscitivo en la población de un país referente a sus necesidades, intereses, aspiraciones y posibilidades vinculadas con el mar. Comprende la percepción y el reconocimiento de lo propio, así como la comprensión, asimilación y vivencias de lo que se caracteriza como país marítimo, y las posibilidades que se tienen para el uso, la explotación y la protección de los recursos disponibles en el ámbito marítimo, con el fin de alcanzar el desarrollo y la seguridad.

Para que el ser humano desarrolle una conciencia marítima, es necesario crear un vínculo que establezca un tipo particular de relación e intercambio. Por ello, el conocimiento a través de la educación es fundamental. En ese sentido, de conformidad con los compromisos internacionales que los Estados han venido asumiendo respecto del uso

y aprovechamiento de los recursos marinos, se considera de importancia desarrollar programas educativos y de capacitación, que, más allá de los aspectos técnicos para la formación de la gente de mar, se orienten a fortalecer el vínculo entre la población y el mar.

Con la finalidad de promover y fortalecer el nivel de conciencia marítima del poblador peruano, la Marina de Guerra del Perú y el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (IEHMP) ha venido fomentando, desde hace décadas, a través de diversos actos académicos, conferencias, concursos escolares, esfuerzos culturales y deportivos, entre otros, el conocimiento del mar.

De acuerdo con lo indicado en la publicación "Fundamentos de doctrina marítima 2016", del IEHMP, se puede apreciar que las encuestas realizadas orientadas a analizar si los peruanos, desde el nivel escolar, poseían una adecuada conciencia marítima, mostraron los siguientes resultados: el 53.1% de los encuestados reconoció que los peruanos en general no tienen conciencia marítima. Este criterio se eleva al 58.8% entre los habitantes cuyas edades oscilan entre los 18 y 34 años de edad. En el caso de la ciudad de Lima, las cifras llegan al 65.6%.

Asimismo, los encuestados consideran que para elevar la conciencia marítima se han de realizar las siguientes actividades: se debe mejorar la educación (41.5%), debe ser efectuada a través de los medios de comunicación (19.8%), se debe valorar lo que tenemos (10.3%), se debe incentivar la actividad productiva en el mar (5.6%), mientras que el 0.9% indica que el Gobierno debe apoyar esta actividad. Es también significativo que el 21.9% no sepa qué actividades se han de realizar para elevar la conciencia marítima.

Como se puede apreciar, el porcentaje obtenido no es del todo favorable. De acuerdo con lo determinado en las citadas encuestas, se evidencia poca identificación con el mar. Existe una comprensión limitada de sus características geográficas, recursos y potencialidades, por lo que se requiere que se desarrollen procesos de adecuación de los currículos y de los textos educativos, para que respondan a los intereses marítimos.

Entre las principales actividades que forman parte de los intereses marítimos se puede mencionar el transporte, la Marina Mercante Nacional, la infraestructura portuaria, la industria naval, la seguridad para la navegación, la investigación científica, la protección ecológica del medio marítimo, los deportes náuticos, la explotación de recursos vivos y no vivos, la seguridad de la vida humana en el mar, así como la represión de actividades ilícitas, entre otras actividades, por lo que su difusión en todos estos ámbitos reviste relevante importancia.

En cuanto a deportes náuticos, el Perú ha obtenido en los últimos años logros importantes en campeonatos mundiales de Tabla Hawaiana, Surf, Vela, etc.; sin embargo, dependiendo del tipo de disciplina deportiva a practicar, algunas de estas actividades son desarrolladas por una reducida proporción de la población peruana, dada la idea de que su práctica implica un costo elevado en implementos, siendo esta restringida a clases medias o altas. Asimismo, pese a contar con más de tres mil kilómetros de costa, el desarrollo de estas prácticas deportivas se da en áreas muy reducidas del litoral peruano, no estando generalizada en todo el ámbito costero.

En cuanto a la tabla hawaiana, existe una teoría que afirma que fue en el antiguo Perú donde se han encontrado las primeras evidencias de hombres cabalgando sobre las olas

sobre balsas de fibras de totora, como lo atestiguan los textiles y cerámicos de varias culturas prehispánicas, de la misma manera como se vienen realizando en el balneario trujillano de Huanchaco, por lo que el vínculo del poblador peruano con este deporte, podría ser ancestral.

De lo anteriormente expuesto, se desprende que la mayoría de los peruanos tiene un limitado conocimiento del mar, su historia, geografía del litoral, potencial de sus recursos y ecosistemas, la importancia del comercio marítimo en el desarrollo económico, entre otros asuntos. Esta situación no deseada impacta en la población, especialmente en los niños y jóvenes en edad escolar, al no reconocer al ámbito marítimo como un significativo medio para el desarrollo nacional.

1.4.5. Situación futura deseada

Se identificó, seleccionó y analizó las tendencias más relevantes para el futuro del ámbito marítimo. Esta información, junto con el análisis relacional de variables y la descripción de la situación actual, permitió determinar la situación futura deseada sintetizada por variables en la tabla 12. El análisis detallado de las tendencias y los escenarios contextuales, se presentan en el apéndice 1.

Se determinó el año 2030 como el plazo para lograr la situación futura deseada. Con este horizonte se propuso la situación futura deseada, la cual es coherente (pero no condicionada) con la situación actual, las tendencias de futuro y las relaciones de influencia entre las variables.

Tabla 12. Situación futura deseada por variable

Nro.	Variable	Situación deseada
1	Gobernabilidad del ámbito marítimo	Gestión efectiva del ámbito marítimo en los tres niveles de Gobierno, que permite realizar el óptimo seguimiento, control, evaluación, resultados e informes técnicos en todas las actividades que se desarrollan en dicho espacio.
2	Influencia en asuntos marítimos internacionales	Se reconoce internacionalmente al Perú como un país marítimo, cuya posición es tomada en cuenta en los distintos espacios internacionales.
3	Desarrollo productivo del ámbito marítimo	El PBI de las actividades productivas del ámbito marítimo continúa creciendo sostenidamente aprovechando cada vez más las potencialidades. Las actividades económicas se han diversificado e intensificado en este espacio. Asimismo se ha logrado garantizar el ejercicio de los derechos económicos y sociales de las mujeres.
4	Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo	Presencia competitiva en los principales mercados, ofreciendo bienes y servicios con valor agregado. Se logra el incremento sostenible y diversificado de las exportaciones y del comercio interno por vía marítima.
5	Sostenibilidad de los ecosistemas marinos	Se aprovechan de forma sostenible y eficiente los recursos naturales, los ecosistemas y sus servicios, en beneficio de los ciudadanos.
6	Desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación en el ámbito marítimo	Existen más personas con capacidades profesionales y científicas, y recursos financieros para la ciencia, tecnología e innovación. Estas se emplean para mejorar la rentabilidad, la ecoeficiencia, el aprovechamiento sostenible de los recursos vivos y no vivos, los ecosistemas y los servicios en el ámbito marítimo, entre otros usos.
7	Seguridad y defensa en el ámbito marítimo	Se cuenta con una presencia efectiva y permanente del Estado como autoridad en el Dominio Marítimo nacional y zonas marítimas de responsabilidad, que permite que las actividades en estos espacios se realicen de manera segura, protegida y sostenible.
8	Nivel de conciencia marítima del ciudadano	La mayor parte de los peruanos reconocen la importancia del ámbito marítimo para su uso, exploración y explotación racional de sus recursos vivos y no vivos, y ecosistemas; valorando los servicios y bienes vinculados con las actividades marítimas.

Fuente: Elaboración COMAEM.

A partir de las aspiraciones de la población, así como de la identificación y evaluación de los riesgos y oportunidades, se determinó la situación futura deseada.

A 2030 se aprovechan de forma sostenible y eficiente los recursos vivos y no vivos, así como los ecosistemas del ámbito marítimo y sus servicios, las actividades económicas que se desarrollan son diversificadas e intensivas. Por ello, las exportaciones se incrementan sostenidamente, generando mayor presencia y reconocimiento en los principales mercados mundiales por el valor agregado de los bienes y servicios ofertados. Asimismo, el cabotaje marítimo, permite un flujo de productos entre las diversas regiones, incrementando el comercio interno, con un costo logístico menor.

Estos factores permiten el incremento sostenido del PBI. Asimismo, la presencia del Estado en las aguas interiores, el Dominio Marítimo y zonas marítimas de responsabilidad permite el desarrollo de las actividades de manera segura; por otra parte, la posición del Estado Peruano en asuntos marítimos y oceánicos es reconocida y tomada en cuenta internacionalmente.

Existen condiciones que pueden aprovecharse para lograr esta situación futura, como el mayor flujo de información y de conectividad global, que puede ayudar a fortalecer la participación y representación del Perú en instancias internacionales. Así también, la creación de sistemas de información y aplicativos informáticos podrían coadyuvar a la mejora de la gestión pública, sistematización de información de la extracción y transformación de recursos pesqueros, así como al mejor manejo de las infracciones y sanciones dadas a los diferentes actores del sector. Por otro lado, para la protección del medio ambiente marino, es importante considerar las demandas de la sociedad que reclama mayores políticas públicas relacionadas con el uso sostenible de los recursos vivos, no vivos, ecosistemas y sus servicios.

Por otro lado, el Perú debe prepararse para imprevistos que podrían afectar profundamente el logro de la situación futura, como es el posible fracaso de la planificación urbana o el colapso del ecosistema con la consecuente pérdida masiva de la biodiversidad. También es importante realizar esfuerzos para evitar siniestros marítimos, como derrames de petróleo u otras formas de contaminación. Otro de los aspectos sobre los cuales hay que generar conciencia es la necesidad de mejorar la resiliencia, especialmente en la costa peruana, ante un posible sismo de gran magnitud y tsunami que podría ocurrir frente a ciudades costeras.

1.4.6. Alternativa de solución seleccionada

En consecuencia, a partir del análisis de las variables se pudo determinar tres posibles alternativas de solución, las cuales se resumen en la tabla 13.

Tabla 13. Alternativas de solución

Alternativas de solución		
Alternativa 1	**Alternativa 2**	**Alternativa 3**
Desarrollo por parte de hombres y mujeres, de la **ciencia, tecnología e innovación** para mejorar el comercio y el desarrollo de las actividades económicas de manera responsable. Además, se busca aportar a la sostenibilidad de los recursos ecosistémicos.	Fortalecer la **gobernabilidad del ámbito marítimo** para mejorar el estado de la seguridad y defensa nacional, de tal manera que las actividades económicas y comerciales se desarrollen de forma ordenada, segura y responsable; además, se promueve una mayor presencia marítima del Perú en el mundo.	Impulsar **la conciencia marítima** en hombres y mujeres, para el mejor uso y explotación en forma sostenible de los recursos del ámbito marítimo, identificando la importancia del conocimiento del mar, para alcanzar el desarrollo, así como la aplicación de ciencia y tecnología para este fin.

Fuente: Elaboración COMAEM.

Cada una de estas alternativas fue discutida y analizada sobre la base de los criterios de presupuesto, viabilidad política, viabilidad social, viabilidad técnica y efectividad. Los resultados del referido análisis, que se sintetizan en la tabla 14, constan en las respectivas actas y cuya orientación estuvo a cargo de los representantes del CEPLAN.

Tabla 14. Evaluación de las alternativas de solución

Alternativas de solución	Presupuesto	Viabilidad política	Viabilidad social	Viabilidad técnica	Efectividad
Alternativa 1	Baja	Media	Media	Baja	Alta
Alternativa 2	Baja	Alta	Alta	Baja	Alta
Alternativa 3	Media	Media	Alta	Media	Alta

Fuente: Elaboración COMAEM.

Finalmente, se definió que la alternativa de solución más adecuada es una combinación entre las alternativas 1, 2 y 3. Es decir, el desarrollo del ámbito marítimo nacional será impulsado por el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación, y el fortalecimiento de la conciencia marítima, de tal forma que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo, incremento del comercio, sostenibilidad de los recursos y ecosistemas, y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo. A continuación, se describe la alternativa de solución seleccionada:

Alternativa de solución seleccionada

(Gobernabilidad del ámbito marítimo + ciencia, tecnología e innovación + conciencia marítima)

Se desarrollarán los mecanismos necesarios para fortalecer la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación e impulsar la conciencia marítima en la población nacional; de tal manera que sirvan como soporte al desarrollo sostenible de las actividades productivas y económicas en el ámbito marítimo.

Como consecuencia de lo anterior, en el mediano plazo se espera que estos mecanismos contribuyan a mejorar la competitividad del país en los mercados internacionales, viéndose reflejado en los niveles crecientes de comercio exterior y el incremento del comercio marítimo interno.

Este mayor desarrollo productivo y comercial permitirá al Perú contar con una presencia marítima internacional más sólida, así como, con un flujo comercial interno importante, dada las ventajas que representa el desarrollo del cabotaje marítimo.

Además, a fin de procurar un mejor desenvolvimiento de las actividades marino-costeras, es necesario mejorar las capacidades de seguridad y defensa. De esta manera, no solo se podrán proteger las actividades productivas y el comercio, sino que además será posible monitorear el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, los ecosistemas y sus servicios.

Como resultado natural de estas acciones y de las interacciones con la población, se confía que paulatinamente los peruanos adquieran una mayor conciencia y valoración de la importancia del ámbito marítimo para su uso, exploración y explotación de sus recursos y servicios ecosistémicos.

1.5. Políticas relacionadas

La presente PNM ha sido elaborada mediante la revisión y contraste con las políticas de Estado incorporadas en el Acuerdo Nacional, los objetivos del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional, así como con los objetivos y lineamientos que se vinculan o enmarcan con las distintas políticas nacionales vigentes.

A continuación, se indican las distintas Políticas de Estado, Políticas Nacionales y Objetivos del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional, cuyo análisis de comparación se detallan por anexos 1 y 2:

a. Políticas de Estado

Las siguientes VEINTIÚN (21) Políticas de Estado del Acuerdo Nacional están vinculadas a la PNM:

(1) Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes.

(2) Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.

(3) Afirmación de la economía social de mercado.

(4) Desarrollo sostenible y gestión ambiental.

(5) Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

(6) Gestión del riesgo de desastres.

(7) Ordenamiento y gestión territorial.

(8) Política exterior para la paz, la democracia, el desarrollo y la integración.

(9) Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

(10) Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad.

(11) Promoción de la seguridad alimentaria y nutrición.

(12) Desarrollo en Infraestructura y Vivienda.

(13) Sobre los recursos hídricos.

(14) Desarrollo de la ciencia y la tecnología.

(15) Acceso al empleo pleno, digno y productivo.

(16) Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana.

(17) Política de seguridad nacional.

(18) Cautela de la institucionalidad de las Fuerzas Armadas y su servicio a la democracia.

(19) Erradicación de la producción, el tráfico y el consumo ilegal de drogas.

(20) Afirmación de la identidad nacional.

(21) Fortalecimiento de la familia, protección y promoción de la niñez, la adolescencia y la juventud.

b. Políticas Nacionales

A continuación, se citan las siguientes CATORCE (14) Políticas Nacionales vinculadas a la PNM:

(1) Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública.

(2) Política Nacional de Cooperación Técnica Internacional.

(3) Política Nacional Antártica.

(4) Política Nacional para la Calidad.

(5) Política Nacional del Ambiente.

(6) Política y Estrategia Nacional de Recursos Hídricos.

(7) Política Nacional Forestal y de Fauna Silvestre.

(8) Política Nacional para el Desarrollo de la Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (CTI).

(9) Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

(10) Política de Seguridad y Defensa Nacional.

(11) Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronteriza.

(12) Política Nacional de Educación Ambiental.

(13) Política Nacional del Deporte.

(14) Política Nacional de Igualdad de Género.

c. Plan estratégico de desarrollo nacional

En relación con los objetivos nacionales del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional, los siguientes SEIS (06) objetivos están vinculados a los objetivos prioritarios de la PNM:

(1) Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de Gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional.

(2) Desarrollo regional equilibrado e infraestructura adecuada.

(3) Economía competitiva con alto nivel de empleo y productividad.

(4) Conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y la biodiversidad con un enfoque integrado y ecosistémico y un ambiente que permita una buena calidad de vida para las personas y la existencia de ecosistemas saludables, viables y funcionales en el largo plazo.

(5) Igualdad de oportunidades y acceso universal a los servicios básicos.

(6) Plena vigencia de los derechos fundamentales y la dignidad de las personas.

2 OBJETIVOS PRIORITARIOS Y LINEAMIENTOS

Se han determinado cinco objetivos prioritarios de la PNM, con los cuales se busca alcanzar la solución del problema público planteado. Cada uno de estos objetivos cuenta con sus respectivos lineamientos que se establecen como acciones para la consecución de los objetivos determinados.

Objetivo Prioritario 1

Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales

Lineamientos:

(1.1) Incrementar en las reuniones y foros internacionales vinculados a los asuntos del mar, la participación activa de las delegaciones del Perú.

(1.2) Coordinar iniciativas orientadas a salvaguardar los derechos e intereses marítimos nacionales, incluyendo la promoción de la cooperación técnica en foros y procesos internacionales.

(1.3) Fortalecer la coordinación y articulación de las Políticas sobre el ámbito marítimo con los tres niveles de gobierno.

(1.4) Articular la gestión sostenible sobre asuntos marítimos entre el Estado, la sociedad civil y el mercado.

(1.5) Promover a nivel internacional los destinos turísticos ubicados en el ámbito marítimo nacional.

Objetivo Prioritario 2

Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible

Lineamientos:

(2.1) Incrementar el aprovechamiento sostenible de los recursos no renovables (no vivos) marinos del Dominio Marítimo, las aguas interiores y la alta mar.

(2.2) Incrementar el nivel técnico, profesional y jurídico legal según corresponda, de las mujeres y hombres involucrados en el ámbito marítimo.

(2.3) Incentivar la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la innovación, respecto al mar y sus recursos por los actores del ámbito marítimo.

(2.4) Fortalecer la coordinación y articulación del aprovechamiento de los recursos sostenibles entre las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados al sector productivo del ámbito marítimo.

(2.5) Fortalecer las capacidades de supervisión, control y fiscalización de las actividades productivas en el ámbito marítimo en las entidades públicas competentes.

(2.6) Difundir el conocimiento sobre las posibilidades que se tiene del uso y aprovechamiento de los recursos disponibles del ámbito marítimo por la población.

(2.7) Mejorar la oferta y las condiciones generales de los destinos turísticos en el ámbito marítimo nacional.

(2.8) Promover la práctica de la náutica deportiva en la población nacional.

(2.9) Fortalecer la inserción laboral formal de las mujeres en las actividades del ámbito marítimo.

Objetivo Prioritario 3

Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo

Lineamientos:

(3.1) Incentivar las inversiones en infraestructura portuaria y servicios conexos.

(3.2) Consolidar el sistema de facilitación del comercio exterior en el ámbito marítimo.

(3.3) Consolidar el control y seguridad que coadyuve a un eficiente y competitivo transporte marítimo.

(3.4) Optimizar los procesos y servicios de la cadena logística marítimo portuaria.

(3.5) Generar capacidades para la internacionalización de la oferta exportable del ámbito marítimo.

(3.6) Fortalecer la coordinación y articulación de las regulaciones vinculados al comercio marítimo entre las entidades públicas de los tres niveles de gobierno.

(3.7) Mejorar las condiciones operacionales, administrativas y normativas del cabotaje marítimo.

(3.8) Fortalecer los servicios de ayuda a la navegación en el ámbito marítimo nacional.

(3.9) Potenciar la capacidad y competitividad de la industria de construcciones y reparaciones navales.

Objetivo Prioritario 4

Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo

Lineamientos:

(4.1) Fortalecer la gestión integrada para el uso sostenible de los recursos naturales y ecosistemas.

(4.2) Mejorar la protección en las áreas naturales protegidas, en el ámbito marítimo.

(4.3) Reducir los niveles y efectos de la contaminación en el Dominio Marítimo y la zona marino-costera.

(4.4) Mejorar los mecanismos de articulación y coordinación, así como fortalecer capacidades para la gestión orientadas a la prevención y mitigación de desastres por acción de la naturaleza, entre las entidades involucradas.

(4.5) Fortalecer la coordinación y articulación de las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados a la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas del ámbito marítimo.

(4.6) Fortalecer las capacidades de supervisión, control y cumplimiento normativo que rigen las actividades productivas del ámbito marítimo en las entidades públicas competentes.

(4.7) Impulsar el desarrollo de energías renovables en el ámbito marítimo nacional.

Objetivo Prioritario 5

Fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo

Lineamientos:

(5.1) Fortalecer el control y la vigilancia de todas las actividades marítimas, en cumplimiento de la normativa nacional y compromisos internacionales, en resguardo de la seguridad de la vida humana, la protección del medio marino y sus recursos, y la represión de las actividades ilícitas, por parte de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) y la Policía Nacional del Perú (PNP), en el ámbito de su responsabilidad.

(5.2) Fortalecer la capacidad del poder naval de ejercer la vigilancia y defensa del área de jurisdicción marítima nacional.

(5.3) Incrementar la participación efectiva de unidades navales en operaciones dentro del marco de los compromisos bilaterales y multilaterales.

(5.4) Fortalecer la capacidad de respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento marítimo en el área de responsabilidad de la AMN, así como en caso de desastres.

(5.5) Fortalecer la capacidad de acción para la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad de la AMN y la PNP.

(5.6) Velar por el cumplimiento de las normas para la protección y conservación del medio ambiente marino, ecosistemas y sus recursos.

(5.7) Proteger el patrimonio cultural subacuático que se encuentre en el Dominio Marítimo nacional.

(5.8) Incentivar la consolidación de la identidad y cultura marítima en la población nacional.

Estos objetivos prioritarios, con sus respectivos lineamientos se detallan en la matriz del anexo 3; asimismo, se detallan sus respectivos indicadores en las fichas técnicas del anexo 4.

3 PROVISIÓN DE SERVICIOS Y ESTÁNDARES

A continuación, se presenta la lista de servicios a ser entregados para el cumplimiento de la PNM, según lo requiera el lineamiento del objetivo prioritario propuesto. Cada servicio cuenta con su respectivo estándar de cumplimiento, que se orienta a satisfacer las necesidades de la población objetivo de la política.

Sin embargo, en esta relación de servicios no se consideran aquellos servicios de coordinación entre las entidades del Estado, así como ninguna actividad que ya se esté proveyendo, salvo que se haya identificado una mejora en el servicio a ser brindado.

Objetivo Prioritario 1

Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales

Lineamientos:

(1.1) Incrementar en las reuniones y foros internacionales vinculados a los asuntos del mar, la participación activa de las delegaciones del Perú.

(1.2) Coordinar iniciativas orientadas a salvaguardar los derechos e intereses marítimos nacionales, incluyendo la promoción de la cooperación técnica en foros y procesos internacionales.

Servicio	Defensa permanente de los intereses y derechos del Perú sobre asuntos marítimos.
Estándar	Permanencia.
Definición breve	Participación permanente en todos los foros y procesos internacionales identificados como de relevante importancia para la defensa de los intereses del Perú sobre asuntos marítimos.
Indicador	Porcentaje de foros y procesos internacionales identificados como de relevante importancia, en los que el Perú participa en forma permanente.
Fuente de datos	Ministerio de Relaciones Exteriores - Dirección de Asuntos Marítimos.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Relaciones Exteriores.

Objetivo Prioritario 2

Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible

Lineamiento:

(2.1) Incrementar el aprovechamiento sostenible de los recursos no renovables (no vivos) marinos del Dominio Marítimo, las aguas interiores y la alta mar.

Servicio	Servicio de identificación en forma permanente del potencial de los recursos no vivos del suelo y subsuelo de nuestro Dominio Marítimo.
Estándar	Accesibilidad geográfica.
Definición breve	Solo un pequeño porcentaje de nuestros Fondos Marinos (plataforma continental) de nuestro Dominio Marítimo han sido explorados, siendo necesario ampliar estos trabajos que permitan un adecuado estudio para poder determinar su verdadero potencial.
Indicador	Porcentaje de nuestro Dominio Marítimo explorado.
Fuente de datos	Ministerio de Energía y Minas - Instituto Nacional Geológico Minero del Perú (INGEMMET) / Ministerio de Defensa – Marina de Guerra del Perú - Dirección de Hidrografía y Navegación (DHN).
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Energía y Minas / Ministerio de Defensa.

Lineamiento

(2.3) Incentivar la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la innovación, respecto al mar y sus recursos por los actores del ámbito marítimo.

Servicio	Gestión de la Investigación científica multidisciplinaria para los actores del ámbito marítimo.
Estándar	Accesibilidad geográfica.
Definición breve	Racionalizar esfuerzos de capacidades profesionales y científicas; al igual que recursos financieros para la ciencia, tecnología e investigación en Instituciones públicas y privadas; destinados al aprovechamiento sostenible de los recursos vivos y no vivos, los ecosistemas y los servicios en el ámbito marítimo, entre otros usos.
Indicador	Número de publicaciones en ciencia, tecnología e innovación tecnológica relacionadas con el ámbito marítimo en el periodo anual.
Fuente de datos	Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC).
Responsabilidad del indicador	Presidencia del Consejo de Ministros - Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC).

Lineamiento:

(2.6) Difundir el conocimiento sobre las posibilidades que se tiene del uso y aprovechamiento de los recursos disponibles del ámbito marítimo por la población.

Servicio	Difusión permanente del enfoque ambiental, uso y aprovechamiento del ámbito marítimo a estudiantes de nivel de educación básica.
Estándar	Accesibilidad geográfica.
Definición breve	Promoción del enfoque ambiental en el Currículo Nacional de Educación Básica, cuyo componente en cambio climático promueve la valoración de servicios ecosistémicos del ámbito marítimo, así como el uso de la diversidad biológica.
Indicador	Número de recursos educativos, documentos técnicos o dispositivos normativos que incorporan la valoración y aprovechamiento de los recursos naturales del Perú, el cual incluye los recursos del ámbito marítimo; dirigidos a especialistas, docentes y directivos.
Fuente de datos	Ministerio de Educación.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Educación.

Objetivo Prioritario 3

Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.

Lineamiento:

(3.1) Incentivar las inversiones en infraestructura portuaria y servicios conexos.

Servicio	Promoción oportuna de las inversiones en el litoral peruano, del Plan de Desarrollo Portuario Nacional para los inversionistas portuarios públicos y privados.
Estándar	Oportunidad.
Definición breve	Promover el desarrollo de inversiones portuarias públicas y privadas, concurrentes con el Plan de Desarrollo Portuario Nacional a lo largo del litoral peruano.
Indicador	Porcentaje de iniciativas de inversión públicas y privadas alcanzadas en el marco de la promoción del Plan de Desarrollo Portuario Nacional, con respecto a lo programado en este.
Fuente de datos	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Autoridad Portuaria Nacional.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Lineamiento:

(3.2) Consolidar el sistema de facilitación del comercio exterior en el ámbito marítimo.

Servicio	Sistema integrado de intercambio de información entre los diversos agentes públicos para el ingreso y salida de naves.
Estándar	Oportunidad.
Definición breve	La integración de los procedimientos de las distintas Instituciones públicas vinculadas a las operaciones de comercio exterior tendrá un impacto positivo en tiempos y costos para los usuarios de comercio exterior. (Componente portuario de la VUCE, Ventanilla Única de Comercio Exterior).
Indicador	Tiempo promedio de resolución de expedientes incorporados a la VUCE respecto al año anterior.
Fuente de datos	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

Lineamiento:

(3.3) Consolidar el control y seguridad que coadyuve a un eficiente y competitivo transporte marítimo.

Servicio	Control oportuno de documentación a las naves que efectúan transporte marítimo.
Estándar	Oportunidad.
Definición breve	Las naves que prestan el servicio de transporte marítimo deben contar con las certificaciones de clase, seguros, de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS), de acuerdo con la reglamentación vigente durante todo el desarrollo de sus actividades, para lo cual las Autoridades competentes optimizarán la verificación permanente y oportuna de dicha documentación.
Indicador	Porcentaje de naves con control de documentación oportuna dentro de los plazos establecidos.
Fuente de datos	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático / Ministerio de Defensa - Autoridad Marítima Nacional.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Lineamiento:

(3.4) Optimizar los procesos y servicios de la cadena logística marítimo portuaria.

Servicio	Asistencia técnica integral en la formación de cadenas logísticas desde los centros de producción o distribución hasta los puertos y viceversa, a los agentes económicos vinculados con el comercio marítimo.
Estándar	Integral.
Definición breve	Las cadenas logísticas o de abastecimiento de productos identificados a lo largo del litoral peruano, requieren contar con mayores facilidades para optimizar tiempos y costos en sus procesos.
Indicador	Número de asistencias técnicas efectuadas para la formación de cadenas logísticas integrales.
Fuente de datos	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Lineamiento:

(3.5) Generar capacidades para la internacionalización de la oferta exportable del ámbito marítimo.

Servicio	Capacitación para el desarrollo de una cultura exportadora al sector empresarial.
Estándar	Accesibilidad geográfica.
Definición breve	El acceso de las empresas a servicios de capacitación para el desarrollo de una cultura exportadora permitirá que estas mejoren sus posibilidades de internacionalización.
Indicador	Incremento porcentual de empresas capacitadas para el desarrollo de una cultura exportadora.
Fuente de datos	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

Lineamiento:

(3.7) Mejorar las condiciones operacionales, administrativas y normativas del cabotaje marítimo.

Servicio	Fomento del desarrollo del cabotaje marítimo efectivo a los agentes económicos vinculados.
Estándar	Efectividad.
Definición breve	Fomento a la participación de navieros que realizan el transporte de cabotaje, mediante la mejora en las condiciones normativas, operativas y administrativas.
Indicador	Variación porcentual de la cantidad de toneladas transportadas anualmente en litoral peruano.
Fuente de datos	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Lineamiento:

(3.8) Fortalecer los servicios de ayuda a la navegación en el ámbito marítimo nacional.

Servicio	Actualización permanente de la cartografía náutica nacional.
Estándar	Permanente.
Definición breve	Es necesario contar con cartas de navegación marítimas adecuadamente actualizadas, que contribuyan a garantizar la seguridad de la navegación en el Dominio Marítimo nacional a los navegantes en general. Para ello, se deberá cumplir con el Plan Cartográfico Nacional.
Indicador	Porcentaje de cartografía náutica nacional actualizada en relación al Plan Cartográfico Nacional.
Fuente de datos	Ministerio de Defensa – Marina de Guerra del Perú - Dirección de Hidrografía y Navegación.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Defensa.

Servicio	Mantenimiento permanente de ayudas a la navegación en el ámbito marítimo nacional.
Estándar	Permanente.
Definición breve	A lo largo del litoral peruano, existen una serie de ayudas a la navegación (faros, faroletes, boyas, racones, linternas, balizas, etc.), que requieren de permanente actualización.
Indicador	Porcentaje de ayudas a la navegación actualizadas por la DHN, de acuerdo a los avances tecnológicos.
Fuente de datos	Ministerio de Defensa – Marina de Guerra del Perú - Dirección de Hidrografía y Navegación.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Defensa.

Servicio	Difusión oportuna de las condiciones océano meteorologías del ámbito marítimo a la población nacional.
Estándar	Oportunidad.
Definición breve	Producto de las condiciones océano meteorológicas, se producen condiciones de mar que podrían afectar a los habitantes costeros y a los navegantes en general, siendo importante prevenir sobre la ocurrencia de dichos eventos para tomar las medidas de prevención pertinentes.
Indicador	Número de eventos océano meteorológicas que causaron efectos desfavorables, no reportados a tiempo.
Fuente de datos	Ministerio de Defensa – Marina de Guerra del Perú - Dirección de Hidrografía y Navegación.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Defensa.

Objetivo Prioritario 4

Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo

Lineamiento:

(4.1) Fortalecer la gestión integrada para el uso sostenible de los recursos naturales y ecosistemas.

Servicio	Asistencia técnica en la gestión de planes de manejo integral en las zonas marino-costeras, en coordinación con otros sectores a los equipos técnicos de las unidades de manejo integrado.
Estándar	Coordinado.
Definición breve	Capacitar a los equipos técnicos de las unidades de gestión local en el proceso de manejo integrado de las zonas marino-costeras (preparación y planificación), a fin de que lleven a cabo su Plan de Manejo.
Indicador	Porcentaje de asistencias técnicas a los equipos técnicos de las unidades de manejo integrado (UMI) coordinadas.
Fuente de datos	Ministerio del Ambiente - Dirección General de Ordenamiento Territorial Ambiental / Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre – Ministerio de Agricultura y Riego.
Responsabilidad del indicador	Ministerio del Ambiente.

Servicio	Información especializada para la conservación de los ecosistemas priorizados, de manera oportuna, según los procedimientos establecidos para las entidades que administran recursos naturales y ecosistemas en la zona marino-costera (ZMC).
Estándar	Oportunidad.
Definición breve	Elaborar diagnósticos y estudios especializados para brindar información a las entidades que administran los recursos naturales y ecosistemas en la ZMC, de manera oportuna.
Indicador	Porcentaje de ecosistemas y especies de la ZMC que cuentan con diagnósticos o estudios especializados dentro del plazo establecidos por la Convención sobre el Comercio Internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestre (CITES).
Fuente de datos	Ministerio del Ambiente - Dirección General de Diversidad Biológica.
Responsabilidad del indicador	Ministerio del Ambiente.

Servicio	Asistencia técnica sobre la conservación de los humedales costeros de manera permanente a los actores vinculados.
Estándar	Permanente.
Definición breve	Se brinda capacitación, acompañamiento técnico y monitoreo de la implementación de planes de conservación de los humedales en la zona costera (pantanos, manglares, lagunas, entre otros), las cuales se pretende mejorar brindando el servicio in situ de manera permanente.
Indicador	Porcentaje de humedales costeros con acciones de monitoreo permanente.
Fuente de datos	Ministerio del Ambiente - Dirección General de Diversidad Biológica / Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre – Ministerio de Agricultura y Riego.
Responsabilidad del indicador	Ministerio del Ambiente.

Lineamiento:

(4.2) Mejorar la protección en las áreas naturales protegidas, en el ámbito marítimo.

Servicio	Vigilancia y control a actividades ilegales de la zona marino-costera, en coordinación con entidades competentes, realizadas en las Áreas Naturales Protegidas (ANP).
Estándar	Coordinado
Definición breve	Las acciones de vigilancia y control en el ámbito marino-costero se realizan a través de servicios que incluyen el desarrollo de patrullajes rutinarios y especiales, permanencia en los puestos de vigilancia y control y el desarrollo de monitoreo remoto (fotografías aéreas, uso de drones), con el objetivo de mitigar o erradicar las actividades ilegales en las ANP de la ZMC (pesca con chinchorro, pesca con explosivos, extracción de microalgas, etc.), en coordinación con PRODUCE, DICAPI y Fiscalía.
Indicador	Porcentaje de superficie de ANP con vigilancia y control coordinado con entidades competentes.
Fuente de datos	Ministerio del Ambiente - Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado.
Responsabilidad del indicador	Ministerio del Ambiente.

Servicio	Servicio de protección con participación de actores estratégicos (público, privado y sociedad civil) de las áreas naturales protegidas marino-costeras.
Estándar	Participativo.
Definición breve	Involucramiento de los actores estratégicos (pescadores artesanales, PRODUCE, DICAPI, SANIPES, etc.) a través del fortalecimiento de espacios de participación como los Comités de Gestión, COMUMA, SINACUI, CPPS; y la implementación de mecanismos participativos como los programas de voluntariado, así como la promoción de la formalización del aprovechamiento de recursos hidrobiológicos en articulación con la autoridad competente.
Indicador	Índice de mapa de actores.
Fuente de datos	Ministerio del Ambiente - Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado.
Responsabilidad del indicador	Ministerio del Ambiente.

Lineamiento:

(4.3) Reducir los niveles y efectos de la contaminación en el Dominio Marítimo y la zona marino-costera.

Servicio	Supervisión de las actividades desarrolladas en la zona marino-costera, en coordinación con las entidades competentes a administrados de los sectores económicos productivos involucrados con el ámbito marítimo.
Estándar	Coordinado.
Definición breve	Supervisar las actividades desarrolladas en la zona marino-costera para asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la regulación ambiental por parte de los administrados.
Indicador	Porcentaje de unidades fiscalizables de la zona marino-costera supervisadas, en coordinación con entidades competentes.
Fuente de datos	Ministerio del Ambiente - Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental.
Responsabilidad del indicador	Ministerio del Ambiente.

Servicio	Fiscalización oportuna a los administrados de los sectores económicos productivos involucrados con el ámbito marítimo.
Estándar	Oportunidad.
Definición breve	Comprende investigar la comisión de posibles infracciones administrativas sancionables y la de imponer sanciones por el incumplimiento de obligaciones y compromisos derivados de los instrumentos de gestión ambiental, de las normas ambientales, compromisos ambientales de contratos de concesión y de los mandatos o disposiciones emitidos por el OEFA.
Indicador	Porcentaje de entidades fiscalizadas y sancionadas de manera oportuna.
Fuente de datos	Ministerio del Ambiente - Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental.
Responsabilidad del indicador	Ministerio del Ambiente.

Lineamiento:

(4.7) Impulsar el desarrollo de energías renovables en el ámbito marítimo nacional.

Servicio	Gestión eficaz en investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación multidisciplinaria en el ámbito marítimo orientada al desarrollo de energías renovables.
Estándar	Eficacia.
Definición breve	Racionalizar esfuerzos de capacidades profesionales y científicas; al igual que recursos financieros para la generación de proyectos de energías renovables en el ámbito marítimo nacional.
Indicador	Variación porcentual anual del nivel de inversión en proyectos de energías renovables dentro del ámbito marítimo.
Fuente de datos	Ministerio de Energía y Minas.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Energía y Minas.

Objetivo Prioritario 5

Fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo

Lineamientos:

(5.1) Fortalecer el control y la vigilancia de todas las actividades marítimas, en cumplimiento de la normativa nacional y los compromisos internacionales, en resguardo de la seguridad de la vida humana, la protección del medio marino y sus recursos, y la represión de las actividades ilícitas, por parte de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) y la Policía Nacional del Perú (PNP), en el ámbito de su responsabilidad.

(5.5) Fortalecer la capacidad de acción para la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad de la AMN y la PNP.

Servicio	Protección eficaz de las actividades marítimas, realizadas por los actores vinculados con el ámbito marítimo.
Estándar	Eficacia.
Definición breve	Contribuir con la protección en forma eficaz y oportuna de la totalidad de actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional.
Indicador	Variación porcentual anual de las actividades Ilícitas reportadas en el año respecto al número de actividades Ilícitas reportadas en el año anterior.
Fuente de datos	Ministerio de Defensa – Autoridad Marítima Nacional (Dirección General de Capitanías y Guardacostas).
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Defensa.

Lineamiento:

(5.4) Fortalecer la capacidad de respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento marítimo en el área de responsabilidad de la AMN, así como en caso de desastres.

Servicio	Respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento marítimo de acuerdo con el protocolo establecido por la Autoridad Marítima Nacional (AMN).
Estándar	Fiabilidad.
Definición breve	Efectuar el apoyo oportuno ante la presencia de cualquier evento que ponga en riesgo la vida humana en el área de responsabilidad de la AMN, utilizando para ello los medios asignados según el protocolo establecido.
Indicador	Porcentaje de operaciones de búsqueda y salvamento marítimo realizadas por la AMN de acuerdo con el protocolo establecido para cada una de ellas.
Fuente de datos	Ministerio de Defensa – Autoridad Marítima Nacional (Dirección General de Capitanías y Guardacostas).
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Defensa.

Servicio	Respuesta inmediata de apoyo a la población costera ante casos de desastres naturales ocurridos en el ámbito marítimo nacional.
Estándar	Oportunidad.
Definición breve	Participar en mantener el abastecimiento de productos de primera necesidad a la población afectada por desastres naturales de manera oportuna y permanente, mientras dure la emergencia.
Indicador	Tiempo promedio de respuesta para la atención a la población costera afectada.
Fuente de datos	Ministerio de Defensa – Instituto Nacioal de Defensa Civil - Centro de Operaciones de Emergencia Nacional (COEN).
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Defensa.

Servicio	Monitoreo permanente de eventos tsunamigénicos para la emisión de alerta o alarma en salvaguarda de los agentes vinculados con el ámbito marítimo.
Estándar	Permanente.
Definición breve	Monitorear y analizar los eventos sísmicos de gran magnitud en forma permanente, con la finalidad de prevenir a la población ante la ocurrencia de un tsunami a través de los boletines de información.
Indicador	Porcentaje de boletines informativos emitidos de acuerdo con el protocolo establecido por el Centro Nacional de Alerta de Tsunamis (CNAT).
Fuente de datos	Ministerio de Defensa – Marina de Guerra del Perú – Dirección de Hidrografía y Navegación - Centro Nacional de Alerta de Tsunamis (CNAT).
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Defensa.

Lineamiento:

(5.6) Velar por el cumplimiento de las normas para la protección y conservación del medio ambiente marino, ecosistemas y sus recursos.

Servicio	Control y vigilancia del cumplimiento de la normatividad nacional e internacional de las actividades de los agentes vinculados con el ámbito marítimo nacional.
Estándar	Accesibilidad geográfica.
Definición breve	Contar con un control y vigilancia permanente de la totalidad de actividades que se desarrollen dentro del área de responsabilidad de la AMN, haciendo cumplir la normativa nacional y de los convenios internacionales, manteniendo el normal desarrollo de las actividades marítimas.
Indicador	Porcentaje de actividades que cumplen con la normatividad, respecto al total de actividades controladas.
Fuente de datos	Ministerio de Defensa – Autoridad Marítima Nacional (Dirección General de Capitanías y Guardacostas).
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Defensa.

Lineamiento:

(5.7) Proteger el patrimonio cultural subacuático que se encuentren en el Dominio Marítimo nacional.

Servicio	Identificación del patrimonio cultural subacuático actualizado del ámbito marítimo.
Estándar	Accesibilidad geográfica.
Definición breve	Realizar acciones de identificación del patrimonio cultural subacuático, para su posterior registro y protección.
Indicador	Número de sitios del patrimonio cultural subacuático identificados anualmente.
Fuente de datos	Ministerio de Cultura.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Cultura.

Lineamiento:

(5.8) Incentivar la consolidación de la identidad y cultura marítima en la población nacional.

Servicio	Difusión amplia de la realidad marítima e intereses marítimos a la población nacional.
Estándar	Accesibilidad geográfica.
Definición breve	Elevar el conocimiento nacional de la realidad e intereses marítimos, como elemento clave que coadyuve al desarrollo sostenible del país.
Indicador	Porcentaje de provincias, en cada región, a donde se desarrollaron actividades de concientización sobre la realidad marítima durante el año.
Fuente de datos	Marina de Guerra del Perú.
Responsabilidad del indicador	Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú.

4 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

De conformidad con el artículo 15.2 del Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, que aprueba el Reglamento que regula las Políticas Nacionales, la conducción de una política nacional multisectorial se asignará al Ministerio interviniente cuyas competencias y funciones sectoriales presentan mayor consistencia con los objetivos de la política.

En tal sentido, al contar con el mayor número de competencias en los diversos objetivos prioritarios y lineamientos de la PNM, el sector Conductor será el Ministerio de Defensa, quien, a través de la Marina de Guerra del Perú, ejerce la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM).

Esta Comisión de naturaleza permanente, en cumplimiento al artículo 3 inciso (c) del Decreto Supremo 118-2017-PCM con el que se decreta su creación, efectuará el seguimiento y fiscalización de la gobernabilidad sectorial en el ámbito marítimo, a través de indicadores de gestión, de resultados y de impacto, relacionados a los objetivos y lineamientos establecidos en esta PNM, emitiendo los informes técnicos correspondientes, sin afectar las competencias sectoriales que confiere la ley, efectuando de esta manera el monitoreo del cumplimiento de resultados.

Para ello, es necesario aplicar una eficiente coordinación y articulación a nivel nacional, regional y local, a fin de lograr el óptimo uso y la explotación sostenible de los recursos naturales, así como promover y fortalecer las actividades vinculadas al ámbito marítimo. Para dicho fin, la COMAEM, presidida por la Presidencia del Consejo de Ministros, ejercerá a plenitud la gobernanza marítima para llevar a cabo las referidas acciones, orientándolas hacia el bien común de la población, el desarrollo de nuestro país y la consolidación de la acción del Estado en el largo plazo.

Con la entrada en vigencia de la presente PNM y de conformidad con su instrumento constitutivo, la COMAEM realizará el seguimiento y la fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales, y trabajará en la emisión de informes técnicos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional, en aras de promover y fortalecer el desarrollo sostenible del país.

El seguimiento de la PNM se realizará a través del sistema informático de la COMAEM y del aplicativo informático CEPLAN V.01. No obstante, los sectores que la conforman podrán utilizar, de manera complementaria, herramientas adicionales para estos fines. Asimismo, por medio de la implementación de un sistema de información, se articularán y coordinarán las actividades de cada sector en el ámbito marítimo, lo que permitirá incentivar la participación de los sectores representantes de la COMAEM y de los distintos actores sociales.

Ello implicará el desarrollo ordenado y sistematizado de una base de datos sobre la evolución de las actividades en el ámbito marítimo nacional, mapeos, análisis estadísticos, reportes de monitoreo y seguimiento de las acciones de gestión para el control integrado de cambios que sean necesarios realizar y todo aquello que permita el seguimiento y la evaluación de la presente Política Nacional.

Bajo ese mismo enfoque, el liderazgo de la COMAEM permitirá que la PNM sea debidamente implementada y se adapte a las necesidades y demandas de la sociedad, desarrollando y consolidando herramientas y buenas prácticas entre los sectores involucrados.

Asimismo, es necesario contar con información estadística más detallada relacionada con las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional. Para ello, se requiere tener un indicador de política que agrupe la mayor cantidad de actividades que se desarrollan en este ámbito, y así poder valorizarlas en términos del PBI marítimo. Para ello, conjuntamente con el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), se diseñará este indicador a partir de la promulgación de la PNM, siguiendo el cronograma de la tabla 15.

Tabla 15. Diseño del indicador de PNM

ELABORACIÓN DE INDICADOR DE POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA		
1	Evaluación de actividades a considerar	D
2	Requerimiento de información de interés a los sectores	D + 45
3	Recopilación de información de los sectores	D + 60
4	Procesamiento de información	D + 90
5	Definición de indicador / Línea base de indicador	D + 120
6	Remisión anual de información	Anual (15 mar.)
7	Cálculo de indicador anual	Anual (15 abr.)

Fuente: Elaboración COMAEM.

Del mismo modo, para el objetivo prioritario N° 1, se han confeccionado DOS (2) Indicadores; el primero de ellos, denominado "Porcentaje de participaciones oficiales de delegaciones peruanas en foros y organismos internacionales vinculados con el ámbito marítimo", será el indicador a ser utilizado durante los años 2019 y 2020. A partir del año 2021, se iniciará en adición la medición del segundo indicador denominado "Índice de influencia del Perú en asuntos marítimos", dado que, luego de este periodo, se podrá obtener las líneas de base requeridas.

5 GLOSARIO Y ACRÓNIMOS

a. Glosario de términos

(1) **Afloramiento.** Es el ascenso de agua de niveles más profundos, más fría y rica en sales nutrientes (nitratos, fosfatos y silicatos). Esta agua sustituye al agua superficial, más cálida y generalmente más pobre en nutrientes, que ha sido desplazada por la acción del viento. Si este fenómeno tiene lugar cerca de la costa, se llama "Afloramiento Costero", y, si se produce en mar abierto, "Afloramiento Oceánico".

(2) **Aguas interiores.** Las aguas interiores están situadas en el interior de las líneas de base, a partir de las cuales se mide la anchura del Dominio Marítimo del Estado y en las que el Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción de acuerdo con la ley, tratados de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia aplicables al Estado peruano.

(3) **Aguas continentales.** Las aguas continentales son cuerpos de agua permanentes sobre o debajo de la superficie de la Tierra, alejados de las zonas costeras.

(4) **Alta mar.** Todas las partes del mar no incluidas en las aguas jurisdiccionales de algún Estado, considerando dentro de estas últimas a las aguas interiores de este y a las aguas archipelágicas en el caso de un Estado archipelágico, donde los Estados tienen derecho a que sus buques naveguen libremente y las utilicen con fines pacíficos.

(5) **Autoridad Marítima Nacional.** Es ejercida por la DICAPI, que tiene como funciones principales: velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; proteger el medio ambiente marítimo, sus recursos y riquezas; controlar el tráfico acuático en las aguas de soberanía y jurisdicción nacionales; y ejercer el control e interdicción del tráfico ilícito de drogas y de toda otra actividad ilícita.

(6) **Cabotaje.** Consiste en el transporte de personas, mercancías o equipajes entre diversos lugares del territorio de un Estado sin abandonarlo. Para efectos de la presente PNM, el término cabotaje marítimo se refiere al transporte comercial marítimo entre puertos peruanos.

(7) **Comunidad marítima.** Conjunto de personas vinculadas por características o intereses comunes al mar, y que se rigen bajo ciertas reglas o acuerdos en común.

(8) **Conciencia marítima.** Es el conocimiento profundo que posee la población de un país marítimo sobre las posibilidades que se tienen para el uso, explotación y protección de los recursos disponibles en el ámbito marítimo, con el fin de alcanzar el desarrollo y la seguridad.

(9) **Cultura marítima.** Es la forma en que la población conoce, evalúa y enjuicia el desenvolvimiento de la acción política y social de un país marítimo y, frente a ello, plantea y opta por alternativas de soluciones razonables y fundamentadas a los problemas comunes.

(10) **Desarrollo Tecnológico:** Es la aplicación de los resultados de la investigación o de cualquier otro tipo de conocimiento científico, a un plan o diseño en particular

para la producción de materiales, productos, métodos, procesos o sistemas nuevos, o sustancialmente mejorados, antes del comienzo de su producción o utilización comercial.

(11) **Derecho Marítimo Internacional.** Conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones entre los Estados y otros sujetos de derecho internacional inherentes a la navegación y al comercio marítimo.

(12) **Dominio Marítimo.** De conformidad con la Constitución Política del Perú, el Dominio Marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta una distancia de 200 millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley. En su Dominio Marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados ratificados por el Estado.

(13) **Enfoque de Género:** Es una herramienta de análisis que permita identificar los roles y tareas que realizan los hombres y las mujeres en una sociedad, así como las asimetrías, relaciones de poder e inequidades que se producen entre ellos. Al observar de manera crítica las relaciones de poder y subordinación que las culturas y las sociedades construyen entre hombres y mujeres y explicar las causas que producen las asimetrías y desigualdades, el enfoque de género aporta elementos centrales para la formulación de medidas (políticas, mecanismos, acciones afirmativas, normas, etc.) que contribuyen a superar la desigualdad de género, modificar las relaciones asimétricas entre mujeres y hombres, erradicar toda forma de violencia de género, origen étnico, situación socioeconómica, edad, la orientación sexual e identidad de género, entre otros factores, asegurando el acceso de mujeres y hombres a recursos y servicios públicos y fortaleciendo su participación política y ciudadana en condiciones de igualdad.

(14) **Eutrofización:** Acumulación de residuos orgánicos en el litoral marino o en un lago, laguna, embalses, etc. que causa la proliferación de ciertas algas.

(15) **Fotosintéticos:** Perteneciente o relativo a la fotosíntesis (proceso metabólico específico de ciertas células de los organismos autótrofos, por el que se sintetizan).

(16) **Gobernabilidad.** Es el arte o la manera de lograr la estabilidad institucional, legal y política, mediante una efectiva toma de decisiones en la administración pública. Debe ser entendida como un estado de equilibrio dinámico entre el nivel de las demandas societales y la capacidad del sistema político (Estado/Gobierno) para responderlas de manera legítima y eficaz.

(17) **Identidad marítima.** Es la expresión de libre voluntad o deseo de los integrantes de una "comunidad marítima" de mantenerse unidos por un vínculo social, jurídico y político, sobre la base del sentido de pertenencia a un país marítimo, sustentado en raíces históricas de cultivo de costumbres, tradiciones, intereses y aspiraciones comunes.

(18) **Innovación Tecnológica:** Es la interacción entre las oportunidades del mercado y el conocimiento base de la empresa y sus capacidades, implica la creación, desarrollo, uso y difusión de un nuevo producto, proceso o servicio y los cambios tecnológicos significativos de los mismos. Se considerarán nuevos, aquellos productos o procesos cuyas características o aplicaciones, desde el punto de

vista tecnológico, difieran sustancialmente de las existentes con anterioridad. Consideran la innovación de producto y la del proceso.

(19) **Intereses nacionales.** Son la expresión de un deseo colectivo, producto de una necesidad material o espiritual, de carácter nacional.

(20) **Investigación científica.** Es todo aquel estudio original y planificado que tiene como finalidad obtener nuevos conocimientos científicos y tecnológicos. La investigación científica se divide en investigación básica y aplicada.

(21) **Patrimonio cultural subacuático.** Es el conjunto de todos aquellos bienes que tenga importancia, valor y significado que se encuentren sumergidos bajo el agua, ya sea en el Dominio Marítimo peruano, los espacios lacustres, ribereños y otros acuáticos del territorio nacional, conforme a la legislación sobre la materia.

(22) **Pesca ilegal.** Se entiende como las actividades pesqueras realizadas por embarcaciones nacionales o extranjeras en aguas bajo jurisdicción de un Estado, sin permiso de este o contraviniendo sus leyes y reglamentos.

(23) **Política marítima.** Es el conjunto articulado de directrices que orienta el desenvolvimiento de las actividades marítimas de los diferentes actores y en los diversos sectores, de forma integrada y coordinada, con el fin de utilizar efectiva y racionalmente el mar y sus recursos, de acuerdo con los intereses marítimos nacionales.

(24) **Política Pública Nacional.** Es el conjunto de acciones adoptadas por el Gobierno nacional, destinadas a establecer objetivos y seleccionar metas en cada uno de los sectores y niveles de Gobierno, con sus respectivos indicadores, a partir de un Planeamiento Estratégico, con el fin de evaluar resultados, considerando actores públicos y privados.

(25) **Política Pública Sectorial.** Es el conjunto de acciones adoptadas por la autoridad de un sector del Gobierno Nacional, destinadas a establecer los objetivos y la selección de metas para cada uno de ellos, con sus respectivos indicadores, a fin de evaluar resultados específicos y generales considerando a los actores públicos y privados.

(26) **Prospectiva.** Disciplina y conjunto de metodologías orientadas al estudio del futuro para comprenderlo y poder influir sobre él. Básicamente trata de imaginar escenarios futuros posibles y en ocasiones determinar su probabilidad, con el fin último de planificar acciones necesarias para prevenir, evitar o acelerar su ocurrencia.

(27) **Protección del medio ambiente marino.** Es la acción de ejercer y fortalecer el control, eficiente y eficaz, de las actividades acuáticas, para velar por la preservación del medio ambiente y sus recursos, mediante la adopción de normas, la ejecución de inspecciones y auditorías de gestión.

(28) **Quimiosíntesis:** Síntesis de materiales orgánicos producida por una fuente de energía química.

(29) **Tsunami.** Es una ola o serie de olas que se producen en una masa de agua al ser empujada violentamente por una fuerza que la desplaza verticalmente.

Terremotos, volcanes, derrumbes costeros o subterráneos e incluso explosiones de gran magnitud pueden generar este fenómeno.

(30) **La Zona o fondos marinos y oceánicos.** Comprende el suelo y el subsuelo marinos fuera de los límites de la jurisdicción de los Estados.

(31) **Zona marino-costera (ZMC).** Es la franja de tierra firme y espacio oceánico adyacente (columna de agua y lecho y subsuelo marinos), en la cual la ecología terrestre y el uso del suelo afectan directamente la ecología del espacio oceánico, y viceversa, interconectada con las actividades humanas.

b. Lista de Acrónimos

ADEX	Asociación de Exportadores
AMYPE	Acuicultura de la Micro y Pequeña Empresa
APEC	Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico
APN	Autoridad Portuaria Nacional
AREL	Acuicultura de Recursos Limitados
CENPAR	Censo Nacional de la Pesca Artesanal del Ámbito Marítimo
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CEPLAN	Centro Nacional de Planeamiento Estratégico
CGV	Cadenas Globales de Valor
CHD	Consumo Humano Directo
CIAT	Comisión Interamericana del Atún Tropical
COI	Comisión Oceanográfica Internacional
COMAEM	Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo
CONCYTEC	Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
CPPS	Comisión Permanente del Pacífico Sur
CPTPP	Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico
DGSFS	Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanción
DICAPI	Dirección General de Capitanías y Guardacostas
DIREPRO	Dirección Regional de la Producción
DPW	Terminal Portuario DP World
ENAHO	Encuesta Nacional de Hogares
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
FONDEPES	Fondo Nacional de Desarrollo Pesquero

GEMCH	Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt
IEHMP	Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú
IMARPE	Instituto del Mar del Perú
INDECOPI	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual
INEI	Instituto Nacional de Estadística e Informática
INGEMMET	Instituto Geológico Minero y Metalúrgico
ISA	Autoridad Internacional de los Fondos Marinos
ISDO	Índice de Salud del Océano
ITP	Instituto Tecnológico de la Producción
MICMAC	Matriz de Impactos Cruzados, Multiplicación Aplicada a una Clasificación
MERP	Medidas del Estado Rector del Puerto
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OEFA	Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental
OGEIEE	Oficina General de Evaluación de Impacto y Estudios Económicos
OMI	Organización Marítima Internacional
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OROP-PS	Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur
OSITRAN	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
PBI	Producto Bruto Interno
PCS	Patrimonio Cultural Subacuático
PEA	Población Económicamente Activa
PENTUR	Plan Estratégico Nacional de Turismo del Perú
PNIPA	Programa Nacional de Innovación en Pesca y Acuicultura
PNM	Política Nacional Marítima
PNP	Policía Nacional del Perú
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
PUCP	Pontificia Universidad Católica del Perú
RENACYT	Reglamento del Investigador - CONCYTEC
SANIPES	Organismo Nacional de Sanidad Pesquera
SERFOR	Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre
SERNANP	Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado
SIFORPA	Sistema de Formalización Pesquera Artesanal

SINAGERD	Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres
SISESAT	Sistema de Seguimiento Satelital de Embarcaciones
SUNAT	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
WEF	Foro Económico Mundial
ZMC	Zona Marino Costera

6 ANEXOS

- **Anexo 1** Ficha de alineamiento de nivel vertical con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional y el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional.
- **Anexo 2** Ficha de alineamiento de nivel horizontal con políticas nacionales relacionadas.
- **Anexo 3** Matriz de objetivos prioritarios y lineamientos.
- **Anexo 4** Ficha técnica de los indicadores de objetivos prioritarios.
- **Anexo 5** Matriz de Consistencia.

Anexo 1

Ficha de alineamiento de nivel vertical con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional y el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional.

Políticas de Estado

Políticas de Estado		
Eje Temático	**Política de Estado Nro. / literal**	**Objetivo Prioritario de la Política Nacional Marítima**
Democracia y Estado de derecho	Sexta: "Política exterior para la paz, la democracia, el desarrollo y la integración".[1]	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.
Competitividad del país	Décimo octava: "Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica".[2]	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.
Competitividad del país	Décimo novena: "Desarrollo sostenible y gestión ambiental".[3]	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.
Estado eficiente, transparente y descentralizado	Décimo segunda: "Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad".[4]	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.

1. Participará activamente en los procesos de integración política, social, económica y física en los niveles subregional, regional y hemisférico, y desarrollará una política de asociación preferencial con los países vecinos a fin de facilitar un desarrollo armónico, así como para crear identidades y capacidades de iniciativa, negociación y diálogo, que permitan condiciones más equitativas y recíprocas de participación en el proceso de globalización. Dentro de este marco, buscará la suscripción de políticas sectoriales comunes. Fortalecerá una diplomacia nacional que promueva y defienda los intereses permanentes del Estado, proteja y apoye sistemáticamente a las comunidades y empresas peruanas en el exterior, y sea instrumento de los objetivos de desarrollo, expansión comercial, captación de inversiones y de recursos de cooperación internacional.
2. Consolidará una administración eficiente, promotora, transparente, moderna y descentralizada. Garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica. Procurará una simplificación administrativa eficaz y continua, y eliminará las barreras de acceso y salida al mercado.
3. Cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico.
4. Asegurará una estabilidad jurídica y macroeconómica. Fortalecerá la cadena logística de comercio exterior y consolidará los sistemas de facilitación aduanera y comercial. Mejorará, con la participación activa del sector privado, la infraestructura vinculada a las actividades de comercio exterior.

Equidad y justicia social	Décimo quinta: "Promoción de la seguridad alimentaria y nutrición".[5]	Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.
Competitividad del país	Décimo novena: "Desarrollo sostenible y gestión ambiental".[6]	Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.
Competitividad del país	Décimo octava: "Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica".	Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.
Competitividad del país	Décimo séptima: "Afirmación de la economía social de mercado".[7]	Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.
Competitividad del país	Vigésimo primera: "Desarrollo en infraestructura y vivienda".[8]	Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.
Competitividad del país	Vigésimo segunda: "Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad".[9]	Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.
Competitividad del país	Décimo novena: "Desarrollo sostenible y gestión ambiental".[10]	Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.
Competitividad del país	Décimo novena: "Desarrollo sostenible y gestión ambiental".[11]	Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.
Estado eficiente, transparente y descentralizado	Trigésimo tercera: "Sobre los recursos hídricos".[12]	Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.

5. Alentará una producción de alimentos sostenible y diversificada, aumentando la productividad, luchando contra las plagas y conservando los recursos naturales, tendiendo a disminuir la dependencia de la importación de alimentos.
6. Estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo.
7. Fomentará el desarrollo de la infraestructura. Propiciará el fortalecimiento del aparato productivo nacional a través de la inversión en las capacidades humanas y el capital fijo.
8. Elaborará un Plan Nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones. Promoverá el desarrollo de corredores turísticos y bienes de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales.
9. Procurará nuevos y mejores acuerdos nacionales orientados a incrementar y diversificar mercados para productos y servicios internacionales con valor agregado. Armonizará las distintas políticas públicas que afecten el comercio exterior. Articulará los distintos esfuerzos de comercio exterior del sector público y privado y establecerá un órgano coordinador.
10. Promoverá la participación responsable e informada del sector privado y de la sociedad civil en la toma de decisiones ambientales y en la vigilancia de su cumplimiento, y fomentará una mayor conciencia ambiental. Promoverá y evaluará permanentemente el uso eficiente, la preservación y conservación del suelo, subsuelo, agua y aire, evitando las externalidades ambientales negativas.
11. Promoverá el ordenamiento territorial, el manejo de cuencas, bosques y zonas marino costeras, así como la recuperación de ambientes degradados, considerando la vulnerabilidad del territorio.
12. Planificará y fomentará la inversión pública y privada en la captación y disponibilidad de agua, para: optimizar la eficiencia en el uso y reúso del agua, prevenir riesgos, mitigar los efectos de los eventos extremos, tratar los efluentes, así como para obtener futuras fuentes alternativas de agua, incluyendo la desalinización, para equilibrar y regular la oferta y demanda del agua para sus distintos usos.

Democracia y Estado de derecho	Séptima: "Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana".[13]	Fortalecer el control y la vigilancia en el ámbito marítimo.
Democracia y Estado de derecho	Novena: "Política de Seguridad Nacional".[14]	Fortalecer el control y la vigilancia en el ámbito marítimo.
Estado eficiente, transparente y descentralizado	Vigésimo quinta: "Cautela de la institucionalidad de las Fuerzas Armadas y su servicio a la democracia".[15]	Fortalecer el control y la vigilancia en el ámbito marítimo.
Estado eficiente, transparente y descentralizado	Vigésimo séptima: "Erradicación de la producción, el tráfico y el consumo ilegal de drogas".[16]	Fortalecer el control y la vigilancia en el ámbito marítimo.
Estado eficiente transparente y descentralizado	Trigésimo segunda: "Gestión de riesgo de desastres".[17]	Fortalecer el control y la vigilancia en el ámbito marítimo.
Estado eficiente transparente y descentralizado	Vigésimo segunda: "Gestión de riesgo de desastres".[18]	Fortalecer el control y la vigilancia en el ámbito marítimo.
Estado eficiente transparente y descentralizado	Vigésimo: "Desarrollo de la Ciencia y la Tecnología".	Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.
Estado eficiente transparente y descentralizado	Trigésimo quinta: "Política de Sociedad de la información y sociedad del conocimiento".[19]	Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.

13. Fomentará el desarrollo y uso de la ciencia y la tecnología para la investigación de la fenomenología y el monitoreo de los eventos naturales e inducidos por la actividad humana que afectan al país.
14. Consolidará políticas orientadas a prevenir, disuadir, sancionar y eliminar aquellas conductas y prácticas sociales que pongan en peligro la tranquilidad, integridad o libertad de las personas, así como la propiedad pública y privada.
15. Mantendrá una estrecha coordinación entre el Sistema de Defensa Nacional y la Política Exterior para la definición y defensa de los intereses permanentes del Estado.
16. Proveerá los elementos materiales necesarios para el cumplimiento de su misión constitucional y el papel asignado por el Estado.
17. Luchará frontal y legalmente contra el narcotráfico y sus organizaciones.
18. Desarrollará en todos los niveles y modalidades del sistema educativo, programas y proyectos en educación frente a los riesgos.
19. Nos comprometemos a impulsar una sociedad de la información hacia una sociedad del conocimiento orientada al desarrollo humano integral y sostenible, en base al ejercicio pleno de las libertades y derechos de las personas, y capaz de identificar, producir, transformar, utilizar y difundir información en todas las dimensiones humanadas incluyendo la dimensión ambiental.

Plan Estratégico de Desarrollo Nacional

Políticas de Estado		
Objetivo Nacional	**Objetivo Nacional Específico**	**Objetivo Prioritario de la Política Nacional Marítima**
Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de Gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional.	Desarrollar una política exterior que garantice la soberanía, la independencia y la integridad del territorio nacional, considerando el Dominio Marítimo y el espacio aéreo, asi como sus derechos en la Antártida, sobre la base de su sustento histórico y de su naturaleza como país marítimo, andino y amazónico.	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.
Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de Gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional.	Promover los objetivos de unidad e integración en América Latina y particularmente los procesos de integración andina y sudamericana. Diseñar y ejecutar en forma concertada una política de desarrollo e integración fronteriza y de interconexión física sudamericana.	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.
Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de Gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional.	Fortalecer la presencia del Perú en el sistema internacional dentro del marco de las normas y principios de Derecho Internacional, y ampliar los vínculos políticos y económico-comerciales de las inversiones y el turismo, y los científico-tecnológicos, especialmente con Estados Unidos, la Unión Europea, Rusia, China y los países de Asia y la Cuenca del Pacífico, así como en el ámbito del Foro de Cooperación América del Sur-África (ASA) y de la Cumbre de América del Sur-Países Árabes (ASPA).	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.

Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de Gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional.	Participar activamente en el tratamiento de los temas de la agenda del sistema internacional en foros y organizaciones internacionales, en especial los relativos a las nuevas amenazas como el tráfico ilícito de drogas, la criminalidad transnacional organizada, la lucha contra la corrupción, el cambio climático, el terrorismo, etc.	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.
Economía competitiva con alto nivel de empleo y productividad.	Promover el aprovechamiento de las ventajas de los acuerdos y tratados comerciales con Estados Unidos, la Unión Europea, economías integrantes de la APEC, en el marco de la CAN y con los países del Mercosur.	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.
Desarrollo regional equilibrado e infraestructura adecuada.	Fomentar programas y proyectos de desarrollo regional en cada uno de los corredores económicos interoceánicos e impulsar su financiamiento mediante alianzas estratégicas del Perú con Brasil y los países desarrollados.	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.
Igualdad de oportunidades y acceso universal a los servicios básicos.	Promover en forma especial el incremento del consumo per cápita de alimentos marinos y los provenientes de la pesca continental y la acuicultura.	Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.
Desarrollo regional equilibrado e infraestructura adecuada.	Crear incentivos económicos y financieros para la inversión productiva orientada al mercado interno y externo, así como para la descentralización de la infraestructura y la producción, en el marco del desarrollo económico, social y productivo regional y de las fronteras.	Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.
Desarrollo regional equilibrado e infraestructura adecuada.	Promover la exploración y explotación de los yacimientos de minerales estratégicos usados en aleaciones ligeras para la microelectrónica y la robótica, así como su transformación industrial en el lugar para mejorar la competitividad internacional de las regiones y del país en su conjunto.	Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.

Igualdad de oportunidades y acceso universal a los servicios básicos.	Incrementar la cobertura y asegurar una oferta de educación técnico productiva de calidad articulada a las demandas de desarrollo local y nacional.	Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.
Economía competitiva con alto nivel de empleo y productividad.	Promover la articulación de las empresas exportadoras con las industrias de insumos, bienes de capital y servicios, con miras al desarrollo de actividades conexas de alto nivel tecnológico y valor agregado, relacionadas con los recursos naturales estratégicos del Dominio Marítimo, y de la costa, sierra y selva.	Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.
Economía competitiva con alto nivel de empleo y productividad.	Impulsar la inversión en infraestructura logística y productiva local y regional, pública y privada, incluyendo la infraestructura hidráulica mayor y menor, el sistema de infraestructura de riego y drenaje, y convertir las vías interoceánicas en corredores económicos transversales.	Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.
Economía competitiva con alto nivel de empleo y productividad.	Estimular la producción exportable competitiva con alto valor agregado; incentivar el establecimiento de una cadena logística y de información para el comercio exterior competitivo; apoyar la organización asociativa de las PYME en consorcios de exportación, y promover alianzas público-privadas para la inversión en infraestructura de comercio exterior.	Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.
Economía competitiva con alto nivel de empleo y productividad.	Fomentar que los Gobiernos regionales promuevan la inversión en infraestructura de transporte, de riego y energía preferentemente hídrica, así como en el desarrollo del capital humano y la innovación tecnológica y productiva, con el fin de incrementar en forma sustantiva la productividad del trabajo, en especial en la agricultura, la agroindustria y la manufactura.	Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.
Igualdad de oportunidades y acceso universal a los servicios básicos.	Establecer la normativa para proteger la salud ambiental y fiscalizar su cumplimiento.	Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.

Conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y la biodiversidad con un enfoque integrado y eco sistémico y un ambiente que permita una buena calidad de vida para las personas y la existencia de ecosistemas saludables, viables y funcionales en el largo plazo.	Proteger y conservar la Antártida, el medio ambiente, el desarrollo de la Amazonía y la integración nacional.	Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.
Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de Gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional.	Prevenir, disuadir y sancionar las conductas y las prácticas sociales que afectan la tranquilidad, la integridad y la libertad de las personas, así como la propiedad pública y privada.	Fortalecer el control y la vigilancia en el ámbito marítimo.
Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de Gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional.	Garantizar la presencia efectiva del Estado en las zonas vulnerables a la violencia, la especialización de los responsables de resguardar la seguridad ciudadana, la adecuada cobertura y operatividad del servicio por parte de la Policía Nacional, así como su capacitación y asunción de valores éticos y cívicos, y una remuneración apropiada.	Fortalecer el control y la vigilancia en el ámbito marítimo.
Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de Gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional.	Garantizar la presencia efectiva del Estado en las zonas susceptibles a la violencia terrorista y al tráfico ilícito de drogas.	Fortalecer el control y la vigilancia en el ámbito marítimo.

Anexo 2

Ficha de alineamiento de nivel horizontal con Políticas Nacionales relacionadas

Política Nacional Marítimo		Política Nacional con la que se compara / analiza			Relación y complementariedad entre lineamientos
Objetivo Prioritario	Lineamiento	Nombre de la Política	Objetivo Prioritario	Lineamiento	
Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.	(1.1) Incrementar en las reuniones y foros internacionales vinculados a los asuntos del mar, la participación activa de las delegaciones del Perú.	Política Nacional de Cooperación Técnica Internacional (PNCTI).	Mejorar la contribución de Cooperación Internacional No reembolsable (CINR) a los esfuerzos de desarrollo del país y su inserción en el ámbito internacional.	Fortalecer las capacidades de los sectores y de los gobiernos regionales y locales para identificar, organizar y gestionar la demanda de cooperación en torno a los temas prioritarios, en el marco de una gestión basada en resultados.	Permitirá contar con asesorías de cooperación, de preferencia triangular para establecer los métodos y procedimientos para la gestión del ámbito marítimo.
	(1.2) Coordinar iniciativas orientadas a salvaguardar los derechos e intereses marítimos nacionales, incluyendo la promoción de la cooperación técnica, en foros y procesos internacionales.	Política Nacional Antártica.	Cautelar y promover los intereses y derechos del Perú en la Región Antártica en el marco del Tratado Antártico, sus instrumentos complementarios y conexos, reafirmando que la Antártida se utilizará exclusivamente para fines pacíficos.	Profundizar la participación del Perú en el Sistema del Tratado Antártico, a fin de contribuir a su fortalecimiento, promoviendo sus principios y objetivos de paz, cooperación científica, conservación de recursos naturales y protección del ambiente.	Asegurar la presencia del Perú en la Antártida para cumplir con el Tratado Antártico y así fundamentar nuestros derechos y obligaciones a futuro.
	(1.3) Fortalecer la coordinación y articulación de las Políticas sobre el ámbito marítimo con los tres niveles de gobierno.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			

	(1.4) Articular la gestión sostenible sobre asuntos marítimos entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
	(1.5) Promover a nivel internacional el turismo marítimo costero nacional.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.	(2.1) Incrementar el aprovechamiento sostenible de los recursos no renovables (no vivos) marinos del Dominio Marítimo, las aguas interiores y la alta mar.	Política Nacional para la Calidad.	Promover una cultura para la calidad en las empresas, los ciudadanos y el Estado, que incentive la demanda de bienes y servicios de calidad a nivel nacional.	Fortalecer las alianzas público-privadas para mejorar las capacidades de los actores con el propósito de facilitar su participación informada en acciones vinculadas al desarrollo, promoción y demostración de la calidad; asimismo, se busca difundir información pertinente para que los ciudadanos incorporen criterios de calidad en su decisión de consumo; entre otros.	Asegurar el desarrollo sostenible y competitivo de los recursos no vivos en el ámbito marítimo; lo que coadyuvará en el bienestar del poblador peruano.
	(2.2) Incrementar el nivel técnico, profesional y jurídico legal según corresponda, de los mujeres y hombres involucrados con el ámbito marítimo.	Política Nacional de Cooperación Técnica Internacional (PNCTI).	Mejorar la contribución de la CINR a los esfuerzos de desarrollo del país y su inserción en el ámbito internacional.	Fortalecer las capacidades de los sectores y de los gobiernos regionales y locales para identificar, organizar y gestionar la demanda de cooperación en torno a los temas prioritarios, en el marco de una gestión basada en resultados.	Permitirá contar con asesorías de cooperación, de preferencia triangular para establecer los métodos y procedimientos para la gestión del ámbito marítimo.

	(2.2) Incrementar el nivel técnico, profesional y jurídico legal según corresponda, de los mujeres y hombres involucrados con el ámbito marítimo.	Política Nacional de Igualdad de Género.	Garantizar el ejercicio de los derechos económicos y sociales de las mujeres.	Incrementar el acceso y control de los recursos naturales, productivos y patrimoniales de las mujeres. Fortalecer la inserción laboral formal de las mujeres	Permitirá un mayor acceso de la mujer en las actividades productivas ligadas con el ámbito marítimo, elevando su productividad.
	(2.3) Incentivar la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la innovación, respecto al mar y sus recursos por los actores del ámbito marítimo.	Política Nacional para la Calidad.	Fortalecer el marco institucional, a fin de armonizar los componentes de la infraestructura de la calidad que garantice una efectiva gestión en beneficio de los ciudadanos y de la competitividad de los agentes económicos.	Establecer un marco normativo e institucional que promueva la competitividad del país, a través de la consolidación de los actores de la infraestructura de la calidad, así como también se establece coordinar entre el sector público, privado y la academia para articular los programas y proyectos vinculados con la provisión de servicios vinculados a la infraestructura de la calidad; entre otros.	Asegurar el desarrollo sostenible y competitivo de los recursos renovables y no renovables.
	(2.4) Fortalecer la coordinación y articulación del aprovechamiento de los recursos sostenibles entre las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados al sector productivo del ámbito marítimo.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			

	(2.5) Fortalecer las capacidades de supervisión, control y fiscalización de las actividades productivas del ámbito marítimo en las entidades públicas competentes.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
	(2.6) Difundir el conocimiento sobre las posibilidades que se tiene, del uso y aprovechamiento de los recursos disponibles del ámbito marítimo en la población.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
	(2.7) Mejorar la oferta y las condiciones generales de los destinos turísticos en el ámbito marítimo nacional.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
	(2.8) Promover la práctica de la náutica deportiva en la población nacional.	Política Nacional del Deporte.	Incrementar el número de personas que practican deporte.	Promover en la población nacional la práctica de alguna disciplina deportiva en el ámbito marítimo nacional.	Permitirá contar con una mayor cantidad de la población practicando actividades deportivas en el ámbito marítimo.
	(2.9) Fortalecer la inserción laboral formal de las mujeres en las actividades del ámbito marítimo.	Política Nacional de Igualdad de Género.	Garantizar el ejercicio de los derechos económicos y sociales de las mujeres.	Fortalecer la inserción laboral formal de las mujeres.	Permitirá contar con un mayor acceso de participación efectiva de las mujeres en las actividades productivas del ámbito marítimo.

Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.	(3.1) Incentivar las inversiones en infraestructura portuaria y servicios conexos.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
	(3.2) Consolidar el sistema de facilitación del Comercio Exterior en el ámbito marítimo.	Plan Estratégico Nacional Exportador.	Incrementar de manera sostenible y diversificada las exportaciones de bienes y servicios con valor agregado.	Facilitación del comercio exterior y eficiencia de la cadena logística internacional.	Permitirá establecer un sistema de intercambio de información para la facilitación del comercio.
	(3.3) Consolidar el control y seguridad que coadyuve a un eficiente y competitivo transporte marítimo.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
	(3.4) Optimizar los procesos y servicios de la cadena logística marítimo portuaria.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
	(3.5) Generar capacidades para la internacionalización de la oferta exportable del ámbito marítimo.	Plan Estratégico Nacional Exportador.	Incrementar de manera sostenible y diversificada las exportaciones de bienes y servicios con valor agregado.	Generación de capacidades para la internacionalización y consolidación de una cultura exportadora.	Permitirá fortalecer una cultura exportadora en el sector empresarial.
	(3.6) Fortalecer la coordinación y articulación de las regulaciones vinculados al comercio marítimo entre las entidades públicas de los tres niveles de gobierno.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
	(3.7) Mejorar las condiciones operacionales, administrativas y normativas del cabotaje marítimo.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
	(3.8) Fortalecer los servicios de ayuda a la navegación en el ámbito marítimo nacional.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
	(3.9) Potenciar la capacidad y competitividad de la industria de construcciones y reparaciones navales.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			

Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.	(4.1) Fortalecer la gestión integrada para el uso sostenible de los recursos naturales y ecosistemas.	Política Nacional de Cooperación Técnica Internacional (PNCTI).	Mejorar la contribución de la CINR a los esfuerzos de desarrollo del país y su inserción en el ámbito internacional.	Fortalecer las capacidades de los sectores y de los gobiernos regionales y locales para identificar, organizar y gestionar la demanda de cooperación en torno a los temas prioritarios, en el marco de una gestión basada en resultados.	Permitirá contar con asesorías de cooperación, de preferencia triangular para establecer los métodos y procedimientos para la gestión del ámbito marítimo.
	(4.2) Mejorar la protección en las áreas naturales protegidas, en el ámbito marítimo.	Política Nacional del Ambiente.	Lograr la conservación y aprovechamiento sostenible del patrimonio natural del país, con eficiencia, equidad y bienestar social, priorizando la gestión integral de los recursos naturales.	Promover el ordenamiento de las zonas marino-costeras para un aprovechamiento sostenible de sus recursos, a través de la zonificación ecológica y económica.	Asegurar el uso sostenible de los recursos renovables y no renovables en el ámbito marítimo.
	(4.3) Reducir los niveles y efectos de la contaminación en el Dominio Marítimo y la zona marino-costera.	Política y Estrategia Nacional de Recursos Hídricos.	Mantener o mejorar la calidad del agua en las fuentes naturales continentales y marítimas y en sus bienes asociados.	Formular e implementar planes y programas para el mejoramiento de la calidad del agua en las unidades hidrográficas y marino-costeras.	Contribuir a la protección del agua ante la contaminación marina por la acción del hombre principalmente.
		Política Nacional Forestal y de Fauna Silvestre.	Contribuir con el desarrollo sostenible del país, a través de una adecuada gestión del Patrimonio Forestal y de Fauna Silvestre de la Nación, que asegure su aprovechamiento sostenible, conservación, protección e incremento, para la provisión de bienes y servicios de los ecosistemas forestales, otros ecosistemas de vegetación silvestre y de la fauna silvestre, en armonía con el interés social, cultural, económico y ambiental de la nación.	Conservación, protección, mantenimiento, mejora y aprovechamiento sostenible del patrimonio forestal, y de fauna silvestre de la Nación, así como de las plantaciones forestales en predios privados y comunales, en el marco de un enfoque ecosistémico.	Asegurar la preservación de la fauna marina y del ecosistema.

	(4.4) Mejorar los mecanismos de articulación y coordinación, así como fortalecer capacidades para la gestión orientadas a la prevención y mitigación de desastres por acción de la naturaleza, entre las entidades involucradas.	Política y Estrategia Nacional de Recursos Hídricos.	Fomentar la investigación, el desarrollo tecnológico e innovación; el desarrollo de capacidades y la difusión de conocimientos para la adaptación al cambio climático y la gestión de riesgos de desastres en la gestión de recursos hídricos.	Fortalecer capacidades técnicas de las Instituciones que forman parte de sistemas nacionales competentes en prevención de riesgos, mitigación, adaptación al cambio climático y gestión de riesgos de desastres en los recursos hídricos.	Contribuir a la protección del agua ante los efectos negativos de los fenómenos naturales.
	(4.5) Fortalecer la coordinación y articulación de las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados a la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas del ámbito marítimo.	Política Nacional de Cooperación Técnica Internacional (PNCTI).	Mejorar la contribución de la CINR a los esfuerzos de desarrollo del país y su inserción en el ámbito internacional.	Fortalecer las capacidades de los sectores y de los gobiernos regionales y locales para identificar, organizar y gestionar la demanda de cooperación en torno a los temas prioritarios, en el marco de una gestión basada en resultados.	Permitirá contar con asesorías de cooperación, de preferencia triangular para establecer los métodos y procedimientos para la gestión del ámbito marítimo.
	(4.6) Fortalecer las capacidades de supervisión, control y cumplimiento normativo que rigen las actividades productivas del ámbito marítimo en las entidades públicas competentes.	Política Nacional Antártica.	Cumplir con los compromisos del Protocolo de Madrid que en materia de protección y gestión ambiental ha asumido el Perú, a fin de preservar el equilibrio del ambiente antártico y de los ecosistemas afectados, entre otros factores, por el cambio climático y el impacto humano in situ.	Asegurar el cumplimiento de los compromisos del Protocolo de Madrid, a fin de brindar la gestión y protección integral al ambiente antártico y a los ecosistemas dependientes asociados, con un enfoque de sostenibilidad.	Asegurar la presencia del Perú en la Antártida para cumplir con el Tratado Antártico y así fundamentar nuestros derechos y obligaciones a futuro.
		Política Nacional del Ambiente.	Lograr la conservación y aprovechamiento sostenible del patrimonio natural del país, con eficiencia, equidad y bienestar social, priorizando la gestión integral de los recursos naturales.	Promover el uso sostenible de los recursos marinos, monitorear y vigilar las 200 millas para evitar vertimientos contaminantes en el Dominio Marítimo, con prioridad en las zonas más cercanas a la costa.	Asegurar el aprovechamiento sostenible y conservación de la diversidad biológica de los ecosistemas marinos.
	(4.7) Impulsar el desarrollo de energías renovables en el ámbito marítimo nacional.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			

Fortalecer la seguridad en el Ámbito Marítimo.	(5.1) Fortalecer el control y la vigilancia de todas las actividades marítimas, en cumplimiento de la normativa nacional y compromisos internacionales, en resguardo de la seguridad de la vida humana, la protección del medio marino y sus recursos, y la represión de las actividades ilícitas, por parte de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) y de la Policía Nacional del Perú (PNP), en el ámbito de su responsabilidad.	Política de Seguridad y Defensa Nacional.	Garantizar la soberanía, la independencia, la integridad territorial y la protección de los intereses nacionales.	Controlar y proteger el territorio de la República, considerando que el Perú es un país marítimo, andino, amazónico, presente en la cuenca del Pacífico, con proyección bioceánica y que promueve su presencia activa y permanente en la Antártida.	Asegurar el conjunto de previsiones y acciones que garanticen la presencia del Estado de forma permanente en el ámbito marítimo.
	(5.2) Fortalecer la capacidad del poder naval de ejercer la vigilancia y defensa del área de jurisdiccional marítima nacional.	Política de Seguridad y Defensa Nacional.	Garantizar la soberanía, la independencia, la integridad territorial y la protección de los intereses nacionales.	Participar activamente en las organizaciones internacionales competentes en temas de seguridad global, hemisférica y regional; promover el principio de solución pacífica de controversias entre los Estados y el respeto a los principios de derecho internacional; así como promover las medidas de confianza mutua, y proteger y proyectar nuestros intereses nacionales a través de organizaciones y mecanismos de cooperación bilaterales y multilaterales.	Asegurar el conjunto de acciones que promuevan la cooperación internacional en temas de seguridad y defensa, con el fin de proteger nuestros intereses marítimos.

(5.3) Incrementar la participación efectiva de unidades navales en operaciones dentro del marco de los compromisos bilaterales y multilaterales.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
(5.4) Fortalecer la capacidad de respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento marítimo en el área de responsabilidad de la AMN, así como en casos de desastres.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
(5.5) Fortalecer la capacidad de acción para la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad de la AMN y la PNP.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
(5.6) Velar por el cumplimiento de las normas para la protección y conservación del medio ambiente marino, ecosistemas y sus recursos.	Política de Seguridad y Defensa Nacional.	Garantizar la soberanía, la independencia, la integridad territorial y la protección de los intereses nacionales.	Controlar y proteger el territorio de la República, considerando que el Perú es un país marítimo, andino, amazónico, presente en la cuenca del Pacífico, con proyección bioceánica y que promueve su presencia activa y permanente en la Antártida.	Asegurar el conjunto de previsiones y acciones que el Estado debe promover y ejecutar para la protección y conservación de los recursos naturales y del medio ambiente.
(5.7) Proteger el patrimonio cultural subacuático que se encuentren en el Dominio Marítimo nacional.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			
(5.8) Incentivar la consolidación de la identidad y cultura marítima en la población nacional.	No se encontró Política Nacional alguna que se relacione con el lineamiento.			

Anexo 3
Matriz de objetivos prioritarios y lineamientos

Código	Objetivo priorizado	Indicador del objetivo	Logro esperado	Lineamiento		Responsable del objetivo
OP 1	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.	Porcentaje de participaciones oficiales de delegaciones peruanas en foros y organizaciones internacionales vinculados con el ámbito marítimo.	Que se incremente el reconocimiento del Perú internacionalmente como un país, cuya posición, en asuntos marítimos y oceánicos, sea tomada en cuenta en los distintos espacios internacionales.	1.1	Incrementar en las reuniones y foros internacionales vinculados a los asuntos del mar, la participación activa de las delegaciones del Perú.	Ministerio de Relaciones Exteriores
				1.2	Coordinar iniciativas orientadas a salvaguardar los derechos e intereses marítimos nacionales, incluyendo la promoción de la cooperación técnica en foros y procesos internacionales.	
				1.3	Fortalecer la coordinación y articulación de las Políticas sobre el ámbito marítimo con los tres niveles de gobierno.	
				1.4	Articular la gestión sostenible sobre asuntos marítimos entre el Estado, la sociedad civil y el mercado.	
				1.5	Promover a nivel internacional los destinos turísticos ubicados en el ámbito marítimo nacional.	

Código	Objetivo priorizado	Indicador del objetivo	Logro esperado	Lineamiento		Responsable del objetivo
OP 2	Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.	Porcentaje de participación del PBI marítimo en el PBI nacional.	Que el PBI en el ámbito marítimo se incrementen sosteniblemente, aprovechando el potencial marítimo, permitiendo que las actividades económicas se diversifiquen en este espacio.	2.1	Incrementar el aprovechamiento sostenible de los recursos no renovables (no vivos) marinos del Dominio Marítimo, las aguas interiores y la alta mar.	Ministerio de la Producción
				2.2	Incrementar el nivel técnico, profesional y jurídico legal según corresponda, de las mujeres y hombres involucrados en el ámbito marítimo.	
				2.3	Incentivar la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la innovación, respecto al mar y sus recursos por los actores del ámbito marítimo.	
				2.4	Fortalecer la coordinación y articulación del aprovechamiento de los recursos sostenibles entre las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados al sector productivo del ámbito marítimo.	
				2.5	Fortalecer las capacidades de supervisión, control y fiscalización de las actividades productivas en el ámbito marítimo en las entidades públicas competentes.	
				2.6	Difundir el conocimiento sobre las posibilidades que se tiene del uso y aprovechamiento de los recursos disponibles del ámbito marítimo por la población.	
				2.7	Mejorar la oferta y las condiciones generales de los destinos turísticos en el ámbito marítimo nacional.	
				2.8	Promover la práctica de la náutica deportiva en la población nacional.	
				2.9	Fortalecer la inserción laboral formal de las mujeres en las actividades del ámbito marítimo.	

Código	Objetivo priorizado	Indicador del objetivo	Logro esperado	Lineamiento		Responsable del objetivo
OP 3	Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.	Variación porcentual del movimiento de carga por vía marítima a nivel nacional.	Incremento sostenible y diversificado de las exportaciones y del comercio interno por vía marítima, con mayor presencia competitiva en los principales mercados, tanto nacionales como internacionales, ofreciendo bienes y servicios con valor agregado.	3.1	Incentivar las inversiones en infraestructura portuaria y servicios conexos.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
				3.2	Consolidar el sistema de facilitación del comercio exterior en el ámbito marítimo.	
				3.3	Consolidar el control y seguridad que coadyuve a un eficiente y competitivo transporte marítimo.	
				3.4	Optimizar los procesos y servicios de la cadena logística marítimo portuaria.	
				3.5	Generar capacidades para la internacionalización de la oferta exportable del ámbito marítimo.	
				3.6	Fortalecer la coordinación y articulación de las regulaciones vinculados al comercio marítimo entre las entidades públicas de los tres niveles de gobierno.	
				3.7	Mejorar las condiciones operacionales, administrativas y normativas del cabotaje marítimo.	
				3.8	Fortalecer los servicios de ayuda a la navegación en al ámbito marítimo nacional.	
				3.9	Potenciar la capacidad y competitividad de la industria de construcciones y reparaciones navales.	

Código	Objetivo priorizado	Indicador del objetivo	Logro esperado	Lineamiento		Responsable del objetivo
OP 4	Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.	Porcentaje de bahías monitoreadas que cumplen con el estándar de calidad ambiental de agua de mar.	Aprovechamiento sostenible y eficiente de los recursos vivos, no vivos, ecosistemas y sus servicios, obteniendo el reconocimiento de las organizaciones internacionales.	4.1	Fortalecer la gestión integrada para el uso sostenible de los recursos naturales y ecosistemas.	Ministerio del Ambiente
				4.2	Mejorar la protección en las áreas naturales protegidas, en el ámbito marítimo.	
				4.3	Reducir los niveles y efectos de la contaminación en el Dominio Marítimo y la zona marino-costera.	
				4.4	Mejorar los mecanismos de articulación y coordinación, así como fortalecer capacidades para la gestión orientadas a la prevención y mitigación de desastres por acción de la naturaleza, entre las entidades involucradas.	
				4.5	Fortalecer la coordinación y articulación de las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados a la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas del ámbito marítimo.	
				4.6	Fortalecer las capacidades de supervisión, control y cumplimiento normativo que rigen las actividades productivas del ámbito marítimo en las entidades públicas competentes.	
				4.7	Impulsar el desarrollo de energías renovables en el ámbito marítimo nacional.	

Código	Objetivo priorizado	Indicador del objetivo	Logro esperado	Lineamiento		Responsable del objetivo
OP5	Fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo.	Ratio de actividades ilícitas reportadas anualmente.	Que se cuente con una presencia efectiva y permanente de la acción del Estado en las aguas interiores, el Dominio Marítimo y zonas marítimas de responsabilidad, que permita que las actividades en estos espacios se realicen de manera segura, protegida y sostenible.	5.1	Fortalecer el control y la vigilancia de todas las actividades marítimas, en cumplimiento de la normativa nacional y compromisos internacionales, en resguardo de la seguridad de la vida humana, la protección del medio marino y sus recursos, y la represión de las actividades ilícitas, por parte de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) y la Policía Nacional del Perú (PNP), en el ámbito de su responsabilidad.	Ministerio de Defensa
				5.2	Fortalecer la capacidad del poder naval de ejercer la vigilancia y defensa del área de jurisdiccional marítima nacional.	
				5.3	Incrementar la participación efectiva de unidades navales en operaciones dentro del marco de los compromisos bilaterales y multilaterales.	
				5.4	Fortalecer la capacidad de respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento marítimo en el área de responsabilidad de la AMN, así como en casos de desastres.	
				5.5	Fortalecer la capacidad de acción para la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad de la AMN y la PNP.	
				5.6	Velar por el cumplimiento de las normas para la protección y conservación del medio ambiente marino, ecosistemas y sus recursos.	
				5.7	Proteger el patrimonio cultural subacuático que se encuentren en el Dominio Marítimo nacional.	
				5.8	Incentivar la consolidación de la identidad y cultura marítima en la población nacional.	

Anexo 4

Ficha técnica de los indicadores de objetivos prioritarios.

Ficha técnica del indicador	
Objetivo Prioritario 1	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.
Nombre del indicador	Porcentaje de la participación del Perú en los principales espacios marítimos internacionales.
Justificación	Mediante este indicador podremos valorar la participación cuantitativa del Perú en los principales espacios marítimos internacionales compuestos por tratados internacionales, instrumentos internacionales no vinculantes, procesos internacionales y foros oficiales, organizaciones y órganos internacionales.
Responsable del indicador	Ministerio de Relaciones Exteriores – Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos.
Limitaciones del indicador	El Indicador planteado mide la influencia de manera indirecta, dado que solo mide la cantidad de participación. Por lo tanto, la influencia no está reflejada en todo su contexto mediante este indicador, no midiendo la participación cualitativa. El universo puede variar según inicien o concluyan espacios marítimos internacionales de interés nacional.
Método de cálculo	El MRE determinará el universo de los principales espacios internacionales que abordan asuntos marítimos de interés nacional ya sea que el Perú participe o no. Este universo estará representado por la variable [A]. Los espacios marítimos internacionales donde el Perú participa estarán representados por la variable [B]. El porcentaje de participación del Perú en un año calendario [C] se calculará mediante la siguiente fórmula: **[C] = (B/A) *100** Para medir el crecimiento del porcentaje de la participación del Perú en espacios marítimos internacionales, se otorgará a cada espacio [D] el porcentaje obtenido de la siguiente fórmula: **[D] = (1/A) *100** Mientras el porcentaje se acerque a 100% reflejará una mayor participación del Perú en espacios marítimos internacionales de interés nacional.

Parámetro de medición		Porcentaje			Sentido esperado del indicador		Ascendente	
Fuentes y base de datos		Ministerio de Relaciones Exteriores – Dirección de Asuntos Marítimos: Documentos físicos o electrónicos que obren en el archivo de la Dirección.						
	Línea de base	Valor actual	Logros esperados					
Año	2018	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Valor	68.42%	68.42%	68.42%	71.05%	73.68%	76.31%	78.94%	81.57%
			2025	2026	2027	2028	2029	2030
			84.2%	86.83%	89.46%	92.09%	94.72%	97.35%

Ficha técnica del indicador	
Objetivo Prioritario 1	Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.
Nombre del indicador	Índice de influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.
Justificación	Mediante este indicador podremos valorar la progresión de la influencia del Perú a través de la incorporación de objetivos específicos derivados de instrucciones coordinadas multisectorialmente y que se reflejen en los documentos aprobados en reuniones internacionales ante las que se acreditan delegaciones oficiales.
Responsable del indicador	Ministerio de Relaciones Exteriores - Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos.
Limitaciones del indicador	El indicador considerará únicamente las reuniones internacionales vinculadas con el ámbito marítimo que produzcan un documento internacionalmente acordado. No se está asignando un peso de relevancia distinto a las reuniones, más allá de haber identificado las reuniones más importantes tanto de carácter político y técnico.

Método de cálculo	El cálculo se realizará a través de tres variables: 1. Participación del Perú [C] a. A través de un funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores [A] (siendo si=1 y no=0) b. A través de un funcionario de otra entidad del Poder Ejecutivo [B] (siendo sí=1 y no=0) El valor de [C] se obtiene a través de un promedio simple entre los valores de [A] y [B]. Es decir: [C] = [([A]+ [B])/2]. A esta variable se le otorgará un peso del **[20%]**. 2. Instrucciones para la reunión [F] a. Preparadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores [D] (siendo sí=1 y no=0) b. Coordinadas multisectorialmente [E] (siendo sí=1 y no=0) El valor de [F] se obtiene a través de un promedio simple entre los valores [D] y [E]. Es decir: [F] = [([D]+ [E])/2]. A esta variable se le otorgará un peso del **[30%]**. 3. Objetivos de la participación (razón de influencia) [J] a. Consignados en las instrucciones [G] (número de objetivos) b. Alcanzados en documentos internacionales [H] (número de objetivos alcanzados) El valor de [J] se obtiene a través de la división de los valores [H] y [G]. Es decir: [J] = [[H]/[G]]. A esta variable se le otorgará un peso del **[50%]**. En ese sentido, el índice por cada reunión, que oscilará entre 0 y 1, siendo que lo más cercano a 1 representa una mayor influencia del Perú, se calculará bajo la siguiente fórmula: **(C*20%) + (F*30%) + (J*50%)** Finalmente, el índice anual será obtenido a través del promedio simple de la suma de los índices de influencia de cada reunión a través de un año calendario.

Parámetro de medición		Índice			Sentido esperado del indicador		Ascendente	
Fuentes y base de datos		Ministerio de Relaciones Exteriores – Dirección de Asuntos Marítimos: Documentos físicos o electrónicos resultantes de las reuniones.						
	Línea de base	Valor actual	Logros esperados					
Año	2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Valor	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
			2027	2028	2029	2030		

Ficha técnica del indicador								
Objetivo Prioritario 2	Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.							
Nombre del indicador	Porcentaje de participación del PBI marítimo en el PBI nacional.							
Justificación	El ámbito marítimo peruano presenta una cantidad considerable de recursos, los cuales en muchos casos son desconocidos, por lo que es necesario que sean estudiados e investigados, para ser explotados racional y sosteniblemente en beneficio del país. Esta explotación en la actualidad se da en niveles mínimos, situación que requiere ser cambiada.							
Responsable del indicador	Presidencia del Consejo de Ministros, a través del INEI (entidad adscrita a la PCM y responsable de la generación de los PBI de cada actividad económica en el ámbito marítimo, como parte del Sistema Estadístico Nacional)							
Limitaciones del indicador	El presente indicador permite medir el incremento de las actividades productivas en el ámbito marítimo; sin embargo, no permite medir del mismo modo la racionalidad y sostenibilidad de las mismas.							
Método de cálculo	$PP = \left(\frac{PBI_M}{PBI_N} - 1\right) \times 100$	PP= Porcentaje de Participación. PBI_M= Producto Bruto Interno del Ámbito Marítimo. PBI_N = Producto Bruto Interno Nacional.						
Parámetro de medición	Porcentaje				**Sentido esperado del indicador**		Ascendente	
Fuentes y base de datos	Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)							
	Línea de base	**Valor actual**	**Logros esperados**					
Año	**2018**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Valor	Se obtendrá luego de calcular el PBI marítimo	Se obtendrá luego de calcular el PBI marítimo	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %
			2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
			4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %

Ficha técnica del indicador								
Objetivo Prioritario 3	Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.							
Nombre del indicador	Variación porcentual del movimiento de carga por vía marítima a nivel nacional.							
Justificación	Es necesario incrementar en forma sostenible y diversificada el comercio por vía marítima, tanto para las exportaciones como para el transporte de mercancías para el consumo interno. El presente indicador permitirá medir el incremento del flujo de carga anual de los puertos marítimos nacionales.							
Responsable del indicador	Ministerio de Transporte y Comunicaciones.							
Limitaciones del indicador	Se encuentra limitado a la información oportuna que reporten los operadores portuarios públicos y privados.							
Método de cálculo	$v_{PMC} = \left(\frac{TM(t)}{TM(t-1)} - 1\right) \times 100$		V_{PMC}= Variación porcentual movimiento de carga. TM = Toneladas Métricas. t= Año de medición.					
Parámetro de medición	Variación Porcentual		**Sentido esperado del indicador**			Ascendente		
Fuentes y base de datos	Autoridad Portuaria Nacional (APN)							
	Línea de base	**Valor Actual**	**Logros Esperados**					
Año	**2018**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Valor	3%	3%	3%	5%	4%	5%	1%	4%
			2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
			4%	4%	4%	4%	4%	4%

Ficha técnica del indicador								
Objetivo Prioritario 4	Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.							
Nombre del indicador	Porcentaje de bahías monitoreadas que cumplen con el Estándar de Calidad Ambiental de agua de mar.							
Justificación	Este indicador describe las características físicas y químicas de la calidad de agua, y valora la calidad de las aguas marinas, es decir, su capacidad de soportar la vida marina y sus procesos biológicos. (Manual para la medición del progreso y de los efectos directos del manejo integrado de costas y océanos. Manual de la COI 46, UNESCO, 2006). Los valores de demanda bioquímica de oxígeno (DBO) = mg/litro, adecuados no deben superar los 10 mg/l. Valores superiores a estos serán considerados como calidad de agua inadecuada.							
Responsable del indicador	Ministerio del Ambiente - Instituto del Mar del Perú.							
Limitaciones del indicador	No se efectúa el monitoreo de todas las bahías del litoral del Perú, solo en áreas prioritarias.							
Método de cálculo	$B = \left(\frac{N_{Bc}}{N_{Bm}} - 1\right) \times 100$		B= % de bahías que cumplen con el estándar de calidad ambiental de agua de mar. M_{Bc}= Nro. de bahías que cumplen. M_{Bm}= Nro. Total de bahías monitoreadas.					
Parámetro de medición	Porcentaje.		**Sentido esperado del indicador:**			Ascendente		
Fuentes y base de datos	Instituto del Mar del Perú							
	Línea de base	**Valor actual**	**Logros esperados**					
Año	**2018**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Valor	80.00 %	80.00 %	86.00 %	86.00 %	86.00 %	93.00 %	93.00 %	93.00%
			2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
			93.00 %	93.00 %	93.00 %	98.00 %	98.00 %	100.00 %

<table>
<tr><th colspan="9">Ficha técnica del indicador</th></tr>
<tr><td>Objetivo Prioritario 5</td><td colspan="8">Fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo.</td></tr>
<tr><td>Nombre del indicador</td><td colspan="8">Ratio de actividades ilícitas reportadas anualmente.</td></tr>
<tr><td>Justificación</td><td colspan="8">El Estado peruano tiene la responsabilidad de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, la navegación y transporte acuático, así como de vigilar y proteger las instalaciones ribereñas y los recursos naturales, en su ámbito de jurisdicción, entre otras responsabilidades, de conformidad con la normativa nacional, los instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia aplicables al Estado. De acuerdo con la ley, estas responsabilidades le han sido asignadas a la Marina de Guerra del Perú, a través de la Autoridad Marítima Nacional (AMN). El presente indicador permitirá medir la disminución o el incremento de las actividades ilícitas reportadas en el ámbito marítimo nacional que guardan relación directa con las labores de control y la vigilancia de la AMN.</td></tr>
<tr><td>Responsable del indicador</td><td colspan="8">Autoridad Marítima Nacional.</td></tr>
<tr><td>Limitaciones del indicador</td><td colspan="8">Este indicador está sujeto a las actividades ilícitas reportadas por los usuarios del ámbito marítimo a la Autoridad Marítima Nacional, pudiendo existir un número no determinado de actividades ilícitas que no son reportadas.</td></tr>
<tr><td>Método de cálculo</td><td colspan="3">$$R = \frac{n_{(t)}}{n_{(t-1)}}$$</td><td colspan="5">R= Ratio.
n= Nro. de actividades ilícitas reportadas anualmente por la AMN.
t= Año del reporte de las actividades ilícitas.</td></tr>
<tr><td>Parámetro de medición</td><td colspan="3">Ratio.</td><td colspan="3">Sentido esperado del indicador</td><td colspan="2">Descendente</td></tr>
<tr><td>Fuentes y base de datos</td><td colspan="8">Dirección General de Capitanías y Guardacostas.</td></tr>
<tr><td></td><td>Línea de base</td><td>Valor actual</td><td colspan="6">Logros esperados</td></tr>
<tr><td>Año</td><td>2018</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Valor</td><td rowspan="3">1.14</td><td rowspan="3">1.14</td><td>1.00</td><td>1.00</td><td>0.98</td><td>0.98</td><td>0.98</td><td>0.98</td></tr>
<tr><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td></tr>
<tr><td>0.98</td><td>0.98</td><td>0.98</td><td>0.98</td><td>0.98</td><td></td></tr>
</table>

Anexo 5
Matriz de consistencia.

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Influencia en asuntos marítimos internacionales del Perú.	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	(1) Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.	Porcentaje de participaciones oficiales de delegaciones peruanas en foros y organizaciones internacionales vinculados con el ámbito marítimo. Índice de influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.	(1.1) Incrementar en las reuniones y foros internacionales vinculados a los asuntos del mar, la participación activa de las delegaciones del Perú.	Defensa oportuna de los intereses y derechos del Perú sobre asuntos marítimos.	Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.	Ministerio de Relaciones Exteriores / Dirección de Asuntos Marítimos.	Ámbito Marítimo Nacional.	Oportunidad.	Participación permanente en todos los foros y procesos internacionales identificados como de relevante importancia para la defensa de los intereses del Perú sobre asuntos marítimos.	Porcentaje de foros y procesos internacionales identificados como de relevante importancia, en las que el Perú participa oportunamente.
					(1.2) Coordinar iniciativas orientadas a salvaguardar los derechos e intereses marítimos nacionales, incluyendo la promoción de la cooperación técnica, en foros y procesos internacionales.							
					(1.3) Fortalecer la coordinación y articulación de las Políticas sobre el ámbito marítimo con los tres niveles de gobierno.							
					(1.4) Articular la gestión sostenible sobre asuntos marítimos entre el Estado, la sociedad civil y el mercado.							
					(1.5) Promover a nivel internacional los destinos turísticos ubicados en el ámbito marítimo nacional.							

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Desarrollo productivo del ámbito marítimo.	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	(2) Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.	Porcentaje de participación del PBI marítimo en el PBI nacional.	(2.1) Incrementar el aprovechamiento sostenible de los recursos no renovables (no vivos) marinos del Dominio Marítimo, las aguas interiores y la alta mar.	Servicio de determinación del potencial de los recursos no vivos del suelo y subsuelo de nuestro Dominio Marítimo.	Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.	Instituto Nacional Geológico Minero del Perú (INGEMET) - Dirección de Hidrografía y Navegación (DHN).	Ámbito Marítimo Nacional.	Accesibilidad Geográfica.	Solo un pequeño porcentaje del suelo y subsuelo marinos (plataforma continental) de nuestro Dominio Marítimo han sido explorados, siendo necesario ampliar estos trabajos que permitan un adecuado estudio para poder determinar su verdadero potencial.	Porcentaje de nuestro Dominio Marítimo explorado.
					(2.2) Incrementar el nivel técnico, profesional y jurídico legal según corresponda, de los mujeres y hombres involucrados con el ámbito marítimo.							
					(2.3) Incentivar la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la innovación, del mar, sus recursos y de los actores del ámbito marítimo.	Gestión de la Investigación, desarrollo tecnológico e innovación multidisciplinaria para los actores del ámbito marítimo.		Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC) – Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (INDECOPI).		Accesibilidad Geográfica.	Racionalizar esfuerzos de capacidades profesionales y científicas; al igual que recursos financieros para la ciencia, tecnología e innovación en Instituciones públicas y privadas; destinados al aprovechamiento sostenible de los recursos vivos y no vivos, los ecosistemas y los servicios en el ámbito marítimo, entre otros usos.	Número de publicaciones científicas, solicitudes de patente, número de investigadores RENACYT relacionados con el ámbito marítimo en el periodo anual.

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Desarrollo productivo del ámbito marítimo.	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	2) Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.	Porcentaje de participación del PBI marítimo en el PBI nacional.	(2.4) Fortalecer la coordinación y articulación del aprovechamiento de los recursos sostenibles entre las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados al sector productivo del ámbito marítimo.		Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.		Ámbito Marítimo Nacional.			
					(2.5) Fortalecer las capacidades de supervisión, control y fiscalización de las actividades productivas del ámbito marítimo en las entidades públicas competentes.							
					(2.6) Difundir el conocimiento sobre las posibilidades que se tiene, del uso y aprovechamiento de los recursos disponibles del ámbito marítimo en la población.	Difusión del enfoque ambiental, uso y aprovechamiento, del ámbito marítimo a estudiantes de nivel de educación básica.		Ministerio de Educación.		Accesibilidad Geográfica.	Promoción del enfoque ambiental en el Currículo Nacional de Educación Básica cuyo componente en cambio climático promueve la valoración de servicios ecosistémicos del ámbito marítimo, así también el uso de la diversidad biológica.	Número de recursos educativos, documentos técnicos o dispositivos normativos que incorporan la valoración y aprovechamiento de los recursos naturales del Perú, el cual incluye los recursos del ámbito marítimo; dirigidos a especialistas, docentes y directivos.
					(2.7) Mejorar la oferta y las condiciones generales de los destinos turísticos en el ámbito marítimo nacional.							
					(2.8) Promover la práctica de la náutica deportiva en la población nacional.							
					(2.9) Fortalecer la inserción laboral formal de las mujeres en las actividades del ámbito marítimo.							

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo.	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	(3) Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.	Variación porcentual del movimiento de carga por vía marítima a nivel nacional.	(3.1) Incentivar las inversiones en infraestructura portuaria y servicios conexos.	Promoción oportuna de las inversiones en el litoral peruano, del Plan de Desarrollo Portuario Nacional para los inversionistas portuarios públicos y privados.	Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.	Autoridad Portuaria Nacional.	Ámbito Marítimo Nacional.	Oportunidad.	Promover el desarrollo de inversiones portuarias públicas y privadas, concurrentes con el Plan de Desarrollo Portuario Nacional a lo largo del litoral peruano.	Porcentaje de iniciativas de inversión públicas y privadas alcanzadas en el marco de la promoción del Plan de Desarrollo Portuario Nacional, con respecto a lo programado en este.
					(3.2) Consolidar el sistema de facilitación del Comercio Exterior en el ámbito marítimo.	Sistema integrado de intercambio de información entre los diversos agentes públicos para el ingreso y salida de naves para el comercio marítimo.		Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.			La integración de los procedimientos de las distintas Instituciones públicas vinculadas a las operaciones de comercio exterior tendrá un impacto positivo en tiempos y costos para los usuarios de comercio exterior. (Componente portuario de la VUCE, Ventanilla Única de Comercio Exterior).	Tiempo promedio de resolución de expedientes incorporados a la VUCE respecto al año anterior.
					(3.3) Consolidar el control y seguridad que coadyuve a un eficiente y competitivo transporte marítimo.	Control oportuno de documentación a las naves que efectúan transporte marítimo.		Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático), MINDEF (AMN).			Las naves que prestan el servicio de transporte marítimo deben contar con las certificaciones de clase, seguros, de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS), de acuerdo con la reglamentación vigente durante todo el desarrollo de sus actividades, para lo cual las Autoridades competentes optimizarán la verificación permanente y oportuna de dicha documentación.	Porcentaje de naves con control de documentación oportuna dentro de los plazos establecidos.

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	(3) Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.	Variación porcentual del movimiento de carga por vía marítima a nivel nacional.	(3.4) Optimizar los procesos y servicios de la cadena logística marítimo portuaria.	Asistencia técnica integral en la formación de cadenas logísticas desde los centros de producción o distribución hasta los puertos y viceversa, a los agentes económicos vinculados con el comercio marítimo.	Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Dirección General de Políticas y Regulación.	Ámbito Marítimo Nacional.	Integral.	Las cadenas logísticas o de abastecimiento de productos identificados a lo largo del litoral peruano, requieren contar con mayores facilidades para optimizar tiempos y costos en sus procesos.	Número de asistencias técnicas efectuadas para la formación de cadenas logísticas integrales.
					(3.5) Generar capacidades para la internacionalización de la oferta exportable del ámbito marítimo.	Capacitación al sector empresarial para el desarrollo de una cultura exportadora.		Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.		Accesibilidad geográfica.	El acceso de las empresas a servicios de capacitación para el desarrollo de una cultura exportadora permitirá que estas mejoren sus posibilidades de internacionalización.	Incremento porcentual de empresas capacitadas o asistidas para el desarrollo de capacidades para la internacionalización.
					(3.6) Fortalecer la coordinación y articulación de las regulaciones vinculados al comercio marítimo entre las entidades públicas de los tres niveles de gobierno.							
					(3.7) Mejorar las condiciones operacionales, administrativas y normativas del cabotaje marítimo.	Fomento del desarrollo del cabotaje marítimo efectivo a los agentes económicos vinculados.		Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Dirección General de Políticas y Regulación.		Efectividad.	Fomento a la participación de navieros que realizan el transporte de Cabotaje, mediante la mejora en las condiciones normativas, operativas y administrativas.	Variación porcentual de la cantidad de toneladas transportadas anualmente en litoral peruano.

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo.	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	(3) Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.	Variación porcentual del movimiento de carga por vía marítima a nivel nacional.	(3.8) Fortalecer los servicios de ayuda a la navegación en el ámbito marítimo nacional.	Actualización permanente de la cartografía náutica nacional	Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.	Dirección de Hidrografía y Navegación, Marina de Guerra del Perú.	Ámbito Marítimo Nacional.	Permanente.	Es necesario contar con cartas de navegación marítimas adecuadamente actualizadas, que contribuyan a garantizar la seguridad de la navegación en el Dominio Marítimo nacional a los navegantes en general. Para ello, se deberá cumplir con el Plan Cartográfico Nacional.	Porcentaje de cartografía náutica nacional actualizada en relación al Plan Cartográfico Nacional.
						Mantenimiento permanente de ayudas a la navegación en el ámbito marítimo nacional.					A lo largo del litoral peruano, existen una serie de ayudas a la navegación (faros, faroletes, boyas, racones, linternas, balizas, etc.), que requieren de permanente actualización.	Porcentaje de ayudas a la navegación actualizadas por la DHN, de acuerdo a los avances tecnológicos.
						Difusión oportuna de las condiciones océano meteorologías del ámbito marítimo a la población nacional.				Oportunidad.	Producto de las condiciones océano meteorológicas, se producen condiciones de mar que podrían afectar a los habitantes costeros y a los navegantes en general, siendo importante prevenir sobre la ocurrencia de dichos eventos para tomar las medidas de prevención pertinentes.	Número de eventos océano meteorológicos que causaron efectos desfavorables, no reportados a tiempo.
					(3.9) Potenciar la capacidad y competitividad de la industria de construcciones y reparaciones navales.							

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Sostenibilidad de los ecosistemas marinos.	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	(4) Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.	Porcentaje de bahías monitoreadas que cumplen con el estándar de calidad ambiental de agua de mar.	(4.1) Fortalecer la gestión integrada para el uso sostenible de los recursos naturales y ecosistemas.	Asistencia técnica en la gestión de planes de manejo integral en las zonas marino-costeras, en coordinación con otros sectores a los equipos técnicos de las unidades de manejo integrado.	Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.	Dirección General de Ordenamiento Territorial Ambiental/ Ministerio del Ambiente – Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre / Ministerio de Agricultura y Riego.	Ámbito Marítimo Nacional.	Coordinado.	Capacitar a los equipos técnicos de las unidades de gestión local en el proceso de manejo integrado de las zonas marino-costeras (preparación y planificación), a fin de que lleven a cabo su Plan de Manejo.	Porcentaje de asistencias técnicas a los equipos técnicos de las unidades de manejo integrado (UMI) coordinadas.
						Información especializada para la conservación de los ecosistemas priorizados, de manera oportuna, según los procedimientos establecidos para las entidades que administran recursos naturales y ecosistemas en la zona marino-costera (ZMC).		Dirección General de Diversidad Biológica/ Ministerio del Ambiente.		Oportunidad.	Elaborar diagnósticos y estudios especializados para brindar información a las entidades que administran los recursos naturales y ecosistemas en la ZMC, de manera oportuna.	Porcentaje de ecosistemas y especies de la ZMC que cuentan con diagnósticos o estudios especializados dentro del plazo establecidos por la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES).
						Asistencia técnica sobre la conservación de los humedales costeros de manera permanente a los actores vinculados.		Dirección General de Diversidad Biológica/ Ministerio del Ambiente.– Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre / Ministerio de Agricultura y Riego.		Permanente.	Se brinda capacitación, acompañamiento técnico y monitoreo de la implementación de planes de conservación de los humedales en la zona costera (pantanos, manglares, lagunas, entre otros), las cuales se pretende mejorar brindando el servicio in situ de manera permanente.	Porcentaje de humedales costeros con acciones de monitoreo permanente.

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Sostenibilidad de los ecosistemas marinos.	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	(4) Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.	Porcentaje de bahías monitoreadas que cumplen con el estándar de calidad ambiental de agua de mar.	(4.2) Mejorar la protección en las áreas naturales protegidas, en el ámbito marítimo.	Vigilancia y control a actividades ilegales de la zona marino-costera, en coordinación con entidades competentes, realizadas en las Áreas Naturales Protegidas (ANP).	Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.	Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado.	Ámbito Marítimo Nacional.	Coordinado.	Las acciones de vigilancia y control en el ámbito marino-costero se realizan a través de servicios que incluyen el desarrollo de patrullajes rutinarios y especiales, permanencia en los puestos de vigilancia y control y el desarrollo de monitoreo remoto (fotografías aéreas, uso de drones), con el objetivo de mitigar o erradicar las actividades ilegales en las ANP de la ZMC (pesca con chinchorro, pesca con explosivos, extracción de microalgas, etc.), en coordinación con PRODUCE, DICAPI y Fiscalía.	Porcentaje de superficie de ANP con vigilancia y control coordinado con entidades competentes.
						Servicio de protección con participación de actores estratégicos (público, privado y sociedad civil) de las áreas naturales protegidas marino-costeras.				Participativo.	Involucramiento de los actores estratégicos (pescadores artesanales, PRODUCE, DICAPI, SANIPES, etc.) a través del fortalecimiento de espacios de participación como los Comités de Gestión, COMUMA, SINACUI, CPPS; y la implementación de mecanismos participativos como los programas de voluntariado, así como la promoción de la formalización del aprovechamiento de recursos hidrobiológicos en articulación con la autoridad competente.	Índice de mapa de actores.
					(4.3) Reducir los niveles y efectos de la contaminación en el Dominio Marítimo y la zona marino-costera.	Supervisión de las actividades desarrolladas en la zona marino-costera en coordinación con las entidades competentes a administrados de los sectores económicos productivos involucrados con el ámbito marítimo.		Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental.		Coordinado.	Supervisar las actividades desarrolladas en la zona marino-costera para asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la regulación ambiental por parte de los administrados.	Porcentaje de unidades fiscalizables de la zona marino-costera supervisadas, en coordinación con entidades competentes.

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Sostenibilidad de los ecosistemas marinos.	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	(4) Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.	Porcentaje de bahías monitoreadas que cumplen con el estándar de calidad ambiental de agua de mar.	(4.3) Reducir los niveles y efectos de la contaminación en el Dominio Marítimo y la zona marino-costera.	Fiscalización oportuna a los administrados de los sectores económicos productivos involucrados con el ámbito marítimo.	Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.	Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental.	Ámbito Marítimo Nacional.	Oportunidad.	Comprende investigar la comisión de posibles infracciones administrativas sancionables y la de imponer sanciones por el incumplimiento de obligaciones y compromisos derivados de los instrumentos de gestión ambiental, de las normas ambientales, compromisos ambientales de contratos de concesión y de los mandatos o disposiciones emitidos por el OEFA.	Porcentaje de entidades fiscalizadas y sancionadas de manera oportuna.
					(4.4) Mejorar los mecanismos de articulación y coordinación, así como fortalecer capacidades para la gestión orientadas a la prevención y mitigación de desastres por acción de la naturaleza, entre las entidades involucradas.							
					(4.5) Fortalecer la coordinación y articulación de las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados a la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas del ámbito marítimo.						-	
					(4.6) Fortalecer las capacidades de supervisión, control y cumplimiento normativo que rigen las actividades productivas del ámbito marítimo en las entidades públicas competentes.							

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Sostenibilidad de los ecosistemas marinos	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	(4) Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.	Porcentaje de Bahías monitoreadas que cumplen con el Estándar de Calidad Ambiental de agua de mar.	(4.7) Impulsar la investigación y desarrollo de energías renovables en el ámbito marítimo nacional.	Gestión eficaz en investigación científica multidisciplinaria en el ámbito marítimo orientado al desarrollo de energía renovables.	Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.	MINEM/ COMAEM.	Ámbito Marítimo Nacional.	Eficacia.	Racionalizar esfuerzos de capacidades profesionales y científicas; al igual que recursos financieros para la generación de proyectos de energías renovables en el ámbito marítimo nacional.	Variación porcentual anual del nivel de inversión en proyectos de energías renovables dentro del ámbito marítimo.

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Seguridad y defensa en el ámbito marítimo.	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productiva y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	(5) Fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo.	Ratio de actividades ilícitas reportadas anualmente.	(5.1) Fortalecer el control y la vigilancia de todas las actividades marítimas, en cumplimiento de la normativa nacional y compromisos internacionales, en resguardo de la seguridad de la vida humana, la protección del medio marino y sus recursos, y la represión de las actividades ilícitas, por parte de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) y la Policía Nacional del Perú (PNP), en el ámbito de su responsabilidad.	Protección eficaz de las actividades marítimas, realizadas por los actores vinculados con el ámbito marítimo.	Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.	Dirección General de Capitanías y Guardacostas.	Ámbito Marítimo Nacional.	Eficacia.	Contribuir con la protección en forma eficaz y oportuna de la totalidad de actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional.	Variación porcentual anual de las actividades ilícitas reportadas en el año respecto al número de actividades ilícitas reportadas en el año anterior.
					(5.2) Fortalecer la capacidad del poder naval de ejercer la vigilancia y defensa del área de jurisdiccional marítima nacional.							
					(5.3) Incrementar la participación efectiva de unidades navales en operaciones dentro del marco de los compromisos bilaterales y multilaterales.							
					(5.4) Fortalecer la capacidad de respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento marítimo en el área de responsabilidad de la AMN, así como en casos de desastres.	Respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento marítimo de acuerdo con el protocolo establecido por la Autoridad Marítima Nacional (AMN).		Dirección General de Capitanías y Guardacostas.		Fiabilidad.	Efectuar el apoyo oportuno ante la presencia de cualquier evento que ponga en riesgo la vida humana en el área de responsabilidad de la AMN, utilizando para ello los medios asignados según el protocolo establecido.	Porcentaje de operaciones de búsqueda y salvamento marítimo realizadas por la AMN de acuerdo con el protocolo establecido para cada una de ellas.
						Respuesta inmediata de apoyo a la población costera ante casos de desastres naturales ocurridos en el ámbito marítimo nacional.		Centro de Operaciones de Emergencia Nacional (COEN).		Oportunidad.	Participar en mantener el abastecimiento de productos de primera necesidad a la población afectada por desastres naturales de manera oportuna y permanente, mientras dure la emergencia.	Tiempo promedio de respuesta para la atención a la población costera afectada.

Problema general	Causa	Alternativa de solución	Objetivos prioritarios	Indicador	Lineamientos	Servicio	Persona	Proveedor	Cobertura	Estándar	Definición	Indicador
Deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.	Seguridad y defensa en el ámbito marítimo.	La alternativa de solución es una combinación entre el impulso para el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el fortalecimiento de la conciencia marítima, que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo y del comercio, sostenibilidad de los recursos y la seguridad y defensa de nuestro ámbito marítimo.	(5) Fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo.	Ratio de actividades ilícitas reportadas anualmente.	(5.4) Fortalecer la capacidad de respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento marítimo en el área de responsabilidad de la AMN, así como en casos de desastres.	Monitoreo permanente de eventos tsunamigénicos para la emisión de alerta o alarma en salvaguarda de los agentes vinculados con el ámbito marítimo.	Todos los actores involucrados con el ámbito marítimo nacional.	Centro Nacional de Alerta de Tsunamis, Dirección de Hidrografía y Navegación.	Ámbito Marítimo Nacional.	Permanente.	Monitorear y analizar los eventos sísmicos de gran magnitud en forma permanente, con la finalidad de prevenir a la población ante la ocurrencia de un Tsunami a través de los boletines de información.	Porcentaje de boletines informativos emitidos de acuerdo con el protocolo establecido por el Centro Nacional de Alerta de Tsunamis (CNAT).
					(5.5) Fortalecer la capacidad de acción para la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad de la AMN y la PNP.	Protección eficaz de las actividades marítimas, realizadas por los actores vinculados con el ámbito marítimo.		Dirección General de Capitanías y Guardacostas.		Eficacia.	Contribuir con la protección en forma eficaz y oportuna de la totalidad de actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional.	Variación porcentual anual de las actividades ilícitas reportadas en el año respecto al número de actividades ilícitas reportadas en el año anterior.
					(5.6) Velar por el cumplimiento de las normas para la protección y conservación del medio ambiente marino, ecosistemas y sus recursos.	Control y vigilancia del cumplimiento de la normatividad nacional e internacional de las actividades de los agentes vinculados con el ámbito marítimo nacional.		Dirección General de Capitanías y Guardacostas.		Accesibilidad geográfica.	Contar con un control y vigilancia permanente de la totalidad de actividades que se desarrollen dentro del área de responsabilidad de la AMN, haciendo cumplir la normativa nacional y de los convenios internacionales, manteniendo el normal desarrollo de las actividades marítimas.	Porcentaje de actividades que cumplen con la normatividad, con respecto al total de actividades controladas.
					(5.7) Proteger los bienes u objetos de carácter histórico, cultural o arqueológico que se encuentren en el Dominio Marítimo nacional.	Identificación del patrimonial subacuático actualizado del ámbito marítimo.		Ministerio de Cultura.			Realizar acciones de identificación del patrimonio cultural subacuático, para su posterior registro y protección.	Número de sitios del patrimonio cultural subacuático identificados anualmente.
					(5.8) Incentivar la consolidación de la identidad y cultura marítima en la población nacional.	Difusión amplia de la realidad marítima e intereses marítimos a la población nacional.		INEI.			Elevar el conocimiento nacional de la realidad e intereses marítimos, como elemento clave que coadyuve al desarrollo sostenible del país.	Porcentaje de provincias, en cada región, a donde se desarrollaron actividades de concientización sobre la realidad marítima durante el año.

7 BIBLIOGRAFÍA

- Autoridad Portuaria Nacional (2018). "Movimiento de carga en los terminales portuarios de uso público a nivel nacional". Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- CEPAL (2018). "Ranking de movimiento portuario de contenedores 2017". Recuperado de https://www.cepal.org/es/notas/ranking-movimiento-portuario-contenedores-2017
- CEPLAN (2017). Directiva 001-2017-CEPLAN/PCD, de fecha 02 de mayo del 2017. "Directiva para la Actualización del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional".
- COMEXPerú (22 de marzo de 2018). ¿Cómo le fue al sector pesquero en 2017? Recuperado de COMEXPERU: https://www.comexperu.org.pe/articulo/como-le-fue-al-sector-pesquero-en-2017
- Comisión de las Comunidades Europeas (2008). "Orientaciones para un planteamiento integrado de la Política Marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas".
- Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (2018). Taller de Inducción. "Exposiciones de los sectores representantes de la Comisión, sobre las actividades que desarrollan en el ámbito marítimo".
- Dirección General de Intereses Marítimos (1980). "Estudio de la Realidad Marítima".
- Dirección de Hidrografía y Navegación (2015). "Derrotero de la Costa del Perú (Zona Centro)". Marina de Guerra del Perú.
- Dirección General de Capitanías y Guardacostas (s.f.). "Reseña histórica". Recuperado de https://www.dicapi.mil.pe/historia.html
- FAO (1999). Orientaciones Técnicas para la Pesca Responsable: "La Ordenación Pesquera. Roma".
- Godet, M. (1995). "De la anticipación a la acción". México, D.F.: Alfaomega.
- Guevara-Carrasco, R., & Bertrand, A. (2017). "Atlas de la pesca artesanal del Perú". Edición IMARPE-IRD.
- Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú (1990). Hacia una Política Marítima Nacional. "Los Intereses Marítimos del Perú en el Contexto Internacional".
- Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (2017). "Compendio Estadístico 2017". Lima: Instituto Nacional de Estadística.
- Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (2018). "Población en Departamentos Costeros al 2015". Recuperado de http://proyectos.inei.gob.pe/web/poblacion/
- Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (2018). "Proporción de la población en edad de trabajar, según ámbito geográfico". Recuperado de https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/working-age-population/
- Kleeberg, F., Rojas, M., & Arroyo, P. (2014). "La industria Pesquera en el Perú". Instituto de Investigación Científica. Universidad de Lima.
- Marina de Guerra del Perú (2012). "Cartografía de la Zona Marino Costera del Perú".
- Marina de Guerra del Perú (2014). "Manual de Conceptos y Terminología sobre la Realidad Marítima (MACOMAR-11104)".

- MEA (2005). "Millennium Ecosystem Assessment. Ecosystems and human well-being: synthesis". Washington, DC: Island Press.
- Ministerio del Ambiente (2009). Decreto Supremo 012-2009-MINAM, de fecha 23 de mayo del 2009. "Aprobación de la Política Nacional del Ambiente".
- Ministerio del Ambiente (2010). Oficio 712-2010-SG-MINAM, de fecha 28 de mayo del 2010. "Exposición de motivos. Establecimiento de la Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras (RNSIPG)". http://spij.minjus.gob.pe/graficos/Peru/2010/enero/01/EXP-DS-024-2009-MINAM.pdf
- Ministerio del Ambiente (2011). "Minería Aurífera en Madre de Dios y Contaminación con Mercurio". Recuperado de http://biam.minam.gob.pe/novedades/mineriamadrededios.pdf
- Ministerio del Ambiente (2018). Ecosistemas de la región costa.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2018). "Plan Estratégico Nacional 2025". Recuperado de https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/plan_exportador/Penx_2025/PENX_FINAL_101215.pdf
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2018). "Plan Estratégico Nacional de Turismo-PENTUR 2025". Recuperado de https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/turismo/documentos/PENTUR/PENTUR_Final_JULIO2016.pdf
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2018). "Plan Estratégico Nacional de Turismo-PENCETUR 2025". Recuperado de http://transparencia.mincetur.gob.pe/documentos/newweb/Portals/0/transparencia/proyectos%20resoluciones/RM_Nro_115_2016_Pentur_Proyecto.pdf
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2018). "Relación de Recursos Turísticos (Subtipo Islas, Caletas, Puntas y Bahias)".
- Ministerio de Defensa (2017). Decreto Supremo 012-2017-DE, de fecha 20 de diciembre del 2017. "Aprobación de la Política de Seguridad y Defensa Nacional".
- Ministerio de Energía y Minas (2018). "Plan de Desarrollo de los Recursos de Hidrocarburos (2017-2021)". Recuperado de http://www.minem.gob.pe/_publicacion.php?idSector=5&idPublicacion=556
- Ministerio de Marina (1981). Dirección General de Intereses Marítimos. "Diagnóstico de la Realidad Marítima a 1980, Tomo I y II".
- Ministerio de la Producción (2016). Anuario Estadístico Pesquero y Acuícola: "La actividad productiva del sector en números".
- Ministerio de Relaciones Exteriores (2014). Decreto Supremo 014-2014-RE, de fecha 29 de marzo del 2014. "Aprobación de la Política Nacional Antártica".
- Ministerio de Relaciones Exteriores (2018). Dirección de Asuntos Marítimos. "Límites del Mar Peruano".
- Observatorio Político Social y Derechos Humanos (2017). "Sistema de Indicadores de Derechos Económicos, Sociales y Culturales y Ambientales". Recuperado de http://observatoriopoliticasocial.org/sidesc/

- OCDE (2016). "Evaluación del desempeño ambiental PERU".
- OCDE-CEPAL (2016). "Plan de Acción para la Implementación de las recomendaciones de la Evaluación del desempeño ambiental PERU".
- ONU (1987), Asamblea General Cuadragésimo segundo periodo de sesiones, 4 agosto 1987 – Informe de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y el Desarrollo "Nuestro futuro común" Comisión Brundtland.
- ONU (2017). "Conferencias sobre los Océanos: Objetivos Mundiales".
- ONU (2017). Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. "La población mundial aumentará en 1000 millones para 2030". Recuperado de https://www.un.org/development/desa/es/news/population/world-population-prospects-2017.html
- OSITRAN (2017). "Análisis de la infraestructura portuaria en el Perú". Lima: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.
- Presidencia del Consejo de Ministros (2007). Decreto Supremo N° 027-2007-PCM, de fecha 22 de marzo del 2007. "Define y establece las Políticas Nacionales de Obligatorio Cumplimiento para las entidades del Gobierno Nacional".
- Presidencia del Consejo de Ministros (2011). Decreto Supremo N° 054-2011-PCM, de fecha 22 de junio del 2011. "Aprueba el Plan Bicentenario: el Perú hacia el 2021".
- Presidencia del Consejo de Ministros (2013). Decreto Supremo N° 004-2013-PCM, de fecha 09 de enero del 2013. "Aprobación de la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública".
- Presidencia del Consejo de Ministros (2017). Decreto Supremo N° 118-2017-PCM, de fecha 06 de diciembre del 2017. "Creación de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM)".
- Presidencia del Consejo de Ministros (2018). Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, de fecha 20 de marzo del 2018. "Aprobación del Reglamento que regula las Políticas Nacionales".
- PROES Consultores S.A. (2016). "Estudio de caracterización a mesoescala de los niveles de erosión del Hábitat Marino Costero en la Costa del Perú". Ministerio del Ambiente.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2007). "Informe sobre Desarrollo Humano 2007-2008". Recuperado de http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_20072008_sp_complete_nostats.pdf
- Salgado, H., De la Puente, S., Gonzalez, C., & Sueiro, J. C. (2015). "Estimación del Valor Económico Total (VET) de los Bienes y Servicios Ecosistémicos del Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt (GEMCH)". Talca, Chile / Lima, Perú: Consultoría elaborada para el Proyecto GEF-PNUD: Hacia un manejo con enfoque ecosistémico de Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt.
- UNESCO (2002). Comisión Oceanográfica Intergubernamental. "Conferencia Desarrollo Sostenible de los Océanos".
- UNESCO (2017). "Programa Mundial de Evaluación de los Recursos Hídricos".

8 APÉNDICE

Apéndice 1

Situación futura deseada

1. Análisis de las aspiraciones de la población

El CEPLAN (2018) define las aspiraciones de la población como el conjunto de ideas o imágenes de un futuro deseado planteadas por la población afectada por un problema público, a través de sus representantes. En ese sentido, las aspiraciones de la población son expresadas como metas comunes que se desean alcanzar en relación al problema público. Por lo tanto, con la implementación de la PNM, los ciudadanos aspiran de cara al 2030 que:

- Respecto a la gobernabilidad del ámbito marítimo, se tenga una gobernanza efectiva del ámbito marítimo en los tres niveles de Gobierno, que permita realizar un óptimo seguimiento, control, evaluación, así como obtener resultados e informes técnicos en todas las actividades que se desarrollan en dicho ámbito.

- En cuanto a la influencia en asuntos marítimos internacionales, se reconozca internacionalmente al Perú como un país marítimo, cuya posición se toma en cuenta en los distintos espacios internacionales.

- Con relación al desarrollo productivo del ámbito marítimo, el PBI de las actividades productivas en el ámbito marítimo continúe creciendo sostenidamente, aprovechando cada vez más las potencialidades, de manera que se diversifiquen e intensifiquen las actividades económicas.

- Respecto al desarrollo del comercio en el ámbito marítimo, exista presencia competitiva en los principales mercados, ofreciendo bienes y servicios con valor agregado, en la perspectiva de lograr un incremento sostenible y diversificado de las exportaciones por vía marítima, y, del mismo modo, que el cabotaje marítimo, permita un flujo mayor de productos entre las diversas regiones, incrementando el comercio interno, con un costo logístico menor.

- En lo referido a la sostenibilidad de los ecosistemas marinos, se aprovechen de forma sostenible y eficiente los recursos naturales, los ecosistemas y sus servicios, en beneficios de los ciudadanos.

- En lo relativo al desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación, existan más personas con capacidades profesionales y científicas, así como recursos financieros para la ciencia, tecnología e innovación apuntando a mejorar la rentabilidad, la ecoeficiencia, el aprovechamiento sostenible de los recursos vivos y no vivos, los ecosistemas y los servicios en el ámbito marítimo.

- En cuanto a la seguridad y defensa en el ámbito marítimo, se cuente con una presencia efectiva y permanente del Estado como autoridad en el Dominio Marítimo nacional, las

aguas interiores y zonas marítimas de responsabilidad, que permita que las actividades en estos espacios se realicen de manera segura, protegida y sostenible.

- En lo relativo al nivel de conciencia marítima del ciudadano, la mayor parte de los peruanos reconozca la importancia del ámbito marítimo para su uso, exploración y explotación racional de sus recursos vivos y no vivos, y ecosistemas, valorando los servicios y bienes vinculados con las actividades marítimas.

Es importante mencionar que las aspiraciones se enmarcan en todos los objetivos prioritarios y sus respectivos lineamientos, considerando la información disponible. En esa perspectiva, a continuación, se describen las fuerzas del entorno que afectan o condicionan a cada una de las variables relacionadas con la situación futura deseada, a fin de tener una noción más clara de si es factible o no cumplir con tales aspiraciones. Para el caso de la PNM, se explica lo siguiente:

Gobernabilidad del ámbito marítimo peruano

- A nivel mundial y nacional, la población continuará creciendo. Una de las consecuencias directas más evidentes será el aumento de las demandas de las clases medias por lograr satisfacer sus mayores condiciones de bienestar, particularmente en la región de la costa, adyacente al mar. Ante ello, el funcionamiento de la estructura y las Instituciones del sistema político (en particular, del Estado) deberán evolucionar y adecuarse. En este contexto, se hará necesario el fortalecimiento de la gobernanza para facilitar la provisión de servicios para mejorar las condiciones de vida de la población.

- Asimismo, continuará el desarrollo de cadenas de valor complejas como fuerza motriz relevante para el crecimiento del PBI en nuestro país. Si paralelamente se mejora la exploración y explotación racional y sostenible de los recursos vivos y no vivos, en el tiempo se podrá contar con una oferta permanente en provecho de la población nacional.

- Los cambios del centro de gravedad económico, de la cuenca del Atlántico a la cuenca del Pacífico, así como la mayor participación de países emergentes en el contexto internacional, continuarán generando nuevas alianzas de carácter político y económico (como APEC, Alianza del Pacífico, entre otras). Ello supone una oportunidad para incentivar el aprovechamiento de nuevas oportunidades de negocios. Además, demandará el mejor funcionamiento del Estado para facilitar la competitividad en asuntos vinculados al comercio internacional marítimo, diseñar las mejores estrategias para la explotación sostenible de los recursos del mar, entre otras actividades.

- Según el juicio de expertos, actualmente distintos sectores vienen tomando decisiones y generando políticas relacionadas con el entorno marítimo desde distintas perspectivas que en gran medida no se articulan. Como resultado de ello, en algunos casos persiste un bajo nivel y mala calidad de las inversiones, las cuales no orientan los esfuerzos de manera multisectorial y generan resultados adversos a los buscados.

- La globalización posibilitará la integración de los mercados, el acceso a los adelantos tecnológicos, entre otros importantes asuntos. En este contexto, el incremento de la interconexión y las comunicaciones incidirá en mayor medida sobre la percepción de

los ciudadanos, que ya cuestionan las estructuras del Estado y su gobernanza sobre el ámbito marítimo.

- El aumento de la corrupción y de las organizaciones criminales dedicadas al asalto y el robo armado contra buques, narcotráfico, contrabando, tráfico de armas, pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, trata de personas por vía marítima, migración ilegal, secuestro marítimo, entre otros delitos, tienen implicancias morales y económicas que afectan la gobernabilidad del país.

- El cambio climático genera impactos en los océanos, los cuales se manifiestan mediante la acidificación del agua de mar, el incremento de su temperatura, la elevación del nivel del mar (particularmente, en zonas costeras de baja elevación), entre otras consecuencias. Bajo estas circunstancias, los centros poblados asentados en zonas susceptibles de ser inundadas son especialmente vulnerables. Ante ello, se demandará mayores exigencias y controles de parte de las Instituciones del Estado para fortalecer el ordenamiento territorial y minimizar los efectos adversos del cambio climático.

Influencia en asuntos marítimos internacionales del Perú

- El incremento de las clases medias conlleva un aumento en la valoración del bienestar subjetivo y del consumo de alimentos. En ese sentido, las clases medias demandan no solo más alimentos, sino una mejora cualitativa de los mismos, muchos de los cuales son obtenidos en el ámbito marítimo. Actualmente, el Perú participa como miembro en organizaciones regionales de ordenamiento pesquero, como la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) y la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur (OROP-PS). En dichas organizaciones se suele negociar y repartir anualmente cuotas de captura de determinadas especies marinas siguiendo criterios de conservación (precautorios) y ecosistémicos. En ese contexto, en el largo plazo, el Perú deberá evaluar su participación en más organizaciones de ordenamiento pesquero a fin de obtener mayores cuotas de captura de especies marinas que sirvan para satisfacer la demanda interna de alimentos de calidad.

- El mayor desarrollo de cadenas de valor complejas y los cambios en el centro de gravedad económico, con mayor presencia de países emergentes, están reconfigurando el panorama económico mundial. En las últimas décadas, el centro de gravedad económico se ha desplazado desde el océano Atlántico hacia el océano Pacífico, toda vez que las economías de mayor crecimiento en el mundo se ubican principalmente en Asia. Uno de los intereses de la política exterior del Perú es participar e insertarse adecuadamente en las iniciativas económicas y comerciales orientadas a la región del Asia-Pacífico. En ese sentido, en la actualidad el Perú integra el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés), ha firmado el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP, por sus siglas en inglés) y se ha adherido al Convenio Constitutivo del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura. Asimismo, el Perú es miembro fundador de la Alianza del Pacífico. Igualmente, el Perú cuenta con acuerdos comerciales con las principales potencias de dicha región y busca negociar nuevos acuerdos con más países, a fin de tener un mayor acceso a los mercados internacionales. En el futuro, a medida que se afiance la presencia del Perú en la región del Asia-Pacífico, nuestro país deberá buscar el reconocimiento de su calidad de país marítimo.

- La globalización ha multiplicado las redes de interdependencia del Perú con el mundo, de tal forma que nuestro país se beneficia de los flujos de inversión y comunicación; sin embargo, también está expuesto a potenciales crisis económicas y financieras que pudieran surgir en otros países. Asimismo, el incremento de los Estados fallidos y de las organizaciones criminales supone un reto para la comunidad internacional, toda vez que dichos actores no respetan las normas básicas del derecho internacional y, en algunos casos, están involucrados en actividades ilícitas que ocurren en el mar (piratería, pesca ilegal, tráfico de personas, narcotráfico, entre otras). Dichos problemas, al ser de carácter internacional o transfronterizo, demandan acciones coordinadas por parte de la comunidad internacional, en las cuales el Perú deberá evaluar su participación, y liderar, de ser posible, algunas de dichas iniciativas, a fin de no solo salvaguardar nuestros intereses nacionales sino también fortalecer nuestra posición como país marítimo en el mundo.

- Las consecuencias del cambio climático, la contaminación de los océanos y el deterioro de la zona marino-costera son temas de alta prioridad en la agenda mundial actual y han generado un gran interés en la comunidad internacional. En ese sentido, la Conferencia de Océanos (2017) fue la primera de su tipo en el marco de las Naciones Unidas y tuvo como objeto concertar soluciones concretas a fin de revertir el deterioro de la salud de los océanos y los mares. Dicha conferencia también sirvió para promover el avance del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14, que es parte de la Agenda 2030. Otra iniciativa actual son las denominadas conferencias "Our Ocean", las cuales buscan que los países, empresas y actores de la sociedad civil realicen compromisos voluntarios relativos a la conservación de los océanos y los mares. En ese contexto, el Perú deberá considerar su participación en dichas nuevas instancias no solo para promover el reconocimiento de su calidad de país marítimo ante la comunidad internacional, sino también para salvaguardar los intereses nacionales, toda vez que nuestro país es uno de los más vulnerables ante los impactos del cambio climático en el mundo.

Desarrollo productivo del ámbito marítimo

- El incremento de la clase media global del periodo 2015-2030 impulsará una propensión al gasto, cambios en los flujos de comercio y en la producción con una reorientación de las cadenas de valor hacia los consumidores (CEPLAN, 2019a). Además, se tiene que a 2025 se espera que en los países en desarrollo el consumo de alimentos como lácteos, aceites vegetales, edulcorantes y pescado se incremente en 21,64%, 18,67%, 16,72% y 11,68%, respectivamente, en comparación a lo registrado en el periodo 2013-2015, lo que tendrá un alto impacto positivo en el desarrollo económico del ámbito marítimo.

- Estimaciones de Tello (2015) señalan que la participación total en las cadenas globales de valor (CGV) de los países de América Latina no supera el 50% del valor total de las exportaciones de bienes y servicios, por lo que existe un enorme espacio para aprovechar el potencial de oportunidades comerciales y las ganancias en valor agregado doméstico derivadas de las CGV. Por tanto, la participación del país en las CGV tendría impactos positivos en el PBI per cápita, representando un mayor crecimiento económico.

- La baja inversión y mala calidad de la infraestructura afectan la productividad. Por tanto, el Perú debe aprovechar su privilegiada posición geográfica, mantener un nivel de inversión alto y la buena calidad de la infraestructura, para eliminar barreras logísticas

que obstaculizan el crecimiento económico y el desarrollo. De esta manera, se podrá mejorar su competitividad frente a retos comerciales.

- Según el Foro Económico Mundial (WEF) la corrupción encarece en 10% el costo de hacer empresa y en hasta 25% el costo de celebrar contratos en los países en desarrollo. En el ranking de Competitividad del Foro Económico Mundial 2017-2018, el Perú está en el puesto 89 (de 137) en la categoría Pagos Irregulares y Sobornos; comparte el puesto 96 (de 180) con Brasil, Zambia y Colombia en el Índice de Percepción de Corrupción de la ONG Transparencia Internacional; y, entre otros informes, la Defensoría del Pueblo ha identificado que anualmente son S/ 12,974 millones los que el Perú pierde debido a la corrupción y organizaciones criminales, afectando altamente su desarrollo económico en todos los ámbitos, incluido el marítimo.

- Según la FAO (2012), se ha observado que los océanos se están calentando, pero que el calentamiento no es homogéneo geográficamente. Se predice que el cambio climático tendrá múltiples repercusiones en las pesquerías y en las personas que dependen de ellas, en el suministro, demanda, tecnología y capacidad de ordenación de recursos de propiedad colectiva, que serán al menos tan importantes como las secuelas ecológicas o los impactos directos del cambio climático que conocerán los medios de vida de las comunidades pesqueras vulnerables en el futuro cercano. Por tanto, las consecuencias del cambio climático, de la contaminación de los océanos y del deterioro ambiental de la zona marino-costera tienen un alto impacto negativo en el crecimiento económico y desarrollo, si no se promueven medidas de mitigación y adaptación que contrarresten dichas consecuencias.

Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo

- El incremento de las clases medias en el mundo tiene un alto impacto positivo debido al aumento de la demanda de bienes de consumo, de capital y de servicios.

- La globalización permite la mayor movilización de bienes y servicios, y el mejor aprovechamiento de los acuerdos comerciales por parte de los dueños de la carga. Este comportamiento está además acompañado por los cambios en el centro de gravedad económico hacia los países emergentes, los cuales podrían convertirse en los principales destinos de las exportaciones peruanas.

- Las cadenas de valor se hacen cada vez más complejas, motivando que las empresas distribuyan sus operaciones en todo el mundo, desde el diseño de producto hasta la fabricación de las piezas y sus componentes, su ensamblaje, distribución y mercadeo. En consecuencia, las empresas se mueven hacia actividades de mayor valor agregado.

- El aumento de los emprendimientos en la región, principalmente en el Perú, es una oportunidad para generar mayores puestos de trabajo y, en consecuencia, mayor flujo comercial. En ese sentido, el incremento del acceso a la educación por el uso de tecnología ayudará a generar capital humano capacitado, tanto para los emprendimientos como para el comercio exterior.

- El bajo nivel y la mala calidad de la inversión dificulta la posibilidad de fortalecer la conectividad de las cadenas de exportación originada por la escasez de infraestructuras

logísticas que brinden valor a la carga y servicios al transporte. Esta situación genera altos costos logísticos, debilitando la competitividad.

- El aumento de la corrupción y de las organizaciones criminales merma la seguridad de la cadena logística de exportación y propicia el aumento del narcotráfico mediante el uso de contenedores para el transporte de droga. Asimismo, los efectos del incremento de los Estados fallidos afectan negativamente el flujo comercial con el exterior.

- El cambio climático, la contaminación de los océanos y el deterioro ambiental de la zona marino-costera afectan las actividades pesqueras y, en consecuencia, la exportación de productos hidrobiológicos.

Sostenibilidad de los recursos y ecosistemas marinos

- El incremento de la población del Perú, el aumento de las demandas de las clases medias y el consumo de alimentos en la zona marino-costera impactarán moderadamente de manera negativa en la sostenibilidad de los ecosistemas al incrementarse la demanda de los recursos naturales y la generación de residuos.

- El mayor desarrollo de cadenas de valor complejas como fuerza motriz relevante para el crecimiento del PBI en el Perú impactará moderadamente de manera negativa en la sostenibilidad de los recursos naturales y ecosistemas.

- Los cambios del centro de gravedad económico de la cuenca del Atlántico a la cuenca del Pacífico y la mayor participación de países emergentes en este escenario vienen generando una serie de alianzas de carácter político y económico, que se acentuarán en las próximas décadas (APEC, Alianza del Pacífico, etc.) y tendrán un impacto moderado negativo en la sostenibilidad de los ecosistemas, por el aumento de la demanda de recursos naturales, pero que será compensado con las nuevas tecnologías ambientales que estas alianzas promueven.

- En el ámbito marítimo nacional, según el juicio de expertos, actualmente los distintos sectores toman decisiones y generan políticas relacionadas con el entorno marítimo desde distintas perspectivas particulares que, en gran medida, no se articulan. Esta situación provoca que en algunos casos persista un bajo nivel y mala calidad de inversión por no orientar los esfuerzos de manera multisectorial. En consecuencia, se prevé un alto impacto negativo sobre la sostenibilidad de los recursos naturales y ecosistemas.

- La globalización posibilitará la integración de los mercados, así como el acceso a los adelantos tecnológicos, entre otros importantes asuntos, a través del incremento de la interconexión y comunicaciones. Sin embargo, se prevé un impacto negativo moderado en la sostenibilidad de los recursos naturales y ecosistemas debido al incremento de la demanda de los recursos naturales. A su vez, el incremento de las tecnologías limpias de los sistemas productivos podría disminuir los efectos perjudiciales.

- El aumento de la corrupción, así como de las organizaciones criminales, afecta la gobernabilidad del país. En el ámbito marítimo, podría incrementar las posibilidades de incumplir las normas ambientales, lo que tendría un alto impacto negativo sobre la sostenibilidad de los recursos naturales.

- Adicionalmente, los impactos que se vienen observando en los océanos por causa del cambio climático, y que se manifiestan por la acidificación del agua de mar y el incremento de su temperatura, se harán más evidentes, al igual que la elevación del nivel del mar, especialmente en zonas costeras de baja elevación.

- En la costa, se identifica la expansión de centros urbanos y la invasión de terrenos, lo que incrementa las presiones sobre la zona marino-costera; generación de efluentes urbanos y residuos sólidos arrojados al mar. Todo ello tiene un alto impacto negativo sobre la sostenibilidad de los recursos naturales y ecosistemas marino-costeros.

- Finalmente, el incremento en el acceso a la educación fomentando el uso de la tecnología, a través de la investigación científica y la innovación tecnológica, orientada a resolver problemas de sostenibilidad del medio ambiente marítimo y al aprovechamiento de los recursos naturales y ecosistemas, tendrá un alto impacto positivo.

Desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación en el ámbito marítimo

- El incremento de la clase media global del periodo 2015-2030 impulsará una propensión al gasto, cambios en los flujos de comercio, así como en la producción con una reorientación de las cadenas de valor hacia los consumidores (CEPLAN, 2019a). Es así que esta tendencia permitirá el incremento del desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación del ámbito marítimo al demandar productos y servicios que procesen recursos hidrobiológicos, mineros e hidrocarburos que cumplan con la calidad exigida por una población que cada vez tiene mayor poder adquisitivo.

- De continuar creciendo la informalidad laboral, el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación del sector privado se verá disminuido.

- En el Perú, el consumo aparente de alimentos a base de recursos hidrobiológicos se ha incrementado en un 9.4% de 2016 a 2017. Ello se encuentra ligado, entre otros factores, al desarrollo y a la innovación de productos pesqueros que se han ido obteniendo en las universidades y empresas privadas. Por consiguiente, se puede desprender que la necesidad de aumentar la disponibilidad de alimentos influye e incentiva el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación para la mejora de los productos procesados y las líneas de producción.

- Las principales empresas pesqueras peruanas forman parte de cadenas de valor vinculadas principalmente a productos para el consumo humano indirecto. Estas empresas han aumentado paulatinamente sus inversiones en el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación para mantener su presencia en las CGV. Uno de los casos más resaltantes es el de la empresa Tecnológica de Alimentos S.A., con su conocido Modelo de Innovación . Por este motivo, las cadenas de valor influyen en el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación en las empresas privadas.

- A partir del estudio de CEPLAN (2015), se encontró que China es el centro de gravedad económico en el sector pesquero y acuícola. En 2016, fue el primer productor de la pesca de captura y, a la vez, el primer productor acuícola a nivel mundial (FAO, 2018). Esta posición se debe a varios factores; entre ellos, principalmente, el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación. En consecuencia, las universidades, Instituciones públicas

y privadas, y empresas privadas del Perú toman como referencia las investigaciones realizadas por China para replicarlas y adaptarlas en nuestro país.

- La inversión en investigación y desarrollo (I+D) en el Perú está por debajo del promedio de la región. En particular, en 2011, la inversión pública y privada en I+D representó el 0.11% del PBI, mientras que en países como Brasil dicho porcentaje ascendió a 1.6%, en Argentina 0.61%, México 0.47% y Uruguay 0.4% (PNIPA, 2016). Ello explica que la producción científica del país sea menor en comparación con otros países.

- El incremento de la globalización influye en el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación, ya que promueve la divulgación de adelantos tecnológicos y la mayor difusión de ideas y tecnologías (CEPLAN, 2019a). Es así que el Estado peruano, a través de las diferentes plataformas de inversión pública de sus Instituciones (CONCYTEC, Innóvate Perú y PNIPA), promueve el desarrollo de proyectos, capacitaciones y pasantías que, en varios casos, incluyen la relación con especialistas y expertos de otros países.

- El cambio climático, la contaminación de los océanos y el deterioro ambiental de la zona marino-costera motivan a los diferentes países, tanto en el sector público como en el privado, a promover y desarrollar la ciencia, tecnología e innovación para mitigar sus efectos negativos. Asimismo, en el Perú diversas entidades del Estado están uniendo fuerzas para desarrollar proyectos en conjunto.

- El incremento del acceso a la educación por el uso de la tecnología, promueve en gran medida el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación en el ámbito marítimo. Ejemplo de ello es la masificación del uso de las páginas web, de las plataformas virtuales, entre otros, por las Instituciones públicas (PNIPA, 2016).

Seguridad y defensa en el ámbito marítimo

- El incremento de las clases medias, la importancia del bienestar subjetivo de las personas y el mayor consumo de alimentos generarán una mayor demanda sobre los servicios que vienen siendo prestados por la Autoridad Marítima Nacional, como el control de las actividades marítimas en las que se vea involucrada esta nueva clase media y las actividades pesquera destinadas a satisfacer la demanda creciente de alimentos por parte de la población.

- El desarrollo de cadenas de valor complejas proveerá mayores recursos económicos, producto de las crecientes recaudaciones fiscales.

- Los cambios en el centro de gravedad económico con mayor presencia de países emergentes y el incremento de sus actitudes emprendedoras tendrán como resultado un incremento en el comercio marítimo en la región del Pacífico, así como en las actividades de aprovechamiento de recursos energéticos y de extracción de recursos pesqueros dentro del Dominio Marítimo del Perú y en la zona marítima de alta mar adyacente.

- La persistencia de bajos niveles de inversión y la mala calidad de las acciones que se lleven a cabo en el ámbito marítimo tendrán como resultado el incremento de riesgos y las ocurrencias de siniestros de buques y de sucesos de contaminación marina costera, ocasionada por las industrias e instalaciones acuáticas.

- El incremento de la globalización y de los Estados fallidos representa riesgos para la seguridad y defensa en el ámbito marítimo. Por ejemplo, se reconoce que existen influencias externas (por parte de potencias, empresas transnacionales, normativa internacional, organizaciones no gubernamentales, entre otras) que buscan generar cambios en la política interna.

- El aumento de la corrupción y de las organizaciones criminales demandará mayores acciones de control y de vigilancia para prevenir y reprimir las actividades relacionadas con el uso del mar.

- Las consecuencias del cambio climático, la contaminación de los océanos y el deterioro ambiental de la zona marino-costera, ocasionada por los buques y las diferentes fuentes terrestres, demandarán optimizar las acciones de vigilancia, control y protección por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

- La mejora educativa resultante del incremento del acceso a la educación, a través del uso de tecnología, resultará en una mejora en los usos sustentables del mar y de las zonas costeras.

Nivel de conciencia marítima y desarrollo humano del ciudadano

- El incremento de las clases medias, la importancia del bienestar subjetivo de las personas y el consumo de alimentos que provengan de una adecuada exploración y explotación de los recursos vivos constituyen una oportunidad a futuro para el poblador peruano. Por su condición de actor en el desarrollo de las actividades que se realizan en el ámbito marítimo, se espera que aumente su conocimiento sobre las posibilidades del uso, la explotación y la protección de los recursos disponibles en el mar peruano.

- El mayor desarrollo de cadenas de valor complejas y los cambios en el centro de gravedad económico, con mayor presencia de países emergentes e incremento de sus actitudes emprendedoras, son tendencias que en el Perú se configuran como un medio para lograr la industrialización y el desarrollo humano inclusivo. Es decir, representa una fuerza motriz que a futuro deberá continuar redundando en el crecimiento del PBI. Sin embargo, también podría tener efectos sobre la sostenibilidad ambiental y el patrimonio en el entorno marítimo del país.

- La persistencia de un bajo nivel y mala calidad de la inversión, debido a la pobre orientación de los esfuerzos multisectoriales, afecta la promoción y el fomento de la educación. En consecuencia, la conciencia marítima y el desarrollo humano se ven perjudicados.

- Sobre la globalización, el World Economic Forum (2013) reconoce que ayudó a reducir la pobreza, pero también fue un impulsor de la desigualdad. Asimismo, los puertos son espacios de alto tránsito y altamente propensos al tráfico de sustancias y bienes prohibidos o regulados, y ofrecen las condiciones para que mafias y bandas criminales desarrollen actividades ilegales.

- Toda la zona costera es sensible al impacto de desastres naturales como tsunamis. Sin embargo, no existen protocolos socializados con la comunidad.

- El cambio climático, la contaminación de los océanos y el deterioro ambiental de la zona marino-costera están creando preocupación en muchas personas, al impulsarlas a tener un mejor conocimiento sobre las consecuencias que generan.

- La ciencia y tecnología modelan el mundo actual y representan una de las principales riquezas de las sociedades y una herramienta indispensable para impulsar el desarrollo socioeconómico de los países. En el ámbito marítimo permitirán impulsar la transformación de las estructuras productivas, la explotación racional de los recursos naturales, la protección del patrimonio cultural marítimo, la seguridad alimentaria y otros aspectos.

De lo descrito anteriormente, es importante mencionar que, esta situación futura deseada requiere conocer integralmente la realidad nacional, las necesidades de la población, tendencias y escenarios de largo plazo, así como identificar riesgos y oportunidades que podrían impactar en el desarrollo sostenible, en línea con las Políticas de Estado y la visión concertada de futuro del país. Por tal motivo, a continuación, se explica la identificación y evaluación de los riesgos y las oportunidades que están reconfigurando los patrones mundiales.

2. Identificación y evaluación de los riesgos y oportunidades

Para la evaluación de los riesgos y oportunidades se identificaron: (i) las tendencias globales, y (ii) los escenarios contextuales relacionados con el problema público.

a) Identificación de las tendencias globales

Según CEPLAN (2019a), una tendencia es un fenómeno que muestra un comportamiento creciente o decreciente con permanencia en el largo plazo. Es decir, una tendencia se define como el posible comportamiento a futuro de una variable asumiendo la continuidad de su patrón. Las tendencias se agrupan en seis ámbitos temáticos: social, económico, político, ambiental, tecnológico y actitudes, valores y ética. Por lo tanto, de las 61 tendencias identificadas en el documento "Perú 2030: tendencias globales y regionales", la PNM priorizó 19 tendencias a partir de la calificación del impacto potencial que podrían tener sobre el mar.

Tabla 1. Sistematización de tendencias

Problema público: Deficiente uso y aprovechamiento sostenible de los recursos y ecosistemas del ámbito marítimo	Tendencias				
	Sociales	Económicas	Ambientales	Tecnológicas	Políticas
	Aumento del consumo de alimentos	Incremento de las clases medias	Incremento de la temperatura	Incremento del acceso a la educación por el uso de la tecnología	Incremento de los Estados fallidos
		Cambios en el centro de gravedad económico	Variabilidad de las precipitaciones		Inestabilidad de la globalización
		Incremento de actitudes emprendedores en economías emergentes y en vías de desarrollo	Aumento de la frecuencia de eventos climáticos extremos		Prevalencia de casos de corrupción
		Mayor desarrollo de cadenas de valor complejas	Aumento del nivel medio del mar		Aumento de las organizaciones criminales
		Mejora de la calidad de la inversión	Acidificación de los océanos		
			Desoxigenación de los océanos		
			Contaminación de los océanos		
			Aumento del estrés hídrico		

Fuente: Elaboración: COMAEM.

b) Identificación de los escenarios contextuales

Los escenarios contextuales son narraciones plausibles, compuestas por tendencias, eventos y decisiones enlazados entre sí de manera coherente, a través de relaciones causales. Los escenarios describen cómo, desde una misma situación presente, se desarrollarían distintos contextos internacionales hasta 2030, los cuales podría enfrentar el Perú.

A pesar de que el Perú ha logrado mantener una estabilidad macroeconómica, los escenarios contextuales evidencian la necesidad de aumentar las capacidades nacionales para hacer frente a los grandes cambios de la dinámica global. De esta forma, se podrá aprovechar el crecimiento económico como un medio para reducir las brechas sociales, la tecnología para impulsar la competitividad nacional y la comprensión de las necesidades sociales para responder con políticas efectivas. Asimismo, ante eventuales desastres como un sismo de gran magnitud, se prevé la importancia de enfocar el planeamiento en la prevención, preparación y reducción del riesgo de desastres.

Por ello, en el caso de la PNM, se han considerado los cuatro escenarios contextuales identificados en el documento de CEPLAN (2019b) denominado "Escenarios contextuales: cambios globales y sus consecuencias para el Perú". A continuación, se describe cada uno de estos escenarios utilizados (gráfico 1).

Gráfico 1. Escenarios contextuales



Fuente: Adaptado de CEPLAN (2018b).H

2.1. Identificación de riesgos y oportunidades

Una vez sistematizadas las tendencias y escenarios contextuales, se procede a analizarlos a fin de identificar y evaluar los riesgos y oportunidades. Los riesgos implican potenciales situaciones de peligro o circunstancias indeseables o adversas que agudizan el problema público. Las oportunidades son eventos que, de aprovecharse, pueden aportar positivamente en la consecución de la situación futura deseada. Considerando las 19 tendencias priorizadas y los 4 escenarios contextuales asociados a la PNM, a continuación, se muestra la matriz de evaluación de riesgos y oportunidades (tabla 2).

Tabla 2. Identificación de riesgos y oportunidades

Tendencia / Escenario contextual	Riesgo (R) / Oportunidad (O)
Tendencia 1: Aumento del consumo de alimentos	R: Depredación de los recursos hidrobiológicos comerciales del mar peruano por el excesivo uso de equipos tecnológicos sensoriales. R: Depredación de los recursos hidrobiológicos comerciales del mar peruano por la mayor demanda de consumidores. O: Incremento de la demanda mundial de harina de pescado, como insumo principal para la elaboración de piensos (alimento balanceado). O:Incremento del consumo de recursos hidrobiológicos nacionales. O:Tecnificación de la crianza de las principales especies hidrobiológicas, así como el uso de tecnologías que permitan la reducción de los tiempos de producción. R: El cambio climático afecta la población de anchoveta, paralizando la producción de harina de pescado y la reducción de las exportaciones de productos tradicionales del sector pesca. R: Alto desempleo estructural o subempleo.
Tendencia 2: Incremento de las clases medias	R: Inflación inmanejable. R: Alto desempleo estructural o subempleo.
Tendencia 3: Cambios en el centro de gravedad económico	R: Inflación inmanejable. R: Alto desempleo estructural o subempleo. O: Incremento de la demanda de productos peruanos con mayor valor agregado.
Tendencia 4: Incremento de actitudes emprendedoras en economías emergentes y en vías de desarrollo	R: Inflación inmanejable. R: Alto desempleo estructural o subempleo. O: Incremento de la demanda de productos peruanos con mayor valor agregado O: Aprovechamiento de las capacidades profesionales de los migrantes para su incorporación al mercado laboral, según su especialización. O: Ingreso de personal extranjero con mayores conocimientos técnicos y científicos.
Tendencia 5: Mayor desarrollo de cadenas de valor complejas	R: Inflación inmanejable. R: Alto desempleo estructural o subempleo. O: Incremento de la demanda de productos peruanos con mayor valor agregado.
Tendencia 6: Mejora de la calidad de inversión	R: Incremento de siniestros marítimos. R: Déficit de infraestructura en ciencia, tecnología e innovación. R: Alto desempleo estructural o subempleo. O: Existen iniciativas e interés de entidades financieras internacionales para facilitar préstamos e inversiones. O: El crecimiento económico permitirá contar con un mayor presupuesto público. O: Mayor disponibilidad de fondos públicos y privados que permitan crear espacios para realizar estudios e investigaciones. O: El Estado asigna los fondos requeridos para fortalecer sus capacidades de seguridad y defensa.
Tendencia 7: Incremento de la temperatura	R: Eventos climáticos extremos (inundaciones, fenómeno El Niño, tormentas).
Tendencia 8: Variabilidad de las precipitaciones	R: Eventos climáticos extremos (inundaciones, fenómeno El Niño, tormentas).

Tendencia 9: Aumento de la frecuencia de eventos climáticos extremos	R: Eventos climáticos extremos (inundaciones, fenómeno El Niño, tormentas).
Tendencia 10: Aumento del nivel medio del mar	R: Eventos climáticos extremos (inundaciones, fenómeno El Niño, tormentas).
Tendencia 11: Acidificación de los océanos	R: Fracaso de la mitigación y adaptación ante el cambio climático.
Tendencia 12: Desoxigenación de los océanos	R: Eventos climáticos extremos (inundaciones, fenómeno El Niño, tormentas).
Tendencia 13: Contaminación de los océanos	R: El incremento del comercio de materias primas aumenta la presión sobre las zonas marino-costeras, así como la generación de residuos y efluentes
Tendencia 14: Aumento del estrés hídrico	R: Crisis de agua.
Tendencia 15: Incremento del acceso a la educación por el uso de la tecnología	R: Consecuencias adversas de avances tecnológicos. O: Incremento del flujo de información y de la conectividad global, lo cual contribuirá a fortalecer la participación y representación del Perú en instancias internacionales vinculadas al ámbito marítimo.
Tendencia 16: Incremento de los Estados fallidos	R: Fracaso de la planificación urbana. R: Comercio ilícito, relacionado con: contrabando, flujos financieros ilícitos, evasión de impuestos. R: Crisis del Estado. R: Fracaso de la gobernanza nacional. R: Profunda inestabilidad social. O: Aumento de la presión sobre el Estado por la demanda de mayores políticas públicas relacionadas con el uso sostenible de los recursos marinos vivos y no vivos y ecosistemas y sus servicios, así como con la protección del medio ambiente marino. O: Creación de sistemas de información y aplicativos que coadyuven a la mejora de la gestión pública, sistematización de información de la extracción y transformación de recursos pesqueros, así como al mejor manejo de las infracciones y sanciones dadas a los diferentes actores del sector. O: Mayor interés de las entidades del Estado para fortalecer las capacidades de gestión ambiental. O: Existen iniciativas e interés por parte de la comunidad internacional para cooperar con mecanismos de solución en aras de fortalecer la gobernabilidad y el crecimiento económico del país. O: Iniciativas y propuestas entre el sector público, sector privado o la cooperación internacional para coordinar las actividades en el ámbito marítimo O: Marco regulatorio y fiscalización más eficaz, con sanciones drásticas a quienes delincan. O: Regulación directa por parte del Banco Central de Reserva del Perú, a fin de crear nuevos productos financieros que busquen evadir las burbujas, hacia una política monetaria expansiva. O: Reforma tributaria que obliga a cambiar la estructura de la tributación para que pague más quien más tiene, buscando el equilibrio y justicia social.

Tendencia 17: Inestabilidad de la globalización	R: Crisis fiscales en economías clave (China, India, UE y EEUU). R: Aumento severo en el precio de la energía (combustibles). R: Aumento severo en el precio de la energía eléctrica. R: Fracaso de un importante mecanismo financiero o institución financiera (global). R: Conflicto interestatal con consecuencias regionales (guerra comercial, divisas).
Tendencia 18: Prevalencia de casos de corrupción	R: Comercio ilícito, relacionado con: contrabando, flujos financieros ilícitos, evasión de impuestos O: Mayor interés de las entidades del Estado para fortalecer las capacidades de gestión ambiental. O: Existen iniciativas e interés por parte de la comunidad internacional para cooperar con mecanismos de solución en aras de fortalecer la gobernabilidad y el crecimiento económico del país. O: Iniciativas y propuestas entre el sector público, sector privado o la cooperación internacional para coordinar las actividades en el ámbito marítimo.
Tendencia 19: Aumento de las organizaciones criminales	R: Comercio ilícito, relacionado con: trata de personas, crimen organizado, narcotráfico, pesca ilegal.
Escenario 1: Expectativas crecientes de la clase media	R: Inmigración involuntaria a gran escala. R: Emigración involuntaria a gran escala. R: Alto desempleo estructural o subempleo. R: Inflación inmanejable.
Escenario 2: Aumento de la tecnología y la mecanización	R: Consecuencias adversas de avances tecnológicos. R: Fuerte restricción para acceder al uso de nuevas tecnologías para mejorar y desarrollar las actividades económicas. R: Ciberataques.
Escenario 3: Un nuevo superciclo para las materias primas	R: Aumento severo en el precio de la energía (combustibles). R: Aumento severo en el precio de la energía eléctrica.
Escenario 4: Ocurrencia de desastre mayor	R: Ocurrencia de un sismo de magnitud 8.8.

Una vez identificados los riesgos y oportunidades relacionados con cada una de las tendencias y escenarios contextuales del problema público, se procede a la calificación de la probabilidad de ocurrencia y su potencial impacto.

2.2. Calificación de los riesgos

Cada uno de los riesgos fue calificado en función a sus impactos (potencial cambio que podría originar) y la probabilidad de ocurrencia (la posibilidad de que ocurra en relación con las demás posibilidades), considerando una escala del 1 al 5 (donde 1 significa un impacto o una probabilidad menor y 5 un impacto o una probabilidad mayor).

A continuación, se detalla la matriz de evaluación de riesgos para la PNM(tabla 3).

Tabla 3. Calificación de los riesgos

Riesgo	Probabilidad de ocurrencia (Escala del 1 al 5)	Potencial impacto (Escala del 1 al 5)
R: Fracaso de la planificación urbana.	5	5
R: Ocurrencia de un sismo de magnitud 8,8.	5	4
R: Gran pérdida de biodiversidad y colapso del ecosistema.	5	4
R: Incremento de siniestros marítimos.	4	5
R: Comercio ilícito, relacionado con: trata de personas, crimen organizado, narcotráfico, pesca ilegal.	4	4
R: Déficit de infraestructura básica (vías de comunicación, energía, puertos).	4	4
R: Déficit de infraestructura en ciencia, tecnología e innovación.	4	4
R: Eventos climáticos extremos (inundaciones, fenómeno El Niño, tormentas).	4	4
R: El incremento del comercio de materias primas aumenta la presión sobre las zonas marino-costeras, así como la generación de residuos y efluentes.	4	4
R: Incremento de los conflictos socioambientales.	4	3
R: Comercio ilícito, relacionado con: contrabando, flujos financieros ilícitos, evasión de impuestos.	4	3
R: Crisis fiscales en economías clave (China, India, Unión Europea y Estados Unidos).	4	3
R: Depredación de los recursos hidrobiológicos comerciales del mar peruano por el excesivo uso de equipos tecnológicos sensoriales.	4	3
R: Fracaso de la mitigación y adaptación ante el cambio climático.	4	3
R: Aumento severo en el precio de la energía (combustibles).	4	3
R: El cambio climático afecta la población de anchoveta, paralizando la producción de harina de pescado y la reducción de las exportaciones de productos tradicionales del sector pesca.	4	3
R: Consecuencias adversas de avances tecnológicos.	3	3
R: Crisis de agua.	3	3
R: Fracaso de un importante mecanismo financiero o institución financiera (global).	3	3
R: Fuerte restricción para acceder al uso de nuevas tecnologías para mejorar y desarrollar las actividades económicas.	3	3
R: Crisis del Estado.	5	2
R: Fracaso de la gobernanza nacional.	5	2
R: Aumento severo en el precio de la energía eléctrica.	4	2
R: Fracaso de gobernanza regional (América Latina y el Caribe).	4	2
R: Profunda inestabilidad social.	4	2
R: Depredación de los recursos hidrobiológicos comerciales del mar peruano por la mayor demanda de consumidores.	4	2

R: Ciberataques.	3	2
R: Inflación inmanejable.	3	2
R: Ambiente artificial dañino y desastres (derrames de petróleo, contaminación radioactiva, deforestación, relaves).	3	2
R: Fracaso de gobernanza regional (América Latina y el Caribe).	3	2
R: Alto desempleo estructural o subempleo.	2	2
R: Controversias comerciales con impactos regionales.	2	2
R: Crisis alimentaria.	2	2
R: Inmigración involuntaria a gran escala.	2	2
R: Emigración involuntaria a gran escala.	2	2
R: Propagación rápida y masiva de enfermedades infecciosas.	2	2
R: Intervención del Banco Central de Reserva del Perú para aumentar la cantidad de masa monetaria en el mercado, a fin de que no caigan los precios y tener mayor poder adquisitivo.	5	1
R: Ataques terroristas.	2	1
R: Afectación de la central del Sistema de Seguimiento Satelital de Embarcaciones.	2	1

Nota. Los riesgos de color verde, amarillo y rojo representan aquellas que presentan probabilidad de ocurrencia y potencial impacto bajo, intermedio y alto, respectivamente.

Fuente: COMAEM.

Como se puede observar, los riesgos en la tabla se encuentran ordenados de mayor a menor según la ponderación del impacto y probabilidad de ocurrencia. En ese sentido, es aconsejable que los riesgos en la zona roja se gestionen desde el presente, a fin de evitar o reducir sus impactos potenciales. Los de la zona amarilla deben abordarse dependiendo de los recursos disponibles y los de la zona verde se deben vigilar constantemente a fin de identificar posibles cambios en cuanto a su probabilidad de ocurrencia o impacto potencial.

2.3. Calificación de las oportunidades

De manera similar, cada una de las oportunidades fue calificada en función a sus impactos (potencial cambio que podría originar) y la probabilidad de ocurrencia (la posibilidad de que ocurra en relación con las demás posibilidades), considerando una escala del 1 al 5 (donde 1 significa un impacto o una probabilidad menor y 5 un impacto o una probabilidad mayor). A partir de la calificación propuesta, a continuación, se detalla la matriz de evaluación de oportunidades para la PNM.

Tabla 4. Calificación de las oportunidades

Oportunidad	Probabilidad de ocurrencia (Escala del 1 al 5)	Potencial impacto (Escala del 1 al 5)
O: Incremento del flujo de información y de la conectividad global, lo cual contribuirá a fortalecer la participación y representación del Perú en instancias internacionales vinculadas al ámbito marítimo.	4	5
O: Aumento de la presión sobre el Estado por la demanda de mayores políticas públicas relacionadas con el uso sostenible de los recursos marinos vivos y no vivos y ecosistemas y sus servicios, así como con la protección del medio ambiente marino.	4	5

O: Creación de sistemas de información y aplicativos que coadyuven a la mejora de la gestión pública, sistematización de información de la extracción y transformación de recursos pesqueros, así como el mejor manejo de las infracciones y sanciones dadas a los diferentes actores del sector.	4	5
O: Incremento de la demanda mundial de harina de pescado, como insumo principal para la elaboración de piensos (alimento balanceado).	4	4
O: Mayor interés de las entidades del Estado para fortalecer las capacidades de gestión ambiental.	4	4
O: Existen iniciativas e interés de entidades financieras internacionales para facilitar préstamos e inversiones.	4	4
O: Existen iniciativas e interés por parte de la comunidad internacional para cooperar con mecanismos de solución en aras de fortalecer la gobernabilidad y el crecimiento económico del país.	4	4
O: Incremento de la demanda mundial de harina de pescado, como insumo principal para la elaboración de piensos (alimento balanceado).	4	4
O: Mayor interés de las entidades del Estado para fortalecer las capacidades de gestión ambiental.	4	4
O: Iniciativas y propuestas entre el sector público, sector privado o la cooperación internacional para coordinar las actividades en el ámbito marítimo.	4	4
O: Incremento del consumo de recursos hidrobiológicos nacionales.	3	5
O: Tecnificación de la crianza de las principales especies hidrobiológicas, así como el uso de tecnologías que permitan la reducción de los tiempos de producción.	3	4
O: El crecimiento económico permitirá contar con un mayor presupuesto público.	5	3
O: Iniciativas y propuestas de coordinación y articulación entre los tres niveles de Gobierno, principalmente del Gobierno central con apoyo de la cooperación internacional, para prevenir, proteger, controlar y dar una respuesta adecuada.	5	3
O: Incremento de la demanda de productos peruanos con mayor valor agregado.	4	3
O: Mayor disponibilidad de fondos públicos y privados que permitan crear espacios para realizar estudios e investigaciones.	4	3
O: El Estado asigna los fondos requeridos para fortalecer sus capacidades de seguridad y defensa.	4	3
O: Reducción de costos y apertura a nuevas fuentes de energías renovables.	4	3
O: Marco regulatorio y fiscalización más eficaz, con sanciones drásticas a quienes delincan.	5	2
O: Regulación directa por parte del Banco Central de Reserva del Perú, a fin de crear nuevos productos financieros que busquen evadir las burbujas hacia una política monetaria expansiva.	5	2
O: Aprovechamiento de las capacidades profesionales de los migrantes para su incorporación al mercado laboral, según su especialización.	4	2
O: Ingreso de personal extranjero con mayores conocimientos técnicos y científicos.	4	2
O: Reforma tributaria que obliga a cambiar la estructura de la tributación para que pague más quien más tiene, buscando el equilibrio y justicia social.	5	1

Nota. Los oportunidades de color verde, amarillo y rojo representan aquellos que presentan probabilidad de ocurrencia y potencial impacto bajo, intermedio y alto, respectivamente.

Fuente: COMAEM.

3. Determinación de la situación futura deseada

A partir de las aspiraciones de la población, así como la identificación y evaluación de los riesgos y oportunidades, se determinó la situación futura deseada.

A 2030 se aprovechan de forma sostenible y eficiente los recursos vivos y no vivos, así como los ecosistemas del ámbito marítimo y sus servicios, las actividades económicas que se desarrollan son diversificadas e intensivas. Por ello, las exportaciones se incrementan sostenidamente, generando mayor presencia y reconocimiento en los principales mercados mundiales por el valor agregado de los bienes y servicios ofertados. Asimismo, el cabotaje marítimo, permite un mayor flujo de productos entre las diversas regiones, incrementando el comercio interno, con un costo logístico menor.

Estos factores permiten el incremento sostenido del PBI. Asimismo, la presencia del Estado en las aguas interiores, el Dominio Marítimo y zonas marítimas de responsabilidad permite el desarrollo de las actividades de manera segura; por otra parte, la posición del Estado Peruano en asuntos marítimos y oceánicos es reconocida y tomada en cuenta internacionalmente.

Existen condiciones que pueden aprovecharse para lograr esta situación futura, como el mayor flujo de información y de conectividad global, que puede ayudar a fortalecer la participación y representación del Perú en instancias internacionales. Así también, la creación de sistemas de información y aplicativos informáticos podrían coadyuvar a la mejora de la gestión pública, sistematización de información de la extracción y transformación de recursos pesqueros, así como al mejor manejo de las infracciones y sanciones dadas a los diferentes actores del sector. Por otro lado, para la protección del medio ambiente marino, es importante considerar las demandas de la sociedad que reclama mayores políticas públicas relacionadas con el uso sostenible de los recursos vivos, no vivos, ecosistemas y sus servicios.

Por otro lado, el Perú debe prepararse para imprevistos que podrían afectar profundamente el logro de la situación futura, como es el posible fracaso de la planificación urbana o el colapso del ecosistema con la consecuente pérdida masiva de la biodiversidad. También es importante realizar esfuerzos para evitar siniestros marítimos, como derrames de petróleo u otras formas de contaminación. Otro de los aspectos sobre los cuales hay que generar conciencia es la necesidad de mejorar la resiliencia, especialmente en la costa peruana, ante un posible sismo de gran magnitud y tsunami que podría ocurrir frente a ciudades costeras.

Bibliografía

- CEPLAN (2015). Megatendencias: un análisis del estado global. Lima.
- CEPLAN (2018). Guía de Políticas Nacionales. Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Disponible en: https://www.CEPLAN.gob.pe/guia-de-politicas-nacionales/.
- CEPLAN (2019a). Perú 2030: tendencias globales y regionales. Avance de investigación. Dirección Nacional de Prospectiva y Estudios Estratégicos (DNPE). Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.
- CEPLAN (2019b). Escenarios Contextuales: Cambios globales y sus consecuencias para el Perú. Avance de investigación. Dirección Nacional de Prospectiva y Estudios Estratégicos (DNPE). Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.
- CEPLAN (2019c). Análisis de los principales riesgos y oportunidades globales para el Perú al 2030. Avance de investigación. Dirección Nacional de Prospectiva y Estudios Estratégicos (DNPE). Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.
- FAO (2012). Consecuencias del cambio climático para la pesca y la acuicultura. Visión de conjunto del estado actual de los conocimientos científicos.
- FAO (2018). El Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura: Cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Roma.
- PNIPA (2016). Proyecto mejoramiento de la gobernanza del sistema nacional de innovación en pesca y acuicultura. Lima.

Anexo1 del apéndice 1

Tabla 5. Tendencias identificadas y sus calificaciones según relevancia

Nro.	Tendencias sociales	
1	Incremento de la población.	Alta relevancia
2	Descenso de la fecundidad.	Moderada relevancia
3	Incremento de la esperanza de vida al nacer.	Moderada relevancia
4	Cambios en la estructura etaria de la población.	Moderada relevancia
5	Incremento de la dependencia demográfica.	Moderada relevancia
6	Incremento de las megaciudades.	Alta relevancia
7	Incremento en el consumo de alimentos.	Muy alta relevancia
8	Reducción en la cobertura de los sistemas previsionales contributivos.	Nula o muy baja relevancia
9	Persistente desigualdad de género.	Nula o muy baja relevancia
10	Prevalencia de las enfermedades crónicas degenerativas como principales causas de muerte.	Nula o muy baja relevancia
11	Prevalencia del consumo de tabaco.	Nula o muy baja relevancia
12	Mayor nivel educativo de madres.	Nula o muy baja relevancia
13	Aumento de la migración.	Moderada relevancia
14	Persistencia de los crímenes de odio (feminicidios, por etnia, religión, entre otros).	Nula o muy baja relevancia
15	Consumo de sustancias alucinógenas (drogas, alcohol, etc).	Nula o muy baja relevancia
16	Aumento de enfermedades relacionadas con la alimentación inadecuada (obesidad, desnutrición, anemia).	Nula o muy baja relevancia
Nro.	**Tendencias económicas**	
1	Elevada informalidad y precariedad del empleo.	Alta relevancia
2	Persistencia de jóvenes que no estudian ni trabajan (NiNis).	Baja relevancia
3	Menor participación de la industria en el valor agregado.	Alta relevancia
4	Mayor desarrollo de cadenas de valor complejas.	Muy alta relevancia
5	Mayor presencia de los países emergentes en la economía mundial.	Muy alta relevancia
6	Cambios en el centro de gravedad económico.	Muy alta relevancia
7	Incremento de actitudes emprendedoras en economías emergentes y en vías de desarrollo.	Muy alta relevancia
8	Incremento de las clases medias.	Muy alta relevancia
9	Incremento de la productividad energética.	Alta relevancia
10	Disminución de la demanda de recursos minerales y otros provenientes del subsuelo (Demanda de recursos minerales y otros provenientes del subsuelo marino).	Alta relevancia
11	Persiste el bajo nivel y la mala calidad de la inversión.	Muy alta relevancia
Nro.	**Tendencias políticas**	
1	Incremento de los Estados fallidos.	Muy alta relevancia
2	Incremento de la globalización.	Muy alta relevancia
3	Disminución de las libertades relacionadas con la democracia.	Moderada relevancia

4	Mayor percepción de corrupción.	Muy alta relevancia
5	Aumento de las organizaciones criminales. Incremento de las amenazas no convencionales o asimétricas, tales como: Piratería / Robo armado contra buques / Delincuencia Transnacional / Terrorismo marítimo / Contrabando / Tráfico de armas / Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada / Trata de personas por vía marítima / Migración ilegal / Secuestro marítimo / Siniestros marítimos.	Muy alta relevancia
6	Mayor desarrollo de servicios en línea de los Gobiernos.	Alta relevancia
7	Incremento de la participación ciudadana a través de medios electrónicos.	Alta relevancia
Nro.	**Tendencias ambientales**	
1	Pérdida de los bosques tropicales y la biodiversidad.	Alta relevancia
2	Incremento de la temperatura.	Muy alta relevancia
3	Variabilidad de las precipitaciones.	Moderada relevancia
4	Incremento del nivel medio del mar.	Muy alta relevancia
5	Acidificación de los océanos.	Muy alta relevancia
6	Disminución de la criósfera.	Muy alta relevancia
7	Aumento del estrés hídrico.	Moderada relevancia
8	Desoxigenación de los océanos.	Muy alta relevancia
9	Contaminación de los océanos y deterioro ambiental de la zona marino-costera.	Muy alta relevancia
10	Aumento de la frecuencia de eventos climáticos extremos.	Muy alta relevancia
11	Incremento en consumo de productos orgánicos y con certificaciones ambientales.	Moderada relevancia
12	Incremento de uso de las energías renovables.	Moderada relevancia
13	Incremento de la capacidad de producción de la tierra y de los rendimientos.	Moderada relevancia
14	Incremento en el uso de pesticidas y fertilizantes sintéticos.	Moderada relevancia
15	Aumento de la degradación de los suelos.	Moderada relevancia
Nro.	**Tendencias tecnológicas**	
1	Incremento de la interconectividad a través del Internet de las cosas (IdC).	Alta relevancia
2	Mayor automatización del trabajo.	Alta relevancia
3	Incremento de la adopción de vehículos autónomos (naves).	Moderada relevancia
4	Incremento del uso de dispositivos móviles inteligentes.	Alta relevancia
5	Incremento del acceso a la educación por el uso de tecnología.	Muy alta relevancia
6	Incremento del acceso a Internet y banda ancha.	Moderada relevancia
Nro.	**Tendencias de actitudes, valores y ética**	
1	Creciente importancia del análisis del bienestar subjetivo de las personas.	Muy alta relevancia
2	Incremento de las restricciones religiosas.	Nula o muy baja relevancia
3	Cambio en la configuración global de las religiones musulmana y cristiana.	Nula o muy baja relevancia
4	Disminución de la filantropía.	Moderada relevancia
5	Incremento del uso de "noticias falsas" (posverdad).	Moderada relevancia
6	Transformación de las estructuras familiares.	Nula o muy baja relevancia

Fuente: Elaboración COMAEM.