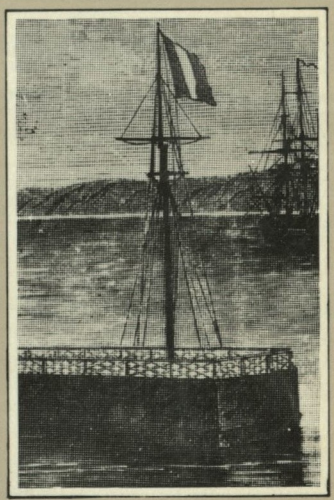
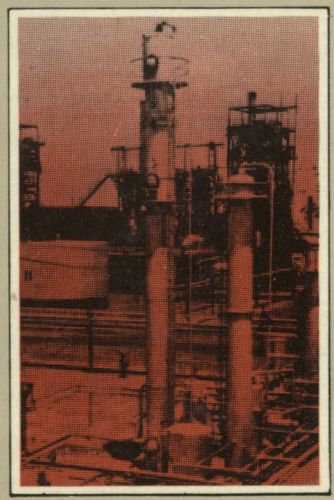
PROYECTO DE POLITICA MARITIMA

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU
COMISION DE ESTUDIOS ESTRATÉGICO-MARÍTIMOS







03085
y3

SERIE MONOGRAFÍAS

PROYECTO DE POLITICA MARITIMA

(INTERESES MARITIMOS)

BIBLIOTECA CENTRAL

LIMA - PERU
1980

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU
COMISION DE ESTUDIOS ESTRATEGICO-MARITIMOS

PROYECTO DE POLITICA MARITIMA

(INTERESES MARITIMOS)

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 359.03085/I59
Nro. Inv.: 5306
Fecha: 06 e 15

LIMA - PERU
1990

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, y la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, agradecen en forma muy especial a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, por la generosa ayuda económica para la edición de este libro.



© INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU
Av. Salaverry 2487, San Isidro
Telfs. 229950 - 407273

Hecho el depósito de Ley

Reservados todos los derechos de reproducción total o parcial, la fotomecánica y los de traducción.

Impreso en el Perú

Editorial e imprenta DESA S.A.
Gral. Varela 1577 - Breña, Lima
Telfs. 241936 - 246967

Coordinador de la Edición: Julio Alva Flores
Carátula: Carlos González Ramírez
Corrección: Alicia Castañeda de Gutiérrez

INDICE

	Pág.
PRESENTACION	11
I. INTRODUCCION	13
II. SITUACION MARITIMA ACTUAL	17
1.- ASPECTOS GEOPOLITICOS MARITIMOS	17
1.1.- Aspectos Internos	18
1.2.- Aspectos Externos	19
2.- COMERCIO MARITIMO	23
2.1.- Generalidades	23
2.2.- Transporte marítimo	25
2.2.1.- Marina mercante	26
2.2.1.1.- Buques	27
2.2.1.2.- Personal	28
2.2.1.3.- Situación de la Compañía Peruana de Vapores (CPV)	29
2.2.2.- Tráficos	29
2.2.3.- Cargas	30
2.2.4.- Seguros y reaseguros marítimos	30
2.2.4.1.- Seguros	30
2.2.4.2.- Reaseguros	33
2.2.5.- Cabotaje	35
2.3.- Puertos	36
2.3.1.- Terminales	37
2.3.2.- Tráfico marítimo	41

Pág.

2.3.3.- Agencias marítimas 46
2.4.- Aduanas 51
2.4.1.- Organización y funcionamiento 53
2.4.2.- Recursos humanos 54
2.4.3.- Infraestructura 54
2.4.4.- Limitaciones financieras 55
2.4.5.- Evasión tributaria y contrabando 55
3.- RECURSOS MARINOS 57
3.1.- Recursos renovables. 57
3.1.1.- Antecedentes principales 57
3.1.2.- Recursos 61
3.1.2.1.- Recursos pesqueros 61
3.1.2.2.- Acuicultura 61
3.1.3.- Flota 62
3.1.4.- Infraestructura 64
3.1.5.- Producción 64
3.1.6.- Trabajo 66
3.1.7.- Investigación científica y tecnológica 66
3.1.8.- Acción crediticia 67
3.1.9.- Limitación de la acción del Estado 67
3.2.- Recursos no renovables 68
4.- LA INDUSTRIA DE CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES 72
4.1.- Construcción naval de bajo bordo 72
4.2.- Construcción naval de alto bordo 73
4.3.- Reparaciones navales 75
5.- INVESTIGACION CIENTIFICA Y TECNOLOGICA MARITIMA 76
5.1.- Generalidades 76
5.2.- El Instituto del Mar del Perú 77
6.- AUTORIDAD MARITIMA 81
6.1.- Generalidades 81
6.2.- Conformación del presupuesto de la Dirección General de Capitanías 85
6.2.1.- Recursos propios 85
6.3.- Superposición de funciones en el ámbito

Pág.
de jurisdicción de la autoridad marítima 87
6.3.1.- Dirección General de Transporte Acuático 87
6.3.2.- Empresa Nacional de Puertos 87
6.3.3.- Autoridad de aguas 88
6.3.4.- Fuerzas policiales 88
6.3.5.- Autoridades aduaneras 88
6.3.6.- Autoridades de salud 88
6.3.7.- Otros sectores 89
6.3.8.- Libro III del Código de Comercio "Del Comercio Marítimo" 89
7.- DEPORTES NAUTICOS 90
7.1.- Generalidades 90
7.2.- Situación actual 91
RESUMEN DE LA SITUACION MARITIMA ACTUAL 94
III. POLITICA MARITIMA 101
1.- INTERES NACIONAL MARITIMO 101
2.- OBJETIVOS MARITIMOS GENERALES 101
3.- LINEAS DE ACCION GENERALES 102
4.- OBJETIVOS ESPECIFICOS Y POLITICAS CORRESPONDIENTES 104
4.1.- Aspectos geopolíticos marítimos 104
4.1.1.- Problemática global 104
4.1.1.1.- Objetivo 104
4.1.1.2.- Políticas 104
4.2.- Comercio marítimo 106
4.2.1.- Transporte marítimo 106
4.2.1.1.- Objetivos 106
4.2.1.2.- Políticas 107
4.2.2.- Puertos 110
4.2.2.1.- Terminales 110
4.2.2.1.1.- Objetivo 110
4.2.2.1.2.- Políticas 110
4.2.2.2.- Trabajo Marítimo 112
4.2.2.2.1.- Objetivo 112
4.2.2.2.2.- Políticas 112

Pág.
4.2.2.3.- Agencias marítimas 113
4.2.2.3.1.- Objetivo 113
4.2.2.3.2.- Políticas 113
4.2.3.- Aduanas 114
4.2.3.1.-Objetivos 114
4.2.3.2.- Políticas 114
4.3.- Recursos marinos 116
4.3.1.- Recursos renovables 116
4.3.1.1.- Objetivos 116
4.3.1.2.- Políticas 116
4.3.2.- Recursos no renovables 118
4.3.2.1.- Objetivo 118
4.3.2.2.- Políticas 119
4.4.- La industria de construcciones y reparaciones navales 119
4.4.1.- Problemática global 119
4.4.1.1.- Objetivo 119
4.4.1.2.- Políticas 120
4.5.- Investigación científica y tecnológica marítima 121
4.5.1. Problamática global 121
4.5.1.1.- Objetivo 121
4.5.1.2.- Políticas 121
4.6.- Autoridad marítima 125
4.6.1.- Problemática global 125
4.6.1.1.- Objetivo 125
4.6.1.2.- Políticas 125
4.7.- Deportes naúticos 127
4.7.1.- Problemática global 127
4.7.1.1.- Objetivo 127
4.7.1.2.- Políticas 128
RELACION DE PARTICIPANTES EN LA FORMULACION DEL PROYECTO DE POLITICA MARITIMA 129

PRESENTACION

El presente libro contiene un estudio acerca de la necesidad de una Política Marítima del Perú. Ello responde a la finalidad de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, cual es: "Contribuir al diseño, desarrollo, consolidación y divulgación de una Estrategia Marítima Nacional.

En el trabajo que aquí presento, se tratan los intereses marítimos en forma global, horizontalmente coordinados, procurando superar el sistema totalmente descoordinado e incoherente con que hasta el presente se han considerado los intereses marítimos en las muy poco frecuentes ocasiones en que se les ha tomado en cuenta. Aquí encontramos planteamientos armónicos en forma de objetivos y políticas globales y específicas en cada uno de los casos tratados.

Este estudio fue realizado por un comité de trabajo, presidido por el Almirante Alberto Indacochea Queirolo e integrado por varios miembros de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, que contó además con el valioso aporte de muchas otras personas expertas en los diversos campos específicos de que trata el estudio y a quienes la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos les agradece su gentil y generosa colaboración.

De otro lado, si bien es cierto que el presente libro trata y expone lo relacionado con Intereses Marítimos, no es menos cierto que no se ocupa del aspecto Defensa; el que será tratado en una próxima edición.

LUIS E. VARGAS CABALLERO
Vicealmirante (r)
Presidente
Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos

I. INTRODUCCION

Como puede comprobarse, a través de las páginas de la historia, la presencia del mar ha gravitado profundamente en la vida de los pueblos, especialmente desde que el hombre aprendió a usarlo y disponer para su beneficio de las facilidades y recursos que éste le brinda, las cuales han sido cada vez mayores con el correr del tiempo y los avances científicos y tecnológicos, alcanzando en la actualidad un elevado nivel como impulsor para el desarrollo de las naciones, y como un elemento trascendental para garantizar su seguridad. Es por ello, que los usos y costumbres establecidos para su empleo han ido progresivamente evolucionando y han constituido importantes fuentes del derecho que regula las actividades de las naciones, y las relaciones entre los estados. Asimismo, las ópticas parciales con las que los diferentes estamentos interesados, realizaban sus respectivas actividades, han ido dejando paso a una visión global más racional y efectiva. No podemos dejar de relievar que en 1970 la Asamblea General de las Naciones Unidas planteó la conveniencia de reunir una Conferencia sobre el Derecho del Mar, tomando en cuenta que los problemas relativos a todas las partes del mar están estrechamente relacionados entre si, lo que es ratificado en la propia Convención, cuando enuncia en el preámbulo: "Conscientes de que los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados

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

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

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

1.- Aspectos Geopolíticos Marítimos
2.- Comercio Marítimo, *que incluye tanto al comercio exterior, cuanto al de cabotaje y en los que se ha tenido en cuenta:*
   2.1.- El transporte acuático,
   2.2.- Los Puertos,
   2.3.- Las Aduanas,
   y en cada uno de ellos, todos los respectivos aspectos derivados. Tales como marina mercante, tráficos, cargas, seguros, terminales, trabajo marítimo y agencias marítimas.
3.- Recursos Marinos:
   3.1.- Renovables
   3.2.- No renovables
4.- La industria de construcciones y reparaciones navales

5.- Investigación científica y tecnológica marítima
5.- Autoridad marítima
6.- Deportes náuticos.

El trabajo considera en primer lugar, una perspectiva de la situación actual en cada uno de los temas señalados y un régimen de esta situación a fin de presentar una visión global de la problemática marítima, y a continuación, expone los objetivos que se estima se deben tratar de alcanzar así como los lineamientos de política para su consecución, los que de ser aprobados, deben servir de base para contribuir a la formulación de un programa de gobierno que contemple tanto el mediano como el corto plazo.

II. SITUACION MARITIMA ACTUAL

1.- ASPECTOS GEOPOLITICOS MARITIMOS

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

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

Esta relación entre el Perú y su mar, ríos y lago puede analizarse desde dos aspectos: internos y externos.

1.1.- ASPECTOS INTERNOS

Como vía de comunicación el medio acuático se utiliza para el tráfico de cabotaje, principalmente para el transporte de combustibles, también lo hace en menos escala para minerales a granel y en cantidad ínfima para otro tipo de cargas. Sin embargo las condiciones del mar así como las características de los puertos pueden permitir un tráfico más intenso si se estableciesen normas operacionales más realistas y efectivas tal como ha sido sugerido en diversos estudios, seminarios o simposios realizados sobre el particular, en los que se demuestra claramente las potencialidades de este tipo de transporte, muy desaprovechado hoy en día, pues tiene que contrarrestar actitudes negativas al mismo, mientras que por otro lado se subsidia el transporte terrestre, a pesar que requiere grandes inversiones en infraestructura así como un permanente y elevado gasto en mantenimiento y operación. El sistema multimodal de transporte que aprovecha al máximo las potencialidades y capacidades existentes en todos los tipos de transporte será la mejor solución y en ella es indudable que el cabotaje tendrá una importante participación.

Respecto a los recursos naturales se puede manifestar lo siguiente:

El Perú posee una gran cantidad de especies hidrobiológicas marinas cuya explotación debidamente efectuada, puede contribuir a resolver el problema de alimentación del pueblo peruano y a mejorar las condiciones de nuestra balanza comercial. La explotación propia de nuestros recursos en los niveles que determine la investigación científica, adecuados para garantizar su conservación, contribuirá además, a crear nuevas y mayores oportunidades de trabajo con el consiguiente bienestar. En el aspecto marítimo, debe tenerse en cuenta la existencia de recursos en todo el dominio marítimo y se debe sustituir la explotación que naves extranjeras realizan en él, con beneficios sólo parciales para

el interés nacional. Esto permitirá asimismo, incrementar la capacitación del personal que intervenga en esta actividad y lo preparará para su proyección más allá de las aguas de jurisdicción nacional.

En lo referente a recursos minerales, se está explotando el petróleo que se encuentra en el zócalo continental de la parte norte del país.

Los minerales existentes en el lecho submarino en forma de nódulos, no son aún utilizados, pero generan una razonable expectativa para su futura extracción, cuando existan medios y capacidad para ello.

Esta relativamente poca actividad directa en el uso del mar, ha generado sin embargo, muchas otras para satisfacer sus necesidades logísticas u operacionales a lo largo de nuestro litoral, creando muchas oportunidades de trabajo en beneficio de nuestra población laboral.

En cuanto a los ríos y lago, la actividad interna, en razón del nivel socioeconómico existente en las áreas afectadas, es de mucho menor proporción, debiendo considerarse oportunamente los efectos que pueda tener la descentralización y regionalización que se está proyectando, a fin de obtener el máximo beneficio que sea posible.

También es conveniente señalar que a pesar de todos los trabajos que se realizan, no existe todavía un estudio global o inventario integrado de todos aquellos elementos materiales o inmateriales, tangibles o intangibles, actuales o potenciales, personas o cosas de toda índole, relacionados con el uso del mar, ríos y lago navegables, que constituyen nuestra realidad marítima, la que, como parte de nuestra realidad nacional, debe contribuir significativamente al logro de nuestros objetivos nacionales.

1.2.- ASPECTOS EXTERNOS

Por su ubicación en el continente, el Perú se encuentra en una posición muy ventajosa, pues ofrece muy buenas

posibilidades para convertirse en la puerta de acceso al Pacífico para los países atlánticos de la América del Sur. Es evidente el interés demostrado por Brasil para acceder al océano Pacífico a través del Perú, lo que ha sido expresado claramente cuando los signos políticos de los gobiernos de turno eran coincidentes. Asimismo, es de conocimiento público el proyecto de establecer una línea férrea que una al Perú con Bolivia y Argentina, auspiciada principalmente por este último país, que sin duda será el más beneficiado. Seguramente que este proyecto, de convertirse en realidad, será aprovechado igualmente por otros países tales como Uruguay y Paraguay que tratarán de interconectarse al mismo. Por este motivo, para obtener una apropiada compensación a las facilidades de acceso al Pacífico que daríamos a los países indicados, debemos buscar el máximo provecho de dicho tránsito, para el desarrollo de las zonas involucradas así como de las áreas portuarias terminales. El establecimiento de zonas francas apropiadas puede contribuir, por ejemplo, a este propósito.

Esta ubicación también permite al Perú, proyectarse hacia el otro lado de la cuenca del Pacífico. El asombroso desarrollo económico de algunos países asiáticos ha generado un mercado potencial al que debemos tratar de alcanzar de un modo más efectivo con nuestra producción, la que debe ser ampliada, mejorada y fortalecida a fin de lograr los mejores términos en el intercambio.

En este acercamiento al otro lado de la cuenca del Pacífico, no debemos ignorar en el análisis geopolítico, los archipiélagos que se encuentran en la parte media de este gran océano, porque son necesarios como puntos intermedios para llegar al este asiático y pueden dar lugar a un intercambio de facilidades en beneficio mutuo, con el correspondiente fortalecimiento de nuestras relaciones.

El evidente desplazamiento en la importancia de las cuencas oceánicas, que se iniciara en el Mediterráneo y continuara en el Atlántico, da hoy claras muestras que en el si-

glo XXI la cuenca del Pacífico adquirirá una importancia que gravitará en la historia de la humanidad, no sólo por el gran tráfico marítimo comercial que ya puede preverse, sino también por la gran cantidad de recursos que existen en este mar, el más grande de la tierra. Dado que los recursos que existen más allá de las zonas de jurisdicción nacionales, han sido declarados como "Patrimonio común de la humanidad" debemos tener acceso a ellos con el beneficio consiguiente.

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

De otro lado, al formar parte de la cuenca Amazónica no podemos olvidar las posibilidades, ya expuestas con anterioridad y demostradas experimentalmente, de unir las cuencas de los ríos Orinoco, Amazonas y La Plata, con lo que se obtendría un sistema natural de interconección intracontinental, con todos los beneficios que han sido ya

manifestados. En forma complementaria, debemos asimismo proyectar la interconexión del río Madre de Dios con el Urubamba a fin de lograr la integración de toda nuestra selva, permitiendo un sistema de comunicación más efectivo y económico que por carretera o ferrocarril, los que posteriormente podrán ser utilizados de acuerdo al nivel de desarrollo que se logre alcanzar.

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

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

a.- Eje Atlántico: Por la vía, zona norte del país, río Marañón, río Amazonas, océano Atlántico, para propiciar el desarrollo de esta zona así como una mayor y mejor comunicación con los países en dicha cuenca marítima.

b.- Eje Pacífico: En este sentido deben considerarse tres aspectos:
   1.- Para propiciar la comunicación e intercambio con los países del lado occidental de la cuenca;
   2.- Para propiciar el establecimiento de puntos intermedios de comunicación en los archipiélagos del Pacífico central, así como el intercambio de facilidades en beneficio mutuo; y

3.- Para propiciar el acceso y aprovechamiento de los recursos disponibles en la zona más allá de las jurisdicciones nacionales.

c.- Eje Intracontinental: Mediante la interconexión de las cuencas fluviales del Orinoco, Amazonas y La Plata, para propiciar la comunicación e intercambio con el resto de países de la América del Sur que participan en dichas cuencas.

d.- Eje Antártida: Para propiciar un mayor conocimiento de la realidad Antártica y el mayor beneficio posible de su utilización.

De todo lo expuesto se puede establecer la necesidad de tener una concepción marítima global que nos permita hacer uso del mar, ríos y lago, con el mayor beneficio posible. Para ello es indispensable considerar lo siguiente:

1.- Conocimiento apropiado de nuestra realidad marítima.
2.- Afianzamiento de la conciencia marítima nacional.
3.- Utilización racional del mar, ríos y lago.
4.- Participación efectiva en el transporte marítimo internacional.
5.- Ordenamiento armónico de las industrias marítimas, fluviales y lacustres en el Perú.
6.- Participación efectiva en la Antártida.
7.- Apropiado sistema de autoridad y control para garantizar el cumplimiento de las leyes y normas vigentes, así como la protección del medio y sus recursos.

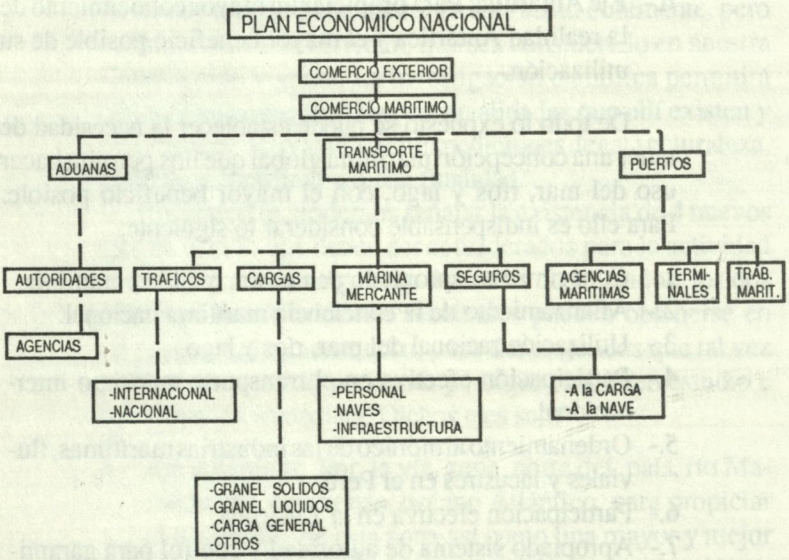
2.- *COMERCIO MARITIMO*

2.1.- GENERALIDADES

El comercio marítimo representa el 95% de nuestro comercio exterior y por consiguiente es el que permite la

materialización del casi total de las divisas que podemos generar con nuestra producción y de las cuales depende en gran parte la vida nacional.

Para su realización se desarrollan, como puede observarse en el cuadro que se presenta a continuación, una variada gama de actividades y participan un diverso número de estamentos públicos y privados que están a su vez comprendidos en diferentes sectores de la administración nacional:



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

a.- *El transporte marítimo,* con el cual se materializa el intercambio de mercaderías a través del medio acuático, comprendiendo todo lo relativo a los tráfiços, cargas, marina mercante y a los seguros.

b.- *Los puertos,* donde sale y llega la carga que constituye el intercambio comercial que se realiza mediante el transporte marítimo; es allí donde se efectúa la trans-

ferencia a y desde tierra; el almacenamiento y la distribución de las mercaderías; comprendiendo para esto a los terminales, al trabajo marítimo y a las agencias marítimas.

c.- *Las aduanas*, que constituyen las puertas oficiales de ingreso y salida del comercio y conforman la actividad recaudadora del Estado y el primer elemento para combatir al contrabando.

Como se ha dicho, estos tres grupos de actividades, en razón de la organización general del Estado, se encuentran vinculados directamente a diferentes sectores de la Administración Pública. Asi tenemos que participan los siguientes:

- Ministerio de Economía y Finanzas
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio de Defensa (Marina)
- Ministerio de Industria
- Ministerio de Relaciones Exteriores
- Ministerio de Salud
- Ministerio de Trabajo.

Asimismo, intervienen diversas empresas, instituciones u organismos tanto públicos cuanto privados, que hacen necesario considerar al comercio marítimo como un sistema en el cual todos los elementos componentes contribuyen a una misma finalidad, la de conseguir el mayor beneficio para la economía nacional.

2.2.- TRANSPORTE MARITIMO

Es una realidad comprobada el hecho de que el 95% del comercio exterior del país se realiza por la vía marítima. La actividad del transporte acuático declarada en multiples oportunidades y en diversos dispositivos legales como de "prioritario interés nacional", genera anualmente por concepto de fletes, un monto del orden de los 400/500 millones de dólares.

Por otra parte, la marina mercante nacional es fuente generadora de puestos de trabajo tecnificados y bien remunerados de los que dependen más de 5,000 familias peruanas.

Tan importante actividad adolece actualmente de la falta de una legislación unificada, coherente y moderna que rija su funcionamiento y establezca las condiciones necesarias para el fortalecimiento de nuestra marina mercante.

Puede decirse con toda veracidad que la legislación vigente es confusa, fiscalizadora y de efecto negativo, pues traba y entorpece la actividad que debiera promocionar.

2.2.1.- Marina Mercante

La marina mercante nacional tiene por objeto asegurar la realización del tráfico de exportación, importación y cabotaje indispensables a los altos intereses económicos y estratégicos del Estado y al bienestar de la Nación, constituyendo al mismo tiempo nuestra flota, tanto estatal como privada, la reserva naval que requiere la seguridad del país.

Actualmente la flota está compuesta por 52 buques que totalizan l'020,227 toneladas de capacidad de carga. De este total, 32 buques con un tonelaje de 662,020 corresponden a las empresas privadas.

La edad promedio de esta flota es mayor de 18 años (siendo 20 el límite de edad operativa recomendada) resultando, por lo tanto, obsoleta y tecnológicamente atrasada, y operativamente más cara que la naves de bandera extranjera con las que debe competir en el servicio de los tráficos en los que participa, por lo que es urgente modernizarla y renovarla.

Hay que notar que marinas mercantes importantes de países desarrollados, continúan recibiendo incentivos y apoyo de sus gobiernos para su crecimiento y modernización y que en realidad estos incentivos no cons-

tituyen un subsidio sino que contribuyen a evitar la fuga de divisas vía el uso de la bandera extranjera, y a poner al armador nacional en condición de competitividad con otras banderas.

Por otra parte, téngase presente que aquellos países que no han tomado medidas para apoyar e incentivar el desarrollo y mantenimiento de su marina mercante, haciendo sus naves eficientes y competitivas, han visto fugar sus flotas hacia los registros abiertos en busca de los beneficios económicos que pueden brindarles de varias formas las banderas de conveniencia. Se da el caso de que países con una larga tradición naviera como Dinamarca, Noruega, Alemania Federal, Holanda, Inglaterra y Francia han creado sus propios mecanismos de banderas de conveniencia para escapar a las trabas y obstáculos de su misma legislación.

En lo que respecta a la participación del Estado en la marina mercante nacional, esto se hace a través de la Empresa Naviera Petrolera Transoceánica S.A., Naviera Comercial de la Marina de Guerra y la CPV, ésta última facultada para operar en todos los tráficos y/o rutas. Sin embargo, debido a la crítica situación de esta empresa (que se menciona con más detalle más adelante), la forma en que se atiende estos servicios es deficiente, redundando en muchos casos en beneficio de la bandera extranjera.

2.2.1.1.- Buques

La marina mercante nacional debería transportar por lo menos el 50% del volumen de fletes del país, generando divisas vía captación de cargas de exportación e importación en buques propios, ahorrando divisas mediante la sistemática sustitución de buques fletados por buques propios, creando puestos de trabajo bien remunerados.

Sin embargo, actualmente capta sólo el 25% del monto de los fletes que genera nuestro comercio exterior por falta de bodegas, lo que significa que deberíamos por lo menos duplicarla para alcanzar el 50%.

2.2.1.2.- Personal

El personal de la marina mercante presenta actualmente la siguiente composición:

a.-Oficiales egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau". Estos oficiales están ya alcanzando los títulos de capitanes y primeros ingenieros de la Marina Mercante Nacional, pero no hay aún número suficiente de oficiales con estos títulos. Los que están en los grados subsiguientes tienen preparación adecuada pero carecen de la experiencia necesaria, la cual van adquiriendo en el proceso normal que dicta el ejercicio profesional.

b.-Oficiales autodidactas cuyo número tiende a ser cada vez menor y cuya experiencia contrarresta en parte su falta de preparación teórica, salvo honrosas excepciones.

c.-Oficiales mercantes procedentes de la Marina de Guerra, principalmente de plana menor y en ingeniería. Estos oficiales han prestado y prestan aún importantes servicios a la marina mercante pero las reglamentaciones vigentes determinan que en el futuro no tengan acceso a los puestos a bordo.

d.-Tripulantes, existen en número suficiente y se desempeñan con eficiencia. Algunas influencias de tipo sindical y político determinan que con cierta frecuencia planteen problemas cuya solución se comparte entre la autoridad marítima y el Ministerio de Trabajo.

Actualmente se encuentran desembarcados un número considerable de oficiales y tripulantes por falta de naves mercantes.

La única escuela que ofrece capacitación náutica para ambos niveles es la ENAMM, la cual abastece a la flota con número adecuado de oficiales del grado de terceros ingenieros y terceros pilotos.

2.2.1.3.- Situación de la Compañía Peruana de Vapores (CPV)

Es conveniente señalar que la situación en la que actualmente se encuentra la CPV y que es del dominio público, afecta en su conjunto toda la marina mercante nacional ya que las cargas que no transporta y los servicios que no atiende son tomados en gran porcentaje por naves de bandera extranjera encareciendo así los fletes para la carga que el país genera.

Puede considerarse como que la CPV en este momento está económica, organizativa y operativamente incapacitada para satisfacer los requisitos que le permitan alcanzar los objetivos para los que fue creada.

No es posible tratar de continuar manteniéndola operativa, pues los gastos que demanda exceden el límite de lo tolerable sin lograr resultado alguno, por lo que debe ser liquidada, dando lugar a una nueva empresa, debidamente organizada, sin heredar ninguna relación con la CPV y cautelando no repetir o motivar nuevos errores como los incurridos con la CPV.

2.2.2.- Tráficos

En la actualidad están establecidos los siguientes tráficos a ser servidos por naves de la marina mercante nacional:

1) Continente europeo
2) Mediterráneo

3) Estados Unidos (golfo y costa este)
4) Estados Unidos (costa oeste)
5) Cono Sur (Chile - Argentina - Uruguay y Brasil)
6) Japón, Lejano Oriente
7) Sudáfrica
8) Sector andino (países del Acuerdo de Cartagena)
9) Amazónico - golfo de los EE.UU.
10) Australia - Nueva Zelanda
11) Canadá y grandes lagos.

El servicio de estos tráficos no impide que eventualmente se incursione en algunos otros que pudieran circunstancialmente ser explotables siempre y cuando no involucren cargas peruanas, en cuyo caso es necesario un permiso de operación especial, el cual es otorgado por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

2.2.3.- Cargas

Las cargas que el país genera en su comercio exterior de exportación e importación, tanto las clasificadas de "carga general", como "líquidos"; "graneles"; "productos químicos"; "minerales", etc. están reservadas como ya se dijo, a ser transportadas en buques de bandera nacional u operadas por empresas navieras nacionales, en un porcentaje igual al 50% (Ley de Reserva de Carga).

Este porcentaje no se alcanza aún por falta de bodega como se menciona más arriba.

2.2.4.- Seguros y Reaseguros Marítimos

2.2.4.1.- Seguros

Si tuviéramos que escoger tan sólo una palabra para describir la situación actual del mercado asegurador peruano, pensamos que la más adecuada sería la de "confusión".

En efecto, nuestro mercado que recién se estaba reponiendo del desconcierto que causó hace poco más de un año la promulgación de la denominada Ley de Estatización del Sistema Financiero y de Seguros, enfrenta en estos momentos la incertidumbre que le impone el desorden imperante en la economía nacional y el dudoso resultado de las medidas dictadas recientemente por el gobierno con la intención de corregirlo. Por un lado, un agudo proceso inflacionario repercute día a día en el deterioro de los valores asegurados, a pesar de las cláusulas de indexación, cuyos límites han resultado insuficientes y encarece a la vez fuertemente el costo de la gestión aseguradora (gastos administrativos). Por otro lado la disminución de la capacidad adquisitiva de la población, reduce la demanda de seguros.

El mercado marítimo no es ajeno a esta realidad. Sin embargo, éste posee características especiales a su propia naturaleza y está íntimamente ligado al movimiento internacional. El mercado marítimo representa el 15% del total del mercado de seguros, el que a su vez representa el 2.5 por mil del Producto Bruto Interno.

Las coberturas corresponden:

a) Transporte marítimo (carga)
b) Casco y maquinaria.

Como resultado de nuestra carencia de divisas y la consiguiente reducción de las importaciones, el volumen del seguro de carga ha disminuído a niveles críticos para el mercado, dejando de ser atractivo para los reaseguradores.

El aspecto de casco, se ve básicamente limitado a las embarcaciones pesqueras (de alto riesgo) ya que las flotas mayores, ya sea no tienen seguro o lo contratan directamente en el extranjero.

En la actualidad, existen 17 compañías privadas de seguros, bajo el control de la Superintendencia de Banca y Seguros, Banco Central de Reserva, Reaseguradora Peruana y CONASEV. Adicionalmente, existe una compañía de seguros estatal que se reserva para ella la contratación de los seguros de las entidades y empresas del sector público, lo que significa una participación mayor al 30% de la actividad aseguradora. Asimismo, existe monopolio del reaseguro bajo el control del Estado a través de Reaseguradora Peruana.

Las reservas técnicas y legales que mantienen las compañías de seguros, son de los asegurados. No son de las compañías de seguros. Ellas entregan en garantía a la Superintendencia de Banca y Seguros. Actúan como administradores y custodios de esas reservas.

La existencia de las 17 compañías privadas de seguros, permite la libertad de elección a través de la competencia entre ellas y con la aseguradora estatal, para que las empresas y asegurados obtengan la cobertura adecuada de los riesgos que no pueden asumir, con eficiencia en el servicio y a los costos más reducidos, quedando fuera de esta realidad las empresas que están dentro del ámbito de la actividad empresarial del Estado, que deben contratar obligatoriamente sus seguros en la empresa estatal.

Existe una frondosa legislación de seguros vigente, algunas leyes datan del siglo pasado. Convendría la dación de una Ley General de Seguros, separada de la actividad bancaria que recoja, unifique y derogue todo lo que sea pertinente. Existen proyectos de ley presentados al Congreso, propiciados por la Superintendencia de Banca y Seguros, en coordinación con la Asociación Peruana de Empresas de Seguros con este propósito. Hemos revi-

sado el contenido de este proyecto y nos parece razonable.

2.2.4.2.- Reaseguros

Cuando el volumen de uno o más riesgos es tan grande que sobrepasa los límites que un asegurador prudente puede aceptar, es necesario efectuar un reaseguro. Es en sí, un seguro de un seguro.

Grandes riesgos existen en todos los ramos de seguros, y por esta razón, el reaseguro es requerido en todos los departamentos correspondientes con el objetivo de proveer una dispersión de riesgo, en el evento a que un siniestro de importancia sea reclamado a la compañía que emitió la póliza, este sea a su vez soportado por un número dado de aseguradores. Es en realidad una transferencia de riesgo a una o más entidades de seguros o sólo de reaseguros, que por medio de una consideración (llamada la prima), asume o asumen hasta un límite dado, las pérdidas sufridas por la compañía o compañías aseguradoras originales.

Es esencial que la buena fe sea mantenida todo el tiempo entre el asegurador directo y el reasegurador. Al mismo tiempo, el asegurado original no tiene ningún derecho en un contrato de reaseguro, ya que éste opera solamente entre el asegurador directo y el reasegurador. Si el asegurador directo se vuelve insolvente o quiebra, todo el recupero bajo los contratos de reaseguros forman parte del haber de la compañía, el cual debe ser distribuido entre los acreedores.

Si el reasegurador no puede cumplir sus obligaciones, el asegurador directo siempre es responsable ante el asegurado. He aquí la importancia de la solvencia, eficacia y honorabilidad del reasegurador.

A partir de la promulgación del Decreto Ley 18425, del 06 de octubre de 1970, toda operación de reaseguro en y del exterior debe efectuarse a través del Banco de la Nación en forma exclusiva y excluyente.

Por Decreto Ley 21087, del 28-01-75, el Banco de la Nación adquirió el 91% del capital accionario de Reaseguradora Peruana S.A., quedando el 9% restante en posesión a las empresas aseguradoras establecidas en el país y que tengan la condición de empresa nacional. Producida la adquisición, Reaseguradora Peruana S.A. es la única entidad autorizada para contratar en forma exclusiva y excluyente toda operación de reaseguros en y del exterior, habiendo el Banco de la Nación transferido todos los activos y pasivos que corresponden a los contratos de reaseguros que tenga formalizados el Banco de la Nación.

El primaje anual que paga el Perú, asciende aproximadamente a US.$ 150 millones.

Según el D.L. 302 de 1984, las compañías navieras pueden obtener directamente cotizaciones para los seguros de casco y máquina y guerra en el mercado internacional con el fin de compararlas, en un concurso de cotizaciones, con la que obtenga Reaseguradora Peruana (ente estatal encargado en forma exclusiva y excluyente de la colocación de todos los reaseguros en/y del exterior). Si las cotizaciones obtenidas por las compañías navieras son mejores que las de Reaseguradora, las navieras pagan las primas directamente al exterior y por lo tanto los siniestros son pagados también directamente a las compañías navieras en la moneda original del seguro; es necesario señalar que las primas son pagadas al cambio del mercado único de cambios. Si Reaseguradora gana se genera un serio problema para las compañías navieras ya que los siniestros son pagados

en certificados de moneda extranjera por esta reaseguradora al cambio del mercado único de cambios.

Es necesario señalar que, a pesar que las compañías navieras ganen el concurso señalado en párrafos anteriores, deberán pagar a las compañías de seguros locales y a Reaseguradora Peruana un porcentaje que varía entre el 5% y el 10% como derecho de colocación, encareciendo de esta manera el seguro.

Para estar en una situación de competencia frente a otras navieras del mercado mundial y, teniendo en consideración el carácter internacional del tráfico naviero, sería conveniente que las compañías navieras colocaran directamente sus seguros de casco y máquina y guerra con los mercados que ellas elijan tal como es el caso de las coberturas de protección e indemnización (PANDI) con la obligación de reportar sus operaciones a Reaseguradora Peruana para controlar la salida de divisas.

2.2.5.- Cabotaje

Con respecto al tráfico de cabotaje, reservado íntegramente a naves nacionales u operadas por armadores nacionales vemos que éste se desarrolla en tres modalidades por tipos de carga; a saber:

1.- Transporte de petróleo y sus derivados

Este tráfico está reservado al Estado y es actualmente servido por naves de Petrolera Transoceánica S.A. y Dirección Naviera Comercial de la Marina de Guerra del Perú.

2.- Transporte de minerales de San Juan a Chimbote

Tráfico servido por empresas navieras nacionales.

3.- Transporte de carga general

En el cual también intervienen navieras privadas.

Este último tráfico está siendo desarrollado nueva-

mente luego de haber estado prácticamente inactivo durante largo tiempo.

Los costos portuarios y disposiciones aduaneras vigentes, hacen engorroso y caro este servicio cuya alternativa, la carretera Panamericana, sigue siendo preferida por los embarcadores nacionales.

El transporte de carga general en el servicio fluvial debe ser reservado exclusivamente para naves de bandera nacional. Debe ser tratado y reglamentado en forma independiente al de la costa, unificando rubros de tarifas, procedimientos, turnos y servicios en los sistemas portuarios de Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas, con el fin de unificar y no afectar los precios de los productos que llegan a la zona de Iquitos.

Es necesario apoyar la renovación y reparación de la flota naviera fluvial con la liberación de las importaciones de los insumos requeridos para la construcción de nuevas embarcaciones en los astilleros de la zona y para las reparaciones de las embarcaciones nacionales que así lo requieran.

No debe soslayarse el hecho que según estadísticas internacionales el transporte marítimo es el más económico de todos los sistemas actuales de transporte (costo por unidad de carga transportada).

2.3.- PUERTOS

El extenso litoral peruano bañado por el océano Pacífico, constituye una vía natural de comunicación con el resto del mundo y los ríos navegables al otro lado de los Andes, nos abre las comunicaciones hacia el océano Atlántico, constituyendo así, la vía acuática, el elemento más importante para el desarrollo de las actividades socioeconómicas de nuestro país.

El comercio exterior del Perú, parte principal de nuestra economía, constituye un alto porcentaje del producto bruto

interno, a través de sus exportaciones y la adquisición de productos importados.

Prácticamente, el 95% del valor y el mismo porcentaje del volumen del comercio exterior se moviliza por mar, originándose de esta forma el tráfico marítimo a través de los terminales acuáticos ya sean marítimos, fluviales o lacustre, constituyendo así los eslabones imprescindibles con los medios de transporte terrestres y aéreos, encargados de movilizar la producción orientándola hacia lugares de consumo, así como de los insumos, a los lugares de producción. Nacen así los puertos y su funcionamiento y adecuada infraestructura tiene una profunda incidencia en la oportuna movilización de nuestros recursos.

Es por lo tanto, de suma importancia definir una política portuaria acorde con las políticas de desarrollo, teniendo en cuenta nuestras necesidades actuales y proyectando su crecimiento futuro.

2.3.1.- Terminales

En el año 1970 durante el gobierno Militar, se creó la Empresa Nacional de Puertos como organismo público descentralizado perteneciente al sector Transportes y Comunicaciones, encargado de administrar, operar y mantener los terminales y muelles, así como las instalaciones portuarias particulares que por este dispositivo pasaron al Estado. En sus comienzos, esta medida tuvo un efecto benéfico para la época, pues permitió organizar a los puertos mediante una política coherente de desarrollo y capacitación.

Con el devenir de los años, la situación económica del país fue deteriorándose y como la Administración Portuaria se hace ineficiente por interferencias de orden político, se dio por resultado que la infraestructura de los puertos no sea atendida debidamente; los repuestos de los diversos equipos para manipuleo de

carga comienzan a escasear y el Perú comienza a rezagarse en materia portuaria con respecto a las mayores demandas de un tráfico marítimo cada vez más tecnificado que requiere mayor rapidez en la atención de las naves, evitando así mayores costos. Es por esta razón, que los puertos que no sean de atraque directo ya no responden a las exigencias del servicio portuario moderno, tales como son los puertos de lanchonaje, que por su modalidad de embarque y descarga por intermedio de lanchas hace que sus costos de operación sean tan altos que superen a sus ingresos, no conviniendo a las compañías navieras, por las pérdidas que les ocasiona por mayor estadía del buque en puerto.

Por otro lado, el inicio de traer y llevar la carga en grandes recipientes metálicos llamados "Contenedores", dio origen a un gran auge y desarrollo en la modalidad de transporte, habiendo originado la variación de muchas prácticas en el movimiento y operación de la carga comercial, exigiendo así, que los puertos tengan que adecuarse a estas nuevas modalidades so pena de volverse ineficientes y poco atractivos para las compañías navieras.

Actualmente, los puertos de lanchonaje en la costa peruana han quedado por esta razón obsoletos y por lo tanto improductivos, y son una pesada carga para la Empresa Nacional de Puertos que obliga a distraer recursos, que podrían servir para un mejor equipamiento en los puertos de atraque directo.

Como la mayoría de las Empresas Públicas, la Empresa Nacional de Puertos, no escapa a que sea víctima del pago de favores políticos de los gobiernos de turno, colocando en forma indiscriminada, rompiendo los esquemas de organización y funciones-personal, en tal exceso que es otra de las pesadas cargas que soporta la Empresa y que engrosan además a sindicatos que presionan fuertemente para mayores beneficios econó-

micos, sin importarles las consecuencias deficitarias de su Empresa.

Los trabajadores portuarios generalmente han tenido mucha influencia ante los gobiernos, pues mediante actos de presión y ante el temor de que se paralice el movimiento comercial marítimo, éstos se han mostrado débiles ante sus exigencias, a tal extremo, por ejemplo, que han conseguido mediante la Ley 24783 promulgada a comienzos de 1988 crear un privilegio, porque fijan el equivalente de diez turnos (aunque no hayan sido trabajados) la remuneración mínima como compensación mensual a los trabajadores postulantes o suplentes (antes llamados puntos).

Otra de sus modalidades, es emplear cuadrillas de estibadores en aquellos puertos que usan sistemas de transporte manipulados por máquinas (fajas transportadoras o containers por ejemplo) que son nombrados con paga sin ejercer ningún trabajo.

El uso de los diversos medios de movilizar la carga en puertos, tales como grúas, tractores, elevadores, vagonetas, etc. Por su trabajo contínuo, deben ser adecuadamente mantenidos con un permanente stock de repuestos y finalmente reemplazados cada cierto tiempo, lo cual no sucede actualmente por falta de una política portuaria que contemple el sostenimiento eficiente del puerto acorde con las exigencias del momento y desarrollo del país.

Otro de los problemas que van en detrimento de su economía, es la exoneración impuesta por el gobierno de los cobros por movilizar la carga de consumo popular e insumos para la agricultura provenientes del extranjero y que constituye el 14% de la carga movilizada a través de sus terminales y por lo tanto los costos de operación son absorbidos por la empresa portuaria sin ninguna retribución.

Resumiendo, los siguientes problemas afectan la productividad de la Empresa y atentan contra la eficiencia

y buen servicio:

- *Exceso de Personal.-* Actualmente ENAPU a nivel nacional tiene aproximadamente 2,700 personas en exceso, no contemplados en sus cuadros de organización y funciones.
- Sostenimiento de puertos improductivos.
- Excesivas exoneraciones al pago de servicios portuarios, impuestas por los gobiernos.
- Insuficiente cantidad de maquinaria para movilizar la carga.
- Infraestructura no adecuada a las exigencias del momento.
- Siniestralidad y pérdida de mercaderías muy altas.
- Gasto excesivo en el mantenimiento y operación del puerto de Salaverry por el continuo dragado que efectúa.

La Empresa Nacional de Puertos ante este cúmulo de cargas que afectan su economía y con las complicadas restricciones del sistema gubernamental, reacciona, elevando sus tarifas en forma tal que han sido considerados los puertos del Perú, principalmente el Callao, como los más caros de esta parte del continente y de muchos puertos del mundo.

Esto además trae como consecuencia:

- Reducción del movimiento de naves a los puertos, por no ser competitivos
- Atenta contra el comercio exterior, contradiciendo la finalidad de los puertos
- Encarece aún más el costo de vida, pues es la ciudadanía la que paga, en última instancia, la ineficiencia portuaria.

La baja eficiencia de nuestros puertos los hace nada competitivos en el consenso internacional prefiriendo las líneas marítimas, en lo posible, arribar a otros puertos en vez de demorar demasiado en los nuestros no sólo por el

mayor costo que esto demanda sino por la inconveniente alteración que esto puede producir en las programaciones de itinerarios para sus cargamentos en otros países.

Al no existir una adecuada coordinación entre las entidades públicas que operan en nuestros puertos para lograr tarifas a la carga y a la nave orientadas a alcanzar un costo total aceptable de cada puerto, el resultado de tales egresos concluyen por ser doblemente onerosos, los que resultan agravados más aún debido a los bajos rendimientos de hombres, máquinas y sistemas.

La inevitable desaparición de los terminales de lanchonaje, hace indispensable contemplar la construcción de la infraestructura portuaria para terminales de atraque, en aquellos puertos necesarios para la apropiada operación de todas las regiones del Perú.

2.3.2.- *Trabajo Marítimo*

El trabajo marítimo en los terminales está referido a las labores que se efectúan abordo de las naves comerciales y que están relacionadas directa o indirectamente con la carga o descarga. Por las razones propias del tipo de trabajo, según puede apreciarse de las estadísticas correspondientes, se ha establecido que el trabajo marítimo es irregular, pudiendo resumirse como "ocasional en su oportunidad, variable en su volumen, intempestivo en su presentación y urgente en su realización". Todo ello es dependiente de diversos factores, tales como:

- Cantidad fluctuante de naves en el puerto
- Cantidad de carga de las naves
- Tipo de carga de las naves
- Frecuencia irregular de llegada de naves a puerto
- Trabajos adicionales requeridos por los armadores
- Factores meteorológicos e hidrográficos
- Número de trabajadores.

Asimismo las faenas, en forma aceptada por muchos años, básicamente se realizan en cuadrillas, empleando el sistema de rotación y turnos para la distribución del trabajo.

La remuneración por dicho trabajo se efectúa de modo variable según la actividad, considerándose a destajo para las labores de estiba, y fija diaria para las otras. Hay sin embargo excepciones como en el Callao para los trabajadores y en Salaverry para los estibadores que perciben una remuneración fija mensual; asimismo en Salaverry, los maniobristas cobran por operación que efectúan. Recientemente, la situación de remuneraciones se ha hecho más irregular, al haberse dispuesto el pago mínimo de 10 turnos, sean trabajados o no, al grupo de postulantes a trabajadores marítimos.

Por el tipo de trabajo, en diferentes naves de distintos armadores, los empleadores son múltiples, excepto en Salaverry en que ENAPU es el único empleador.

Cabe señalar algunas característica generales del trabajo marítimo:

1.- El terminal de atraque directo es el tipo que se consolida cada vez más como la forma definitiva de terminal. El tipo de lanchonaje tiende a desaparecer, sin embargo en el Perú deben considerarse las modalidades de trabajo que requieren ambos tipos de terminal, hasta que desaparezca el de lanchonaje.
2.- La productividad que requiere el trabajo marítimo obliga el pago a destajo en las labores de estiba.
3.- En comparación con la mayoría de actividades laborales, en el trabajo marítimo el riesgo ocupacional no tiene gran incidencia.
4.- En general las oportunidades de trabajo son reducidas para la cantidad de trabajadores.
5.- Las oportunidades de trabajo han disminuido con la reducción de las importaciones y exportaciones y

modernización de los puertos.

6.- Las oportunidades de trabajo tienden a disminuir más, con la automatización de las instalaciones portuarias y de las naves.

7.- Las oportunidades de trabajo han disminuido también, debido a la falta de capacitación de los trabajadores para desempeñar ciertas labores derivadas de la mecanización, las que por tal motivo tienen que ser efectuadas por personal ajeno a las cuadrillas.

8.- La reducción de oportunidades de trabajo, genera la tendencia de los trabajadores a exigir un mayor valor turno, para mantener el nivel de sus ingresos.

9.- La irregularidad en el trabajo marítimo, impone en la mayoría de los puertos, la necesidad de la existencia de personal adicional que con el carácter de "Postulantes" complete los eventuales requerimientos de mayor número de trabajadores, para satisfacer las necesidades en la atención de las naves en determinados momentos.

10.- Las agrupaciones de "Postulantes" a trabajadores marítimos tienen las siguientes expectativas:
- Reemplazar a los titulares respectivos cuando el caso lo requiera.
- Complementar a los titulares cuando hay mayor demanda de trabajo que lo normal.
- Ocupar las vacantes que se produzcan entre los titulares.

11.- Todos los trabajadores marítimos se encuentran agremiados reglamentariamente.

12.- Los principios del régimen laboral común en el Perú se aplican al trabajo marítimo, adecuándolos a sus modalidades y peculiaridades mediante disposiciones y mecanismos especiales.

13.- Dada la naturaleza y modalidades especiales del trabajo marítimo que han determinado que se dicten normas especiales para la regulación, es indis-

pensable la existencia de un organismo también especial, encargado de regularlo, controlarlo y supervigilarlo en todos sus aspectos.

14.- Además de sus funciones como autoridad, la CCTM, asume otras funciones con el fin de cautelar los derechos de los trabajadores (pago de jornales, pensiones, bienestar social, análisis de fondos de beneficios sociales).

15.- Así como en el Perú, en los países latinoamericanos existen organismos especiales para el control del T.M., aunque con diferencias en sus estructuras y amplitud de funciones.

Es indudable que el trabajo marítimo representa una actividad de gran importancia para la vida económica nacional y su relación con ésta, ha hecho en la práctica que aparezcan diferentes intereses creados a la búsqueda del mayor beneficio a obtener de la misma, originándose así, vicios de costumbres y procedimientos que no han beneficiado a las labores portuarias. Tampoco puede soslayarse la intervención política en esta actividad, la cual ha sido manipulada demagógicamente, creando situaciones irregulares como las que se han expuesto, perjudicando al interés nacional.

En cuanto a la organización general del trabajo marítimo, desde el comienzo de la República ha sido directamente relacionada con la autoridad marítima, la cual en última instancia es la encargada de solucionar cualquier problema que afecte las labores portuarias.

Fue así que inicialmente los trabajadores marítimos formaban parte de las Milicias Navales hasta 1919, en que se estableció el Servicio Militar Obligatorio. En dicho año, por Decreto Supremo, se pone en vigencia el nuevo régimen del trabajo marítimo, el cual estaba dirigido localmente, por una junta presidida por el capitán de puerto.

Posteriormente, como consecuencia de la evolución

de los puertos, se creó la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, primero con funciones sólo en el Callao y luego con jurisdicción nacional. Por muchos años estuvo presidida la Comisión Controladora por el Director General de Capitanías, hasta que en 1965 el presidente pasó a ser una autoridad designada por el Ministerio de Marina, independiente de la referida Dirección General, situación existente hasta la fecha. Cabe señalar que sin embargo, debido a la ineludible relación con la autoridad marítima, las oficinas de Trabajo Marítimo en cada puerto están subordinadas al capitán de puerto respectivo, quien a su vez preside la correspondiente junta de puerto.

La misión de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo es regular y controlar la labor del personal de trabajadores marítimos que se encarga de los servicios de manipulación, embarque y desembarque de mercaderías y carga en general de las naves, dirimir las controversias que se suscitan entre los trabajadores con las administraciones portuarias, compañías y/o agencias navieras, propendiendo a la mayor eficacia operativa y económica de los puertos de acuerdo con los lineamientos de la política general del Gobierno; recaudar, controlar y administrar los fondos indemnizatorios y demás beneficios sociales de los trabajadores, conforme a las disposiciones vigentes, abonar los salarios y haberes de dichos trabajadores por cuenta de los empleadores que utilizan sus servicios.

Las funciones asignadas se agrupan en dos campos perfectamente delineados que son: autoridad y servicios; sin embargo, sea por presiones externas e internas, o por fallas de la organización, el trabajo marítimo no está siendo debidamente controlado, requiriéndose de acciones tanto políticas cuanto administrativas que permitan contribuir a un funcionamiento eficiente y competitivo

de nuestros puertos, mejorando las condiciones para nuestro comercio nacional e internacional.

2.3.3.- Agencias marítimas

Las agencias marítimas constituyen el nexo obligado entre el comercio y el transporte marítimo. Son acreditadas por la autoridad marítima y por ley asume la representación de los armadores en las relaciones con las autoridades y personas naturales o jurídicas que intervienen en las operaciones de toda nave en puertos nacionales, sean estos marítimos, fluviales o lacustres.

Su principal misión es asegurar la más eficiente atención de las naves. Debe promover y contribuir al intercambio comercial mediante un adecuado servicio al transporte.

De un modo general, el agente marítimo está encargado, por delegación o designación, de:

1.- Atender el cumplimiento de la legislación vigente que afecta a toda nave desde que ingresa a aguas jurisdiccionales hasta que sale de las mismas.
2.- Contratar y coordinar cargas de importación y exportación, cuando adicionalmente actúa como agente naviero.
3.- Realizar las tareas administrativas relacionadas con las necesidades de la nave y las que requieran las operaciones portuarias.
4.- Hacer uso de la infraestructura portuaria, a cargo de la Empresa Nacional de Puertos - ENAPU.
5.- Solicitar a la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo - CCTM, el personal marítimo que debe atender las operaciones de carga que la nave realice.
6.- Atender los asuntos relacionados con el avituallamiento, la tripulación y con trabajos de mantenimiento y reparaciones de la nave.

Explicadas en forma suscinta las más importantes tareas y gestiones que realizan los agentes marítimos, hacemos de ellas la siguiente evaluación:

1.- Cumplimiento de la legislación que afecta a las naves:

Entrada, tránsito y salida de aguas jurisdiccionales: La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, dispone que la propia nave informe su posición, rumbo y velocidad. En la práctica, debido al mal equipamiento de las estaciones costeras, existen dificultades en las comunicaciones y esta disposición es causa de conflictos y multas especialmente con las naves de servicio irregular.

Recepción de la nave en bahía: Se mantiene el sistema caduco de hacer la recepción de las naves en bahía. Igualmente caduco es el sistema de mantener la inspección sanitaria previa a la libre plática.

Disposiciones varias: La diversidad y cantidad de disposiciones que son dictadas por los diferentes organismos que intervienen en las operaciones portuarias, en forma descoordinada, son causa de su contradicción y del desconocimiento total por parte de los interesados y en consecuencia de su involuntario incumplimiento. Ellas provienen básicamente de: Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Capitanías de Puerto, Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, Oficina de Trabajo Marítimo, Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, Empresa Nacional de Puertos, Aduana de la República, Resguardo Aduanero, Areas de Salud del Ministerio de Salud, Disposiciones Fito-sanitarias del Ministerio de Agricultura, etc.

2.- Contratación de cargas:

Esta tarea es típicamente comercial. Corresponde al agente promover las exportaciones, facilitando la

posibilidad del transporte marítimo oportuno.

Las constantes huelgas y especialmente las que afectan justamente nuestros productos exportables, en muchos casos originan el incumplimiento de contratos ya formalizados.

Disposiciones emanadas del Ministerio de Economía y Finanzas y del Banco Central de Reserva, con cierta frecuencia, pretenden contrariar sistemas universalmente empleados en cuanto al uso de divisas.

Incertidumbre para contratar cargas debido a la carencia de una política naviera.

3.- Tareas administrativas:

Las relacionadas con las necesidades de la nave y las que requieren las operaciones portuarias, son dificultadas por la excesiva cantidad de trámites burocráticos absolutamente innecesarios, creados muchas veces para dar algún trabajo a personal excedente y que, en la práctica, sólo constituyen demoras, gastos y corruptelas.

4.- Infraestructura portuaria o facilidades del puerto para el embarque, estiba y descarga de mercaderías:

Es un hecho fácilmente verificable que el primer inconveniente se presenta por el incumplimiento permanente del horario de trabajo. Estimamos que en los puertos peruanos se trabaja menos horas efectivas, que en cualquier puerto del mundo.

Es un hecho que la mayor preocupación de la Administración Portuaria reside en encontrar la forma de incrementar sus ingresos para cumplir con los pagos a su propio personal. Existe un excedente de personal sin precedentes que constituye la razón fundamental de las altas tarifas por servicios requeridos. Constituye otro factor de encarecimiento, el hecho de que ENAPU debe mantener algunos puertos que sólo le producen egresos. Las estadísticas de esa

empresa los señala claramente.

Son cuantiosos los montos que ENAPU paga a sus trabajadores por servicios que presta a entidades estatales que no cumplen con reintegrar estos gastos que luego son cargados a las tarifas aplicadas al usuario privado.

Algunas administraciones no comprendieron o equivocaron la función esencial que deben cumplir los puertos, es decir, ser tan solo la puerta de ingreso o salida de productos o el puente que debe permitir el tránsito fluído de la carga entre la nave y el consignatario. Se ha perdido mucho dinero en tratar de efectuar operaciones o servicios que fácilmente pueden y deben ser ejecutados por el sector privado.

Se mantiene la filosofía de que las multas deben pagarse primero y luego proceder al reclamo. No se logra decisión oportuna a los reclamos, siendo más moroso aún el trámite para recobrar los cargos injustificados.

ENAPU no asume responsabilidad en el cuidado y control que requiere la mercadería en el trayecto a su cargo, que se inicia en el gancho de la nave hasta su llegada al almacén correspondiente y viceversa.

Se basaron en razones injustificadas para cancelar el contrato de servicio privado de remolcadores y reemplazarlo por servicio propio de la Empresa. El resultado se preveía y es desalentador.

Toda nave que fondea en bahía debe hacer a ENAPU un abono por lo que se denomina Uso de Puerto. Este abono es adicional al que cobra por Uso de Muelle. El cobro mencionado se aplica sobre el T.R.B. y no tiene justificación legal alguna. Además existen cobros por falso muellaje cuando las naves no utilizan los servicios de ENAPU, todo lo cual encarece innecesariamente los costos portuarios.

Existen multas en el Reglamento de ENAPU que también las tipifica el Sector Marina, que motivan la posibilidad de aplicar doble multa por una misma falla.

5.- Personal de trabajo marítimo:

El sistema vigente para la contratación y empleo del personal de trabajo marítimo constituye una situación absolutamente anormal e irregular. Se asigna muchas veces personal innecesario y poco calificado, y el agente no puede intervenir para asegurar la necesaria productividad y evitar maltratos o daños a la carga y/o a la nave.

La proliferación de gremios marítimos, en una época en la que se ha simplificado el trabajo marítimo y la excesiva cantidad de trabajadores que las reglamentaciones y la ley exigen para las distintas faenas de carga, contribuyen a que los puertos nacionales sean ineficientes y caros. El exceso de personal en las naves, origina ociosidad, vicios, aumenta los riesgos de accidentes y de hurtos y propicia un manipuleo inadecuado y oneroso de las cargas.

El sistema establecido permite que haya personal que cobra por trabajos no realizados, hecho que nadie puede entender y menos aún el armador extranjero. Los reajustes de las remuneraciones del personal imposibilitan predeterminar el costo del manipuleo de carga.

La CCTM actúa en función de las decisiones del Consejo de Delegados. Su estructura actual y el sistema empleado para definir los asuntos que en ese organismo se plantean, así como presiones de tipo político, han permitido la formalización de condiciones de trabajo que significan improductividad y altísimo costo.

Hay que resaltar el hecho de que el monto de los beneficios sociales de los trabajadores marítimos bordean ya el 400% de su salario.

Es prácticamente imposible negociar adecuadamente más de 50 pliegos de reclamos que anualmente presentan los distintos gremios.

2.4.- ADUANAS

Afirmar que las Aduanas en el Perú son un caos es una perogrullada. Acusaciones de que éstas son burocráticas, corruptas, y que permiten el contrabando y la evasión tributaria, se le hacen cada cierto tiempo, bien sea a través de campañas en algunos diarios y revistas o por declaraciones de algún parlamentario que quiere ganar notoriedad rápida y fácilmente.

Como consecuencia, se proponen ciertas soluciones que, en vez de mejorar, empeoran las cosas. Un ejemplo típico es tratar de modificar la legislación aduanera o los constantes cambios que sufre la legislación sobre remates de productos no retirados oportunamente de los almacenes aduaneros. El cierre de fronteras -la última gran idea del actual gobierno para frenar el contrabando- es otro ejemplo de cómo *no* se debe actuar para frenar este comercio ilegal.

Si lo que se busca es solucionar el problema aduanero se debe empezar revisando las funciones que cumple la Aduana. Tradicionalmente, en el Perú, la principal tarea de ésta ha sido la de fiscalizar el comercio exterior con el fin de recaudar los impuestos correspondientes, los que siempre han representado una parte importante de los ingresos fiscales de la nación. En los últimos años, aproximadamente el 35% de los ingresos del gobierno provienen del comercio exterior y son recaudados por la Aduana.

Por otro lado, y desde hace 30 años, los gobiernos han utilizado el comercio exterior no sólo como una fuente de ingresos fiscales, sino también como una forma de

asignar recursos en la economía -la famosa política de sustitución de importaciones. Prohibiendo la importación de televisores, por ejemplo, trata de promocionar la instalación de fábricas productoras o ensambladoras de dicho producto. A la Aduana, entonces, le cabe una importante responsabilidad en hacer cumplir la política que promueve el desarrollo económico del país.

Desafortunadamente, y a pesar de la importancia de esta institución, ningún gobierno intentó organizarla seriamente proveyéndola de los recursos necesarios para cumplir eficientemente su labor. Parece ser que, dada la dependencia de la economía peruana en el exterior -tanto para proveerse de bienes de capital, de consumo e insumos, como para colocar nuestros principales productos de exportación- ha habido un interés -o complicidad- de todos los gobiernos porque no se cuente con una Aduana eficiente. A nadie le gusta pagar impuestos, y como los derechos de importación son generalmente altos -y, si están exonerados, conseguir la documentación es tan complicado y engorroso-, los importadores prefieren arreglar el problema en la Aduana rápidamente y a bajo costo.

Obviamente, como resultado se recauda menos impuestos y no se logra el objetivo de asignar recursos a los sectores que se desea promover.

En todo caso, la institución encargada de controlar el comercio exterior ha sido la Aduana. Originalmente, ella recibía y controlaba tanto la documentación como la carga, teniendo bajo su jurisdicción los almacenes portuarios. Sin embargo, hace 20 años, las funciones de recepción y almacenaje de la carga fueron transferidas a dos instituciones públicas: ENAPU en los puertos y CORPAC en los aeropuertos.

Finalmente, hace pocos años, se autorizó el almacenaje privado de la carga de importación y exportación, que al competir con ENAPU -especialmente en seguridad y tarifas- presiona a ésta a mejorar sus servicios.

Como los almacenes fiscales adolecen de grandes deficiencias -no hay seguridad para la carga y sus costos de almacenaje son muy altos- la política de promover el almacenaje privado es la más conveniente.

En cuanto a la Aduana, la situación actual es muy grave. A un desgobierno de varios meses, hace poco se nombró un nuevo Superintendente General. Mientras éste aprenda el manejo de la institución y logre rodearse de personal adecuado, pasarán varios meses, por lo que en el futuro inmediato no se prevée ninguna mejora.

Ahora bien, al igual que cualquier institución, la Aduana necesita de recursos humanos, infraestructura y recursos financieros, los que debidamente organizados y administrados son suficientes para lograr su objetivo. Analicemos la situación de cada uno de estos aspectos.

2.4.1.- Organización y funcionamiento

La administración aduanera posee una estructura compleja y excesivamente centralizada que impide un buen funcionamiento y coordinación adecuada de sus dependencias, tanto dentro de la propia Superintendencia General como entre la sede central y cada una de las Aduanas del país. Así, del Superintendente General dependen aproximadamente 30 oficinas.

La intervención directa o indirecta de otras instituciones del sector público en los asuntos aduaneros genera, por falta de coordinación y escasa información de los alcances de las regulaciones de cada institución, desorientación, retrasos, posibilidades de evasión, etc.

La relación entre las Aduanas -que tienen que ver la documentación, aforo, etc., de la mercancía- y las instituciones que regulan los aspectos físicos del embarque, transporte, almacenamiento y otros, no ha sido debidamente sistematizada produciéndose interferencias de serias consecuencias para la seguridad de la mercan-

cía y exagerados retrasos en el aforo de la misma.

Existe asimismo, y en correlación con la complejidad de la estructura organizativa, una excesiva cantidad de trámites, cuya solución demora demasiado tiempo. Si bien desde 1983 la Aduana del Callao tiene computarizado el trámite de importación, no se han sistematizado los relativos a exportaciones y operaciones temporales. El resto de Aduanas, incluida la del aeropuerto, tampoco cuenta con trámites computarizados.

Es importante destacar que el manifiesto de carga de las empresas transportistas, que es la única forma de conocer exactamente el destino de toda carga arribada al país tanto vía aérea como marítima, sigue siendo revisado en forma manual y con considerable retraso, lo que colabora con el desorden imperante en el almacenaje de la carga y en la evasión de impuestos.

2.4.2.- Recursos humanos

La antiguedad de la institución aduanera, las limitaciones de su organización y la falta de una coherente política de personal han derivado en factores limitantes como:

- Bajo nivel de capacitación general y aduanera
- Salarios excesivamente bajos
- Malas condiciones de trabajo, especialmente de infraestructura y material de trabajo.

2.4.3.- Infraestructura

En este aspecto es importante señalar, además del mal estado y falta de capacidad de las instalaciones en los puertos y aeropuertos, la condición de inhabitable en que han sido declarados tanto la Aduana del Callao como otros locales a nivel nacional. Mención especial merecen los puestos de control de resguardo, los que no permiten una labor eficiente del personal.

La Ley de Aduanas actual contempla un porcentaje de la recaudación anual para financiar nueva infraestructura. El Tesoro Público, no ha girado, hasta la fecha (4 años después), los fondos respectivos a la Superintendencia General de Aduanas.

2.4.4.- Limitaciones financieras

Son por todos conocidas las limitaciones que tiene el Estado para proveer de recursos financieros a todos los Ministerios. Sin embargo, y a pesar que la Aduana proporciona un tercio de los ingresos del Tesoro, cada año se le asigna a esta institución únicamente el dinero necesario para pagar sueldos y cubrir algunos gastos de operación: teléfonos, material de trabajo, combustibles, etc.

2.4.5.- Evasión tributaria y contrabando

De la conjunción de todos los problemas anteriores surge la evasión tributaria, la misma que, en su mayor parte, se debe a la defraudación de rentas (ingreso o salida de mercaderías con documentación falseada por declaración de volúmenes y valores inferiores a los reales).

El contrabando (ingreso clandestino de mercancías) explicaría el resto de la evasión tributaria en el comercio exterior peruano.

Hacer de la economía peruana una máquina exportadora debe ser el objetivo de cualquier gobierno con el corto, mediano y largo plazo. La experiencia de Japón, Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong, Singapore y, recientemente, Tailandia nos indica el camino a seguir. Más aún, la Unión Soviética y China también están convenciéndose que exportar o, mejorar dicho comerciar con el exterior, es bueno para un país.

Decimos comerciar, porque no sólo hay que exportar más, también debemos importar más. Lo importante es

lograr que los peruanos produzcamos y exportemos aquello que podemos hacer a bajo costo, e importemos aquello que otros pueden hacer a más bajo costo que nosotros.

En consecuencia, cuanto más eficiente sea comerciar con el exterior, mayores beneficios obtendrá el país. Igualmente, cuanto más eficiente sea el ente recaudador -la Aduana- mayores serán los ingresos fiscales, y mejores resultados tendrá la política de comercio exterior.

Hay que resaltar que cuanto menos licencias y requisitos existan, menos diversidad haya entre las tasas impositivas tanto de importación como de exportación y más bajas sean éstas, más fácil será el control que debe hacer la Aduana. Además, el contrabando tendrá menos incentivos si el arancel es de 10% en comparación a uno del 100%.

Solucionar los problemas detallados en el diagnóstico requerirá de la formación de un equipo de personas que no estén preocupadas de la rutina diaria de la aduana y se dediquen exclusivamente a reorganizarla con el apoyo financiero del gobierno o de algún organismo internacional. Este último deberá también dar asistencia técnica en las diversas áreas aduaneras.

Tanto el Superintendente General de Aduanas como funcionarios, ejecutivos y los administradores de Aduana, son personas que deben dedicarse necesariamente a solucionar los problemas aduaneros diarios, de manera que no tienen tiempo para actuar directamente en las acciones de reorganización, salvo instrucciones de carácter general y de evaluación periódica. Por ello, el apoyo externo es importante.

3.-RECURSOS MARINOS

3.1.- RECURSOS RENOVABLES

3.1.1.- Antecedentes principales

El mar peruano es uno de los más ricos del mundo. Esto es posible debido a la temperatura de sus aguas, a las corrientes marinas predominantes y al afloramiento de nutrientes que permiten el sustento de una gran riqueza y variedad de recursos hidrobiológicos.

A lo largo de la historia reciente de la pesquería peruana, estos recursos han sido explotados en forma poco coherente, en el sentido de que no se hizo el mejor y mayor uso de ellos en favor de su consumo por el poblador peruano.

En los años 40, existieron hasta 69 pequeñas plantas conserveras que iniciaban la actividad industrial pesquera en el Perú. El *dumping* producido por los países de mayor desarrollo pesquero hizo que desapareciera esta industria en el Perú, lo que originó que el 70% de dichas plantas se convirtieran en fábricas de harina de pescado, cuyo número creció en poco tiempo, llegando a ser 200 establecimientos.

Así la explotación sistemática del recurso pesquero en forma industrial y masiva se realiza en el Perú por primera vez con el auge en el mundo de la harina de pescado a partir de la anchoveta. Se desarrolla entonces una técnica de fabricación, de construcción de embarcaciones, de servicios en tierra y de comercialización, orientados a esta actividad que en breve plazo coloca al Perú, sin que esto deba ser motivo de orgullo, como primer productor mundial de harina de pescado. Si bien se demostró una habilidad notable por parte de empresarios peruanos, el producto, aunque generaba importantes ingresos de divisas, no contribuía directamente a la alimentación humana. Se rebasaron los límites de pesca

aconsejables y este exceso de esfuerzo pesquero, así como desfavorables condiciones climáticas concurrieron a casi exterminar la anchoveta, reduciendo la presencia de esta especie a cantidades exiguas.

Las mencionadas condiciones que hacen del mar peruano tan favorable para la presencia de grandes masas de peces, propició la expansión de la sardina, especie de mayores posibilidades alimenticias humanas, que rápidamente ocupó el espacio dejado por la anchoveta. Asimismo, la investigación científica determinó la existencia de una apreciable biomasa de jurel y caballa, posibles también de ser empleados para el consumo humano directo.

Se produce entonces el resurgimiento de una adormecida actividad industrial conservera que antes había empleado el bonito como recurso principal.

Sin embargo, este cambio tan favorable hacia la conservería, y también hacia el congelado de pescado, se inicia utilizando la infraestructura pesquera y de servicios existente para la fabricación de harina de pescado, lo que introduce una fuerte tendencia a seguir considerando esta actividad residual como principal en vista de la gran simplicidad en la producción, fácil comercialización y rápido retorno del capital empleado. No obstante la reducida calidad de la conserva, logra una ubicación en el mercado internacional poco exigente, produciendo un auge económico que permite modernizar algunas plantas, no así las restantes, embarcaciones y servicios, que por lo general siguen siendo los mismos de la década del 50-60.

En la década del 70, se estatiza la industria de la harina y aceite de pescado, monopolizándose la producción y la comercialización a través de Pesca Perú e iniciando la construcción por parte del Estado de grandes complejos pesqueros con la finalidad de permitir el almacenaje de stocks de pescado congelado para regular el abastecimiento y en consecuencia, los precios, efectuar el procesamiento industrial de pescado, y la comercialización

del fresco de origen artesanal. Paralelamente, se construyó uno en la costa y en el interior del Perú destinados a manejar técnicamente la pesca artesanal y procesar y distribuir el pescado al estado fresco y congelado.

La empresa privada ha prosperado ampliando el número de plantas industriales, o todas equipadas adecuadamente para elaborar productos de la mejor calidad, pero la mayor parte operando dentro de los requerimientos legales. Existen distorsiones derivadas del mal estado de gran parte de la pesca que reciben las plantas procesadoras, lo que aparentemente obliga a destinarla a la fabricación de harina. Esto se debe a que las embarcaciones no han sido en su gran mayoría, dotadas de sistemas de refrigeración para la conservación del pescado a bordo. Ademas el manipuleo del pescado desde su extracción de la embarcación hasta su llegada a las plantas, es inadecuado y obedece a prácticas de la época de la harina. Se cumple asi un círculo vicioso que impide el logro de óptimos índices de conversión de materia prima en productos elaborados.

La presencia de importantes stocks de merluza disponibles en nuestro mar, hicieron ver la conveniencia de organizar operaciones conjuntas con flotas pesqueras de arrastre de tecnología avanzada procedentes de Polonia y Cuba principalmente, que inicialmente fueron ventajosas para las partes nacional y extranjera, pero los cambios surgidos a través de los años en los términos económicos en los que se fundamentaban estas operaciones, hicieron que las ventajas para el Perú fueran reduciéndose a favor de la otra parte, por lo que dichas operaciones conjuntas fueron concluidas. Contribuyó a esto en buena parte, el hecho que a fines de la década del 70 la empresa privada adquirió una considerable flota de arrastre destinada a reemplazar a las extranjeras. Desafortunadamente, las dificultades de orden financiero, la complejidad y alto costo de la operación y mantenimiento de una flota de arrastre

usada, además de falta de experiencia administrativa en la conducción de estas operaciones de pesca, y de apoyo estatal, hicieron fracasar este intento en los comienzos de esta década. Recientemente, y en base a la reactivación de parte de esta flota y a la adquisición y donación hecha al Perú de embarcaciones de origen holandés, el Estado ha organizado la empresa FLOPESCA como un nuevo intento de poseer y operar una flota nacional pesquera de altura.

Sin embargo, poco tiempo después, las autoridades del Ministerio de Pesquería, aduciendo la incapacidad de poder solucionar las necesidades de pesca para el consumo humano con naves de bandera nacional, pues los buques de FLOPESCA tenían grandes limitaciones operativas, firmaron convenios con países extranjeros, principalmente con la URSS, que ha generado una masiva reacción en los diversos estamentos nacionales, preocupados, además de los aspectos jurídicos y constitucionales, por la posible depredación que las naves extranjeras pueden ocasionar a nuestros recursos hidrobiológicos. Esta conflictiva situación está aún en proceso, sin embargo ya hay algunos buques efectuando faenas de pesca.

En toda la historia de la pesquería peruana se ha notado una casi absoluta falta de apoyo a la acuicultura marítima y continental, desarrollándose en cambio loables esfuerzos en llevar productos congelados al interior del país. La construcción de piscigranjas es casi nula y la cría de peces en jaulas no ha tenido el auge que por lógica debería haber alcanzado. Lo mismo se puede comprobar con el langostino, las algas y los mariscos.

La pesquería de las especies altamente migratorias tampoco ha merecido la preocupación de los empresarios, a pesar de haberse dado dispositivos legales abriendo las posibilidades de realizarla en condiciones ventajosas. Ya el Estado hizo un intento con la creación de la

empresa PEPESCA destinada a industrializar el atún, pero la descoordinación entre el inicio de las operaciones de la fábrica y la llegada de la flota atunera (defectuosamente diseñada), impidieron tal logro. PEPESCA, aunque llegó a producir utilidades operativas, no pudo solventar nunca la carga financiera de los atuneros. Se tiene conocimiento que una empresa nacional privada ha adquirido estos buques y tratará de efectuar este tipo de extracción.

3.1.2.- Recursos

Actualmente, la pesquería en cuanto al empleo de los recursos naturales renovables disponibles, está en la siguiente situación:

3.1.2.1.- Recursos pesqueros

a.- Anchoveta y sardina, sobre-explotadas
b.- Jurel y caballa, sub-explotada por falta de tripulaciones y una flota adecuada para su extracción
c.- Merluza, medianamente explotada
d.- Ballenas y cachalotes, en moratoria hasta 1990 por la Comisión Internacional de la Ballena, debido a sobre explotación mundial
e.- Resto de recursos: peces, crustáceos, moluscos, razonablemente explotados, y algunos sobre-explotados.

Este conocimiento es aproximado pues IMARPE no tiene los recursos indispensables para hacer el monitoreo de las principales especies.

3.1.2.2.- Acuicultura

a.- Langostinos, en explotación intensiva debiendo elevarse la productividad por hectáreas y el área habilitada con apoyo técnico y económico; se requiere asegurar la provisión de larvas.

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

c.- Resto de posibles actividades de acuicultura, no se realizan o en estado incipiente.

Estas actividades se realizan en un medio marino sujeto a fuertes alteraciones ambientales y bruscos cambios por el fenómeno del Niño, recurrente, y por contaminación en áreas del litoral como Chimbote, Callao e Ilo.

Según información oficial, la biomasa total de las especies evaluadas en nuestro mar ha fluctuado entre los 12 y 25 millones de toneladas. Este total comprende a las biomasas de cada una de las especies evaluadas, las cuales tienen características particulares que determinan la cantidad de extracción permisible sin afectar la conservación de la respectiva especie. El Instituto del Mar del Perú es el organismo encargado de establecer y recomendar dichas cantidades en función de los resultados de los cruceros de investigación que realiza periódicamente.

En la acuicultura continental la hoya altiplánica tiene una biomasa potencial estimada en 90,000 TM., de las que se obtienen alrededor de 4,000 TM. En la hoya amazónica, el desarrollo de la pesquería es incipiente y principalmente de autoconsumo. En todo caso, se considera que para los fines de contribución a la alimentación y a la generación de divisas, la acuicultura existente es mínima y requiere un grande y preferente impulso.

3.1.3.- Flota

En cuanto a la flota pesquera actual, la privada consta de 632 embarcaciones de las cuales 322 abastecen a la industria conservera y de congelado. De estas, solamente 7

tienen un adecuado sistema de refrigeración para la conservación del pescado a bordo. Para abastecer de materia prima a la industria de harina de pescado, existen 310 embarcaciones. Ninguna de las embarcaciones mencionadas posee aparejo apropiado para la pesca de las diferentes especies, excepto la red anchovetera que se usa prácticamente para todo fin, con los consiguientes perjuicios para el uso del recurso, que en algunos casos se maltrata y en otros no se puede capturar. Sólo las embarcaciones de pesca artesanal usan artes adecuadas.

Las flotas en general, son obsoletas, mal mantenidas y presentan permanentes deficiencias operativas derivadas de una irracionalidad endémica que se origina en una falta de relación entre el stock de pesca y la cantidad de bodega disponible, por lo que los ingresos por embarcación resultan insuficientes.

La flota estatal consta de 11 embarcaciones de arrastre de altura de 800 TM y 450 TM; 2 embarcaciones de 100 TM y 2 de 300 TM, refrigeradas, para pesca de cerco. La flota de altura adolece de las mismas deficiencias que la privada de cerco, aunque en este caso, es más grave ya que el mantenimiento que requieren es económicamente más exigente y por lo general no se logran los recursos necesarios, por lo que parte de la flota permanece inactiva por lapsos muy prolongados. Por otro lado, las características de las plantas frigoríficas no son compatibles con las condiciones de nuestro clima, generando algunos problemas de compleja solución.

Es en principio conveniente poseer una flota nacional de altura, bien administrada, que satisfaga los requerimientos internos y de exportación de productos pesqueros, de manera tal que haga innecesaria la presencia de flotas extranjeras. Pero al respecto, no es conveniente que esta flota nacional sea necesaria y únicamente estatal. El Estado debe propiciar la constitución de una flota privada que cuente para su funcionamiento con las mayo-

res seguridades de éxito, esto es, una gerencia idónea, un capital adecuado, un personal a flote y en tierra profesional y técnicamente preparados, limitando la dimensión y composición de la flota estatal a lo estrictamente necesario para sus fines de orden socio-económico.

La flota artesanal está siendo incrementada con embarcaciones de nuevo diseño, construídas en diversas caletas dentro de un programa de 600 unidades financiadas con el Fondo de Reactivación Pesquera.

3.1.4.- Infraestructura

Gran parte de la infraestructura de servicios, esto es, muelles, absorventes, transporte y manipuleo del pescado hasta su transformación, es deficiente por anticuados e inadecuados para el manejo de la materia prima para el consumo humano. Los grandes complejos y terminales pesqueros no están equipados completamente. No hay suficiente abastecimiento de hielo para la conservación del pescado y se sub-utilizan o no se utilizan debidamente las cámaras frigoríficas y las facilidades de atraque disponibles.

3.1.5.- Producción

La producción pesquera principal está basada en la operación de 98 plantas conserveras, 38 de congelado, 20 de productos curados y 98 plantas de harina de pescado, de las cuales 36 son de Pesca Perú (de las que 12 están operativas) y 62 de las plantas de la industria privada.

La producción está demandando aproximadamente la materia prima siguiente:

	TM.	%
CONSERVAS	200,000	5.3
HARINA	3'500,000	92.3
CONGELADO	30,000	0.8
CURADOS	60,000	1.6
	3'790,000	100.0

Como vemos, esta es una gran distorsión en el empleo de la materia prima, que debe ser corregida. Si se considera que la prioridad corresponde a la producción para consumo humano, debe desarrollarse un gran esfuerzo para incentivar esta producción y promover paralelamente el consumo popular, abaratando sensiblemente el pescado en relación con otras carnes menos abundantes. El consumo per cápita, es de aproximadamente 12 kg. por año, sumamente reducido en comparación con el de otros países como el Japón.

En general, debe tenderse a extraer todo el recurso disponible según las recomendaciones del IMARPE, para garantizar su conservación, dándole un uso que priorice la producción para el consumo humano, sistemáticamente incrementado, para el consumo interno y para la exportación, y el resto que no pueda procesarse como alimento, debe destinarse para el consumo humano indirecto, como harina.

Siendo el mercado externo muy competitivo, el control de la calidad de los productos debe ser estricto y eficaz para asegurar el cumplimiento de las normas internacionales más exigentes.

La actividad empresarial del Estado en el sector abarca casi todos los rubros productivos y es gravitante en la producción total. Adolece de un exceso de personal sobre todo en PESCA PERU y en EPSEP. En este sentido, es necesario redimensionarlas con la finalidad de hacerlas eficientes y que limiten su presencia a la función social y

de regulación que debe cumplir el Estado en un país de las características socio-económicas del Perú. Lo que no cumpla con esta función, debe ser privatizado o liquidado.

3.1.6.- Trabajo

El trabajador pesquero, desde que se inició la pesquería masiva, ha cumplido sus funciones en base a la propia experiencia, transmitida de persona a persona, sin que haya habido una tecnificación sistemática. Se han hecho esfuerzos esporádicos para elevar el nivel técnico del trabajador y actualmente una escuela técnica está habilitándose en Paita. Una bolichera puede eventualmente ser operada en forma poco técnica, aunque esto no es deseable; un buque de altura requiere necesariamente personal profesional y técnico que es preciso preparar en forma integral.

Es conveniente también propiciar en los pescadores, tripulantes y sus familiares, la posibilidad de que mediante su esfuerzo, puedan acceder a la propiedad individual o familiar de medios de producción como una manera de que la competencia libre, perfeccione los servicios que presten. Para esto el trabajador debe tener acceso fácil al crédito y a la correspondiente asesoría.

3.1.7.- Investigación científica y tecnológica

Para conocer nuestra realidad pesquera es indispensable contar con los medios adecuados: humanos (científicos nacionales y extranjeros), materiales (buques y equipos ad-hoc) y económicos (rentas y créditos). Debe crearse conciencia en el sentido que las recomendaciones del ente técnico-científico, IMARPE, que se supone están basadas en un cabal conocimiento del asunto de su competencia, deben ser respetadas para proteger el recurso marino de su mal uso.

La asignación presupuestal para el IMARPE es insuficiente, lo que no le permite contar con personal idóneo suficiente ni operar sus unidades con la intensidad necesaria para la obtención de la información básica indispensable para cumplir su importante función.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que es incoveniente la dependencia que existe de este instituto de investigación científica, respecto de un sector de la Administración Pública, la que por razones políticas puede mediatizar, como ha ocurrido, la labor científica que le corresponde.

El IMARPE debe ser una institución totalmente autónoma, del más elevado nivel profesional y científico, y de la más absoluta credibilidad, que pueda garantizar el conocimiento cabal de nuestros recursos y los factores que los afectan.

3.1.8.- Acción crediticia

Es fundamental que el Estado no sólo norme, oriente y controle la actividad pesquera sino que busque y propicie el crédito en el país y en el extranjero para financiar la inversión y el desarrollo de la pesquería en todas las fases del proceso productivo.

Asimismo, debe propiciarse la disponibilidad de créditos especialmente destinados a las empresas pesqueras familiares y a los pescadores artesanales para que estos, mediante su esfuerzo y trabajo debidamente remunerado, puedan acceder a la propiedad de nuevos medios de producción.

Se justifica así que, dadas las características peculiares de la pesquería, se cree una entidad financiera especializada de fomento a la pesquería.

3.1.9.- Limitaciones de la acción del Estado

El empresario debe impulsar su función productiva

conjuntamente con el trabajador. El Estado debe limitar su acción a la normatividad, orientación y control de su competencia. Su acción empresarial se debe limitar a la función social que la situación socio-económica del país exija, debiendo tender a la privatización progresiva de esta acción a medida que vayan desapareciendo las causas que motivan su presencia. A partir de ese momento, la acción empresarial del Estado sólo será subsidiaria y en la medida que fuera estrictamente necesaria.

3.2.- RECURSOS NO RENOVABLES

Una de las metas que persiguen los países desarrollados es ser cada día menos dependientes, en cuanto a su abastecimiento de materias primas mineras.

Esta situación ha incentivado a los países industrializados a desarrollar la tecnología marina orientada hacia la búsqueda de recursos minerales.

La existencia comprobada de recursos minerales y energéticos en los fondos marinos, ha motivado el cada vez mayor interés de los países, en su explotación y aprovechamiento, sobre todo que con el desarrollo de la ciencia y tecnología, se han alcanzado apropiados niveles para ello.

La extracción del petróleo existente en el zócalo continental se viene realizando ya desde hace varias décadas, especialmente desde que, como consecuencia de los precios mundiales del petróleo, se hacen rentables hasta los procedimientos de extracción secundaria, que han permitido reactivar algunos pozos que habían dejado de ser explotados.

En el Perú, la extracción de petróleo del zócalo continental, se viene realizando en la zona norte del país, de modo satisfactorio, aunque en forma relativamente limitada, pues decisiones políticas del actual gobierno han dado a PETROPERU la total responsabilidad para su explotación, y como consecuencia de las grandes limitaciones en el aspecto económico de la empresa y su subsidiaria, sus labores

son mayoritariamente extractivas, no habiéndose logrado los resultados que se requieren en el campo de la exploración y búsqueda de nuevas áreas.

Un aspecto muy importante en esta actividad es el elevado riesgo que ofrece para una posible contaminación del medio marino, no sólo por la complejidad de las operaciones propias, sino porque además constituyen obras que aún cuando sobresalen del nivel del mar y son visibles en condiciones normales, ofrecen peligro a la navegación como lo han demostrado algunos accidentes en otras partes del globo terrestre. Afortunadamente, las condiciones promedio de un mar como el nuestro, no contienen la amenaza de tormentas u otros fenómenos naturales que han causado grandes daños en estas obras, en otros lugares.

En lo referente a los recursos minerales existentes en el mar, principalmente los denominados "nódulos de manganeso", se tiene conocimiento de la existencia de grandes yacimientos especialmente en la parte centro norte de la cuenca del Pacífico, especialmente en el cinturón que se extiende entre los 6 y 20 de latitud norte y los 110 a 180 de longitud oeste. Los yacimientos más ricos encontrados hasta hoy están en la zona internacional, lo que constituye un gran interés para nosotros, siendo muy lamentable no ser miembros de la Convención sobre el Derecho del Mar, mediante el cual tendríamos un acceso directo con voz y voto en las actividades de la autoridad internacional que de acuerdo a la convención, administrará la explotación de los fondos marinos de esta zona. Los nódulos de manganeso constituyen una nueva fuente de níquel, cobalto, cobre y manganeso principalmente. Frente a las costas de Sudamérica, fuera de la jurisdicción nacional, existen depósitos ricos en níquel, principalmente.

La tecnología de explotación está en una etapa muy avanzada de desarrollo, estimándose en el área señalada en el Pacífico norte una inversión de 261 millones de dólares para la recuperación de 86,000 toneladas métricas al año de

níquel, considerando un 10% de los costos de capital para amortización y otros 10% por depreciación.

Estos depósitos motivan gran interés de las empresas transnacionales y organizaciones que están investigando sobre la extracción y explotación de los nódulos, debiendo considerarse también dentro de su interés, los depósitos que pudieran encontrarse en las áreas de jurisdicción nacionales y cuya explotación constituye un potencial comercial para dichas empresas y organizaciones así como para los países involucrados.

En el Perú no se conoce aún el potencial existente de estos recursos en nuestro dominio marítimo, siendo por lo tanto necesario formular un plan que permita en un tiempo apropiado conocer su realidad y proyectar su utilización futura.

Para un país en que la minería es gravitante para la economía nacional, este conocimiento así como las proyecciones que se hagan para su empleo, son de gran importancia, pues el volumen de minerales que se obtengan de los nódulos reemplazará a igual volumen de los que se consiguen por los métodos convencionales de la minería terrestre, pudiendo causar un gran deterioro a las economías que sólo utilicen los actuales sistemas.

La explotación unilateral de los fondos oceánicos traería como consecuencia un desequilibrio en la economía de los países productores de níquel, cobre, cobalto y manganeso; por ello, en la Conferencia sobre el Nuevo Derecho del Mar se ha propuesto un sistema de compensación u otras medidas de asistencia para el reajuste económico, incluida la cooperación con los organismos especializados y otras entidades internacionales, para ayudar a los países en desarrollo cuyos ingresos de exportación o cuya economía sufran serios perjuicios como resultado de una disminución del precio o del volumen de mineral exportado, en la medida en que tal disminución se deba a la explotación de los fondos oceánicos.

El elemento fundamental de la política de recursos minerales es la limitación de la producción de metales de la "Zona" cuyo concepto básico es el desarrollo equilibrado de las fuentes de los fondos marinos y las fuentes terrestres tradicionales de suministro de metales.

Todas las fórmulas propuestas para limitar la producción de los fondos marinos se expresan en función de la producción de níquel, aunque de los nódulos polimetálicos también se obtendrán cobre, cobalto y manganeso y otros metales trazas. Esto se debe fundamentalmente, a que se cree que son mayores las posibilidades de que se produzcan perturbaciones en el mercado de níquel y el por qué, los portavoces de los países industrializados han relacionado la economía de la explotación de los nódulos con la producción de níquel a partir de éstos.

Por lo expuesto, las fórmulas de limitación de la producción tienen por objeto determinar la parte del mercado de níquel en la que pueden participar las entidades que exploten los nódulos.

Cabe señalar que el Art. 151 del texto de la Convención, establece la compensación económica para aquellos países cuya economía sea afectada por las actividades en la "Zona"; sin embargo, lo que no está definido es que porcentaje de tal compensación recibirán dichos países y qué porcentaje las empresas de tierra que exploten los metales que se obtendrán de los fondos marinos, empresas que por otra parte y en la mayoría de los casos pertenecen a los países industrializados.

Merece destacar el hecho de que se prevée que la minería marina será altamente competitiva con la minería tradicional terrestre, aventurándose a decir que aquella sería más económica. De ser ésto cierto, se correría el peligro que los grandes consorcios mineros orienten sus inversiones hacia la minería marina y no hacia los depósitos terrestres, acarreando los consiguientes efectos negativos, que indudablemente a largo plazo afectarán negativamente la explo-

tación de nuestros pórfidos de cobre.

La Convención sobre el Nuevo Derecho del Mar señala los derechos de los estados ribereños en materia de investigación científica y preservación del medio marino; asimismo, se establecen los lineamientos acerca del rol de la autoridad internacional y la empresa en lo que se refiere a la explotación de los fondos marinos y la transferencia de tecnología hacia los países en desarrollo, entre otras facultades.

De lo mencionado, se desprende que los países en desarrollo como el Perú muy pronto tendrán que prepararse para:

- Lograr su participación efectiva
- Lograr su desarrollo científico y tecnológico marino, que les permita conducir sus propias investigaciones y/o estar capacitados para recibir la transferencia de conocimientos.

Por las razones anotadas, es imperativo que el Perú programe sus futuras actividades en materia de minería oceánica con un criterio amplio, que permita su desarrollo multidisciplinario en forma armónica y sistemática, en concordancia con la preservación del medio.

4.- *LA INDUSTRIA DE CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES*

4.1.- CONSTRUCCION NAVAL DE BAJO BORDO

A partir de 1954, como consecuencia del llamado "milagro de la anchoveta", se produjo el "boom" de las construcciones navales que requería el súbito desarrollo de la industria pesquera.

Gradualmente la pequeña bolichera de madera fue siendo sustituida por embarcaciones de metal, de cada vez mayor capacidad. Asimismo, los pequeños astilleros artesanales fueron dando paso a otros mayores y mejor organi-

zados, los cuales construyeron embarcaciones mejor equipadas y más eficientes, con las que el Perú alcanzó los elevados niveles de explotación que la abundancia del recurso permitía, hasta que en la década del 70 se hizo evidente la sobre capacidad de pesca, creándose una situación de crisis en 1972, que determinó una rápida caída en los niveles de captura de anchoveta.

Muchas embarcaciones quedaron sin uso, algunas se han vendido al exterior y otras se trataron de usar en la extracción de otros recursos disponibles, pero en resumen la industria de construcción de embarcaciones pesqueras tuvo un declive del cual no se ha recuperado hasta la fecha.

Es importante señalar que ha sido demostrada la capacidad para construir este tipo de embarcaciones, y que su nivel depende de las necesidades que se establezcan para cubrir la demanda que origina la actividad pesquera nacional. La construcción de buques pesqueros es por lo tanto una consecuencia de la actividad pesquera y no la causa que permita establecerla.

Esta posibilidad para el desarrollo de la construcción naval se incrementará, cuando la política pesquera nacional contemple no sólo los recursos existentes en las aguas cercanas de nuestro mar, sino que se proyecte a todo el dominio marítimo y más allá de estos límites, ingresando a las áreas de extracción internacional.

Dentro de la capacidad nacional para construir este tipo de embarcaciones, cabe recordar el nivel alcanzado por la ex-Empresa PICSA, hoy SIMA-CHIMBOTE, la cual además de embarcaciones pesqueras ha construido, remolcadores y 5 patrulleras guardacostas.

4.2.- CONSTRUCCION NAVAL DE ALTO BORDO

En el Perú la construcción naval de alto bordo está directamente relacionada con los Servicios Industriales de la Marina. Desde que en 1958 fuera lanzado al mar el BAP

Zorritos, hasta la fecha, el SIMA ha construido 9 buques petroleros, 2 cargueros, 4 graneleros, 1 multipropósito, 1 buque de investigación científica y 2 fragatas misileras, todos ellos con la más alta clasificación que evidencia los elevados niveles de calidad y profesionalismo con los que se ha realizado esta industria. Sin embargo, es necesario conocer la problemática en la que se desarrolla, así como los aspectos más importantes que se deben considerar.

La problemática de las construcciones y reparaciones navales se ubica dentro del marco de referencia que establecen las siguientes actividades: defensa nacional, actividad naviera nacional y actividades industriales conexas, todas ellas vinculadas profundamente con el desarrollo nacional. Varios aspectos muestran claramente su importancia, de los cuales podemos señalar los siguientes:

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

Es indudable que los astilleros nacionales, máxime en una época de crisis económica como la que estamos viviendo, requieren de apoyo oficial para poder colocar su producción a precios competitivos con el mercado mundial, dado que hay exceso de flota mercante en el mundo de hoy y éste se vende a precios y condiciones muy favorables; pero es importante señalar que las facilidades que puedan darse a las construcciones navales pueden y deben ser recuperadas fácilmente por el Estado como consecuencia de las operaciones comerciales que hagan las empresas navieras. Es inconcebible que se haya gastado tanto dinero en tratar de reflotar una empresa naviera, la CPV, cuya administración ineficiente, además de las irregularidades tan conocidas, sólo ha hecho arrojar pérdidas cuantiosas y continua en el mismo rumbo, mientras que por otro lado se

niega un adecuado apoyo que permitiría a empresas navieras eficientes adquirir buques construidos en el Perú y obtener con su operación beneficios reales para ellas y para el país.

Fatalmente la industria de construcciones navales siempre ha estado influenciada por una visión no muy clara de sus posibilidades y no ha llegado a desarrollarse a los niveles que proyectaba su potencial.

A raiz del lanzamiento tan exitoso del BAP Zorritos, nació el interés de firmas extranjeras, tales como Verolme, y Wartsila que deseaban establecer una sociedad mixta, lo que por diferentes motivos no pudo concretarse, motivando que Verolme, por ejemplo tuviese esta relación con el gobierno del Brasil al igual que la firma japonesa Ishikawajima-Harima estableciendo, una industria de construcciones navales cuyo elevado nivel y éxito alcanzado todos conocen.

Posteriormente se abrieron posibilidades para relanzar la industria, cuando en la década del 60 se estableció el Acuerdo de Cartagena, llegándose a formular un plan para diez años, el que fatalmente no pudo concretarse a pesar de las inversiones efectuadas por el SIMA.

Actualmente la flota mercante nacional es muy antigua y está requiriendo adecuados planes para su renovación; en base a estas necesidades y a consideraciones, tanto realistas cuanto compatibles con el interés nacional, debe propiciarse la formulación de un plan que proyecte el futuro mediato e inmediato de la industria de construcciones navales que satisfaga apropiadamente los requisitos de las empresas navieras y permita acceder al mercado internacional a precios competitivos.

4.3.- REPARACIONES NAVALES

En lo referente a las reparaciones navales, el SIMA-PERU cumple también una importante función, teniendo

capacidad para mantenimiento de nuestras naves. Sus facilidades para carena, sin embargo, llegan sólo a cubrir una parte de nuestra flota mercante, viéndose precisados algunos buques a buscar este servicio permanentemente en el extranjero, en diques apropiados para su tamaño. Compatibilizando los requerimientos operativos de las naves que llegan a nuestros puertos, con nuestras capacidades en los diversos tipos de reparaciones, y propiciando costos a niveles competitivos se podría promover esta actividad, que a la fecha demuestra su potencialidad como se aprecia en las reparaciones que se hacen entre otros ejemplos, a los buques pesqueros soviéticos presentes en las cercanías a nuestro dominio marítimo.

En cuanto a los buques pequeños y embarcaciones menores, existen diversas instalaciones a lo largo del litoral, muchas de ellas a nivel artesanal, que solucionan sin embargo, a pesar de sus limitaciones, las necesidades prioritarias presentadas. Un incremento del cabotaje o de la actividad pesquera requerirá redimensionar estos servicios para lo cual se sera necesario proporcionar estímulos y apoyo.

5.- *INVESTIGACION CIENTIFICA Y TECNOLOGICA MARITIMA*

5.1.- GENERALIDADES

A nivel nacional no existe aún una política de investigación coordinada y compulsada de las entidades y reparticiones del Estado, empresas públicas y privadas, universidades y personas naturales y jurídicas tanto nacionales como extranjeras, para hacer efectivo el estudio del mar, los fondos marinos y las aguas continentales y su aprovechamiento, especialmente de los recursos contenidos en ellos. Dicha situación se traduce en duplicidades, interferencia y en omisiones de investigación en determinadas áreas y recursos en desmedro del país, al no permitir

un estudio más completo y consecuentemente tampoco un uso más pleno. La no claridad del esfuerzo nacional para insertar la política científica y tecnológica en el desarrollo del país, determina por extensión la no canalización de recursos y medios para potenciar su importante rol. Y en el ámbito internacional ello determina que no se aproveche al máximo las diversas fuentes de cooperación, tanto crediticias como de asistencia técnica.

Existen asimismo áreas en las actividades marítimas en las que se hace evidente la ausencia de un esfuerzo constante para la promoción del nivel científico tecnológico.

Es necesario establecer una política de investigación científica, la que deberá estar orientada al interés nacional y enmarcada en los avances internacionales tanto científico tecnológicos, como jurídicos, contenidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

5.2.- EL INSTITUTO DEL MAR DEL PERU

En el campo de la investigación oceanográfica las principales verificaciones científicas de la Corriente del Perú, se deben al explorador, naturalista y humanista alemán, Alexander von Humboldt, sin embargo, aun cuando no fue él quien descubrió esa corriente, porque ésta era ya conocida por los pescadores indígenas, su contribución al estudio de la misma tiene un inmenso valor.

Después de Humboldt vinieron al Perú en diversas expediciones oceanográficas, eminentes científicos cuyos estudios tuvieron sólamente un carácter secundario respecto de otros objetivos principales, por lo tanto, algunas de sus conclusiones se resienten de falta de consistencia y de sistematización a causa de la diversidad de los fines perseguidos o por estar basados únicamente en observaciones simples en la capa superficial del mar.

Dentro de los esfuerzos realizados por personal peruano, cabe resaltar los de la Compañía Administradora del Guano,

que dedicó durante varios años a gran parte de su personal especializado a obtener conocimientos, llegando a acumular un caudal de información hidrobiológica destinado principalmente a no desorganizar la ecología de la corriente peruana.

El estudio integral de la corriente del Perú constituye un complejo problema de Oceanografía física, química y biológica. Entendiéndolo así, fue un marino peruano, el capitán de navío don Camilo N. Carrillo, quien en el año 1892 siendo Vice-Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima, hizo resaltar la conveniencia de un examen prolijo y continuado de la referida corriente, a fin de revelar lo desconocido que pudiera haber en el variado conjunto de sus fenómenos y propiciando, con visión profunda, la fundación de un Centro de Estudios Oceanográficos permanente en el Perú. La concepción del comandante Carrillo constituyó desde entonces, un tenaz y permanente anhelo de la Marina de Guerra del Perú.

En el año 1954 el entonces Jefe del Estado Mayor General de Marina, recogiendo sugerencias del Cuerpo General de la Armada y de entidades dedicadas a realizar estudios oceanográficos y biológicos, pero en forma separada o independiente, recapituló en un memorándum fechado el 15 de setiembre y dirigido al señor Ministro de Marina de aquella época, la fundamentación de un proyecto de Resolución Suprema para la creación de un organismo que se denominaría "Consejo de Investigaciones Hidrobiológicas" cuya principal misión sería la de coordinar e intensificar los estudios hidrobiológicos con miras al mejor aprovechamiento y control de dichos recursos.

El 24 de noviembre se expidió la Resolución Suprema Nº 390 creando el Consejo de Investigaciones Hidrobiológicas como entidad responsable de la coordinación, revisión y aprobación de planes y programas de investigaciones científicas.

El Fondo Especial de las Naciones Unidas aceptó el 08

de diciembre de 1959 contribuir económicamente para la creación de un Instituto de Investigación de los Recursos Marinos, convenido por el Gobierno del Perú, el Fondo Especial y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.

En el año 1964, por la fusión del Consejo de Investigaciones Hidrobiológicas y del Instituto de Investigación de los Recursos Marinos, el Gobierno crea el Instituto del Mar del Perú como Organismo del Sub Sector Público Independiente dentro del Sector Marina, el mismo que tiene igual misión que la que compartieron las dos entidades que le dieron orígen.

Por Decreto Ley Nº 18107, del 06 de enero de 1970 se crea el Ministerio de Pesquería y por Decreto Ley 18121, ley orgánica del sector Pesquero, el Instituto del Mar del Perú pasa a integrar ese sector.

Es evidente que nada de lo que ocurra en el mar puede ser ignorado por la Marina del Perú y mediante su intermedio, por todo el país. La Marina no puede estar alejada de la actividad de un instituto científico y tecnológico destinado al conocimiento del mar y sus recursos y menos habiéndolo creado y formado llevándolo a niveles muy altos y reconocidos mundialmente.

La Marina de Guerra del Perú está encargada de velar por la seguridad integral del país, ello involucra el concepto de hacer respetar nuestro mar, no hay sin embargo jurisdicción posible sin conocimiento adecuado, porque para el pleno aprovechamiento del mar y la correspondiente soberanía dentro del concepto jurídico precisamos de una institución que nos dé el conocimiento necesario respecto de los recursos renovables y no renovables de todo orden que el mar contenga, asi como en el suelo y subsuelo, además de muchos otros aspectos y potencialidades relacionadas con el desarrollo del país y de su seguridad.

La decisión de pasar el Instituto del Mar del Perú al sector pesquero resultó catastrófica; a partir de ese momento co-

menzó el deterioro de la institución, primero con la pérdida de la autonomía científica, desde que el futuro de la carrera científica de sus excelentes miembros, se vio amenazado y constreñido por la burocracia del Ministerio de Pesquería, que no podía soportar recomendaciones que le incomodaban. El Ministerio no puede ser juez porque es parte. No resiste la tentación de mantener empresas ineficientes y depredadoras como Pesca-Perú, le obsesiona obtener divisas con poca inversión por medio de la harina y aceite de pescado y presentar una buena imagen en el gabinete ministerial, aunque en el futuro inmediato no se cuente más con los recursos depredados. No acepta dar las reglas de juego para mantener un equilibrio adecuado entre la magnitud de las flotas, el número y capacidad de las plantas de transformación y la disponibilidad de biomasa pescable de cada especie, que asegure una buena pesca y a la vez la recuperación de los niveles de biomasa; dando permanencia en la explotación y mantenimiento del ecosistema.

Después de la pérdida de autonomía científica, ha perdido recursos económicos y como consecuencia gran número de científicos. No tiene facultad para escoger su personal, recibe funcionarios politizados y burocratizados. Ha perdido el control de la excelente biblioteca especializada con que contaba. Sus buques no operan en la mar por falta de recursos económicos y de una dirección ejecutiva que impulse eficientemente estas actividades fundamentales, si no hay operaciones en la mar no hay investigación científica completa y por lo tanto la institución no cumple su misión.

Esta situación empeora por el hecho que no se está cumpliendo asimismo, con la investigación científica que requiere la explotación de los recursos no renovables.

Finalmente, y tal vez lo más grave, en la práctica no puede informar a la opinión pública del resultado de las investigaciones y de sus recomendaciones, porque consideran esta información como interferencia a la política pesquera, la que muchas veces se conduce contrariando el resultado

de la labor científica, único elemento de juicio que permite una adecuada administración de los recursos.

Es indispensable pues, reubicar el Instituto, con un status lo mas autónomo posible, en el sector Marina. Con recursos propios intangibles, con facultades para relacionarse con todas las entidades científicas, nacionales y extranjeras. Que pueda celebrar convenios científicos y recibir aportes de organismos internacionales, empresas privadas y públicas, bajo el control de la Contraloría General de la República en asuntos económicos y financieros, y con la obligación de hacer públicos los resultados de sus investigaciones relacionadas con el desarrollo nacional.

6.- *AUTORIDAD MARITIMA*

6.1.- GENERALIDADES

La ley orgánica de la Marina de Guerra del Perú, aprobada por Decreto Legislativo Nº 438, del 27 de setiembre de 1987, establece que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, es el órgano que planea, norma, dirige y controla las actividades en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre del territorio de la República; lo relativo al personal y material de la Marina Mercante Nacional, pesca y náutica deportiva; trabajo marítimo y otras actividades afines, protección del medio acuático, sus recursos y riquezas naturales; seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lago navegables; seguridad y vigilancia de puertos y muelles; así como la represión del contrabando y de cualquier otra actividad ilícita en el ámbito de su jurisdicción.

El Director General de Capitanías y Guardacostas es la autoridad marítima, fluvial y lacustre a nivel nacional.

Los Jefes de Distrito Marítimo, fluvial o lacustre, son las autoridades marítimas a nivel regional y los capitanes de puerto las autoridades marítimas a nivel local y desempeñan sus funciones como delegados del Director General de Ca-

pitanías y Guardacostas, siendo los encargados de fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales o reglamentarias dentro del ámbito de su jurisdicción.

En el extranjero, las funciones de autoridad marítima son realizadas por el cónsul peruano que tenga competencia en el puerto o lugar en que se halle la nave que requiera la intervención de la autoridad marítima peruana.

Entiéndese por Autoridad Marítima, la atribución conferida a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, para que en representación del Estado, ejerza jurisdicción de control, vigilancia, seguridad y protección de los recursos y de las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, garantizando su soberanía.

A nivel internacional es reconocido, de acuerdo con lo establecido en los convenios internacionales, como la Administración Marítima, y por ello encargado de la aplicación de las normas establecidas en los convenios emitidos por la Organización Marítima Internacional OMI, tales como: Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Prevención de la contaminación del mar por los buques, con hidrocarburos y otras sustancias tóxicas, Búsqueda y rescate marítimo, "Formación, titulación y guardias de la gente de mar", y otros; asi como los Convenios Internacionales emitidos por la Organización Internacional del Trabajo O.I.T. relativos a la gente de mar, y que han sido aprobados por el Perú.

El ámbito de jurisdicción de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, establecido en el Reglamento de Capitanías y de las actividades marítimas, fluviales y lacustres aprobado por Decreto Supremo Nº 002-87-MA del 09 de abril de 1987, es el siguiente:

a) Las aguas del dominio marítimo hasta las 200 millas marinas, los ríos y lago navegables de la República.
b) Las costas hasta la línea de más alta marea del mar y las riberas hasta la línea de más alta crecida ordinaria en las márgenes de los ríos y lago navegables.

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

La situación actual de la Dirección General, en el cumplimiento de su misión y funciones, es la siguiente:

La Organización en general viene cumpliendo con la misión y funciones establecidas en el Reglamento de Capitanías y de las actividades marítimas, fluviales y lacustres con limitaciones tanto en personal cuanto en material, debido principalmente a la puesta en vigencia de los nuevos convenios internacionales y sus reglamentaciones, que han traido como consecuencia una ampliación en las funciones por cumplir, lo que significa un mayor esfuerzo, tecnificación y equipamiento así como una mayor capacitación del personal.

Por este motivo, se requiere tener más unidades para llevar a cabo dichas tareas o funciones, incluyendo los medios aéreos convenientes y, asimismo, dotar a las capitanías de puerto, de la infraestructura y medios necesarios, considerando también a las estaciones costeras, para garantizar un apropiado Sistema de Comunicaciones Marítimas.

En lo que respecta al personal, se presentan los siguientes problemas:

a.- Personal Superior:

Falta de personal superior en cantidad y calidad, por no haber existido continuidad en el llamado de postulantes por promociones, para su formación como oficiales guardacostas, así como, por haberse asimilado personal de otras procedencias no formados adecuadamente en las funciones a cumplir, o deficientemente motivados para el cumplimiento de dichas tareas; parte de estas necesidades se han resuelto con la capacitación recíbida por algunos oficiales superiores, en la Universidad Marítima en Mallmo-Suecia, lograda a través de la OMI, pero se requiere continuar y profundizar este programa.

b.- Personal Subalterno:

Falta de personal en cantidad y calidad, por no haber existido continuidad en el llamado de postulantes y en el funcionamiento de las escuelas de formación, asimismo el tiempo de formación académica, de las primeras promociones, ha sido insuficiente, considerando que las funciones del personal guardacostas son de muy alta responsabilidad y requieren de una formación integral más completa y especializada hacia las funciones por cumplir.

c.- Personal Civil:

El personal profesional civil con que cuenta la organización es mínimo, a pesar de que existen requerimientos para su participación, como por ejemplo en las áreas de inspecciones técnicas, prevención de la contaminación del mar, manipuleo, estiba y almacenamiento de carga peligrosa y otras; este personal cuyo costo de formación no incide en el presupuesto de la institución, puede reemplazar en muchos casos a personal militar, con la ventaja adicional que la mayor permanencia en sus cargos le dan continuidad a las tareas de la administración.

6.2.- *CONFORMACION DEL PRESUPUESTO DE LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS*

En lo que se refiere a la problemática presupuestal, la Dirección de Capitanías y los organismos correspondientes, cubren sus gastos con ingresos propios y con lo que da el tesoro por intermedio de la Marina de Guerra. Con estos últimos se cubren principalmente, los gastos por remuneraciones del personal, siendo los ingresos propios, los que permiten cubrir gastos que demandan las actividades operativas. Respecto a los gastos de inversión, los recursos se obtienen con partidas especiales que gestiona la Marina de Guerra, pues estos no han sido suficientes para las necesidades reales, por lo que se hace indispensable la creación de un canon o leyes especiales que garanticen los fondos de inversión necesarios.

6.2.1.- *Recursos propios*

La conformación estadística de los ingresos propios de la Dirección General, en los últimos 5 años, es como sigue:

Multas por infracciones.....	11.6%
Tarifas por servicios técnicos, control y supervisor..	85.4%
Otros.....	3.0%

Lo cual hace ver que el rubro tarifas, si no hay aportes de partidas especiales, es la fuente de mayor ingreso del presupuesto, y su correcto dimensionamiento es el que permitirá solventar los gastos operativos de la Dirección General.

Las multas constituyen un ingreso variable, el cual si bien es importante, no es predecible, aunque puede estimarse estadísticamente que estén de acuerdo a las cifras anteriormente indicadas.

Hasta el primer semestre del año 1984, el monto de las tarifas era referido al sueldo mínimo vital, y a partir del segundo semestre de dicho año, hasta la fecha, referido a la unidad impositiva tributaria.

El análisis de la relación existente entre el índice inflacionario oficialmente establecido por el INE, y la variación de la U.I.T., ha mostrado que la razón de incremento de la U.I.T. respecto a la inflación es negativa, el movimiento inflacionario acumulativo, desde el año 1983 al año 1987 inclusive, fue de 577.8%, mientras el incremento de U.I.T., para el mismo período, fue de sólo 317.6%.

De continuarse la situación actual, el poder adquisitivo de la Dirección General continuará decreciendo, afectando cada vez más las posibilidades para el cumplimiento de su misión y funciones.

Es necesario contemplar un cambio en el método de aplicación tarifaria, con un régimen que compense los efectos de la inflación y permita llevar a cabo un adecuado programa de acción.

El análisis económico de ingresos versus egresos requeridos, muestra que en las condiciones actuales no es posible preveer, para el mediano plazo, el desarrollo estructural de la Dirección General, sino fundamentalmente el mantenimiento y funcionamiento de la misma, lo que constituye una limitación.

Las unidades guardacostas de superficie y aéreas son el elemento operativo fundamental de la organización, y es a través de ellas que debe ejercitarse la autoridad marítima, fluvial y lacustre; sin embargo, estas unidades, tanto en el mar, ríos y lago, presentan una crítica situación, la cual ha sido permanentemente sobrellevada mediante acciones paliativas, por lo cual es necesario se plantee un programa económico, para obtener en corto plazo, la capacidad operativa mínima indispensable que hoy no se posee, y en mediano plazo, la cobertura de las necesidades operativas reales.

6.3.- SUPERPOSICION DE FUNCIONES EN EL AMBITO DE JURISDICCION DE LA AUTORIDAD MARITIMA

Además de los problemas ya expuestos debido a las limitaciones propias, la autoridad marítima, en el cumplimiento de su misión y funciones, encuentra en forma permanente superposición de funciones en el ámbito de su jurisdicción con otras autoridades u organismos, así tenemos:

6.3.1.- Dirección General de Transporte Acuático

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones normada en el D.L. Nº 096 del 29 de mayo de 1981, Título IV, Capítulo VII, Art. 28 inciso b) Ley de Organización y funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Se han presentado problemas con esta Dirección General en el sentido que propician que su Director General sea denominado Autoridad Marítima y el Director General de Capitanías y Guardacostas tenga la denominación de Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre Naval.

Asimismo, en el año 1986, la Dirección General de Capitanías detectó y obtuvo una copia de un proyecto de ley de Reestructuración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con el cual la Dirección General de Transporte Acuático asumía en forma suplementaria a las funciones que cumple actualmente, las funciones que tienen la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina. Este proyecto de ley fué puesto en manos del Sr. Ministro de Marina, quien intervino a su nivel para neutralizar la dación de dicha ley.

6.3.2.- Empresa Nacional de Puertos

Es necesario se defina que la autoridad marítima es la máxima autoridad del puerto en general y dentro del recinto portuario o terminal marítimo, en asuntos de se-

guridad marítima, prevención de la contaminación del mar por las naves, carga peligrosa, trabajo marítimo y otras de su competencia.

6.3.3.- Autoridad de aguas

Definida en la Ley General de Aguas, Decreto Ley Nº 17752 del 24 de julio de 1969. Establece en su Art. 4to. que su jurisdicción comprende las aguas del mar que se extienden hasta las 200 millas, las de los golfos, bahías, ensenadas y esteros, las de los ríos en general y lagos. En su Art. 122 y 123, establece disposiciones para sancionar a los infractores que contaminaran las aguas, generando igualmente duplicidad en las acciones correspondientes, en el ámbito de jurisdicción de la autoridad marítima.

6.3.4.- Fuerzas Policiales

En la represión de las actividades ilícitas e inclusive el narcotráfico. Asimismo es indispensable definir responsabilidades y funciones en lo relativo al salvataje en las playas, que forma parte de la seguridad de la vida humana en el mar.

6.3.5.- Autoridades aduaneras

Respecto a las visitas de inspección y represión del contrabando.

6.3.6.- Autoridades de salud

En relación a las visitas de inspección y de control sanitario.

En el ámbito de jurisdicción de la autoridad marítima, dichas funciones sólo deberán efectuarse en coordinación y bajo control de la autoridad marítima.

6.3.7.- Otros sectores

La actual Ley General de Pesquería, Ley Nº 24790 del 21 de diciembre de 1987 en sus artículos 14, 15 y 17, norman las atribuciones del Ministerio de Defensa (Dirección General de Capitanías) respecto a embarcaciones pesqueras, pescadores, acuicultura, funciones de control y protección de los recursos hidrobiológicos, así como la regulación de los aspectos relacionados con el empleo de las telecomunicaciones entre instalaciones en tierra, en naves y entre sí, subsanándose deficiencias anteriores, pero debe controlarse que en el futuro no cambie esta situación; para lo cual se requiere que las funciones de la autoridad marítima estén respaldadas con la dación de una ley.

De un modo general debe hacerse énfasis en la necesidad de restituir plenamente todas las funciones que competen a la autoridad marítima, tal como ocurre con excelentes resultados en otros países.

6.3.8.- Libro III de Código de Comercio "Del Comercio Marítimo"

Al término del seminario sobre el proyecto sustitutorio del indicado código, que se llevó a cabo del 17 al 20 de setiembre de 1987, la comisión que redactaba el nuevo Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, presentó a la Asociación Peruana de Derecho Marítimo las sugerencias al Proyecto Sustitutorio del Libro III del Código de Comercio, entre las cuales se recomendó que a dicho libro no se le titule "De la Navegación Mercante", por no cubrir la mayor parte de las áreas relativas a la navegación, sino al comercio y se titule "Del Comercio Marítimo, Fluvial y Lacustre". También se recomendó que se incluya dentro de la Sección Tercera un título que se denomine "Del Transporte de Pasajeros", ya que dicha actividad es intensa en las

zonas fluviales y en el lago Titicaca; y por último, que se excluyan ciertos artículos de tipo reglamentario que no deben figurar en el proyecto, por estar dichos conceptos incluidos en el articulado del nuevo Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres. En este nuevo articulado presentado para introducirlo en sustitución en el "Libro III de Código de Comercio" se definió como autoridad marítima a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, tratándosele como tal en gran parte de los nuevos artículos presentados, de tal forma que al ser aprobada por ley esta parte del Código de Comercio, se refuerce legalmente la posición de la Dirección General de Capitanías como autoridad marítima. Este nuevo código aún no ha sido promulgado.

7.- *DEPORTES NAUTICOS*

7.1.- GENERALIDADES

El deporte es una de las actividades fundamentales para la formación integral del ser humano, esencialmente para su desarrollo físico y moral desde los primeros años de vida. En el orden social y económico, representa un medio indispensable para combatir el incremento de la delincuencia y drogadicción que, en los últimos tiempos, viene afectando a la juventud del país. Constituye además, un factor sumamente importante para el desarrollo del trabajo y consecuentemente de la producción nacional cuyo estado actual requiere atención especial de altas autoridades y del pueblo en general. En el orden familiar y comunitario es sin duda un medio de recreación, una mejor integración, pues en sus prácticas se comparte el tiempo libre que es consumido en actividades que regularmente son de segundo orden. En suma, el deporte es un medio de educación y desarrollo imprescindible en la sociedad actual.

El 40% de la población peruana es menor de 15 años y el 61% por debajo de los 25 años. Este alto porcentaje de juventud, demanda un amplio e importante esfuerzo para darles la oportunidad y posibilidad de acceso a toda actividad física en forma permanente, considerando que conlleva el desarrollo de la salud, de la personalidad, de la disciplina, demostración y uso del talento, trabajo en equipo, espíritu de lucha, formación espiritual, sentido de responsabilidad como del ejercicio de la toma de decisiones. Es una preparación hacia el sentimiento de ser ganador en la vida, a la vez de saber comprender el significado de perder.

Es una actividad que demanda el desarrollo de la ciencia y tecnología deportiva, de la ingeniería deportiva, de una gran infraestructura humana de conductores de desarrollo y aplicación de la medicina especializada en el deporte.

En el campo industrial, demanda la motivación hacia el desarrollo de una industria especializada en material deportivo con generación de puestos de trabajo, disminuyendo gastos externos para satisfacer un inmenso mercado de usuarios a nivel nacional en tan variado espectro de materiales.

Dentro de los deportes, los que están íntimamente relacionados en su práctica con el medio acuático, se les denomina deportes náuticos.

7.2.- SITUACION ACTUAL

La Ley General del Deporte, Decreto Legislativo 328, promulgado el 1º de febrero de 1985; su reglamento según Decreto Supremo Nº 07-86-ED del 03 de marzo de 1986 y el Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres contienen excelente y amplia normatividad de las actividades náuticas deportivas.

La falta de una política deportiva planificada, que le dé continuidad y proyección al deporte en general y especialmente al deporte náutico, está originando bajos resul-

tados en las competencias de carácter nacional e internacional.

La actividad deportiva en el campo universitario, centro principal mundial, como semillero de formación de la juventud hacia el deporte, con amplias expectativas de participación en competencias nacionales e internacionales, se practica mediante la Federación Deportiva Universitaria en forma limitada.

La asistencia técnica de China, Japón, Alemania y ocasionalmente de la Unión Sovietica, orientada por la Dirección de Asistencia Técnica Internacional del Instituto Peruano del Deporte, principalmente en las disciplinas de atletismo, tenis de mesa, badminton, voleybol, gimnasia, beisbol, no así a los deportes náuticos, con las excepciones de la natación que tuvo asistencia de la Agencia de Cooperación Técnica Internacional del Japón y el remo por la Unión Soviética, esto no ha contribuido debidamente al desarrollo de los deportes náuticos, por un período muy corto.

La población que practica el deporte náutico es muy reducida y en su mayoría son personas adultas.

El ejercicio de las diferentes disciplinas acuáticas realizadas en forma aislada, no han permitido promocionar ni apoyar debidamente en un alto porcentaje la participación de la juventud en éstas.

No se forma técnicos en todas las disciplinas del deporte y en forma particular en las actividades náuticas, ni se conforma grupos de autoridades técnicas, que puedan satisfacer los requerimientos nacionales, así como no se cuenta con técnicos extranjeros ni cursos fuera del país, para tecnificar a los pocos que existen en el medio.

Los recursos económicos captados del presupuesto nacional a través del Instituto Nacional del Deporte, de los ingresos que obtiene el IPD de las actividades deportivas, así como las donaciones del capital privado, organismos

internacionales y apoyo de instituciones como el Patronato al Deporte sólo han permitido desarrollar las metas en forma limitada.

Las Fuerzas Armadas en general y la Marina de Guerra en particular, apoya los deportes náuticos, como una de las tantas instituciones que así lo hacen, no bajo su responsabilidad, ni en forma integral, ni guiado a un fin determinado: la Reserva Naval.

Los deportes naúticos que se encuentran en actividad son los siguientes: caza submarina, pesca, natación, remo, vela, canotaje, motonáutica y tabla.

La caza submarina, cuenta con 350 deportistas afiliados a nivel nacional, siendo muchos de ellos miembros de las Fuerzas Armadas.

La natación, debido al gran esfuerzo de sus directivas, se practica en forma progresiva con organizaciones y clubs privados, activando la participación de la niñez, pero la estructura física de los peruanos en su mayoría no permite contar con élites de alto nivel de competencia, esto aunado a lo siguiente:

- Escasos recursos económicos
- Escenarios insuficientes y mal aprovechados
- Falta de mantenimiento y algunos casos en abandono
- Falta de partidas de mantenimiento y administración
- No existen piscinas temperadas.

Todo esto hace que los resultados obtenidos hasta la fecha sean de muy bajo nivel de competencia.

El deporte de la vela, se vio fortalecido por la importación de embarcaciones de competencia, sin embargo continúa cualitativa y cuantitativamente en un nivel por debajo del promedio sudamericano. Este deporte en algunas de sus variedades, ha obtenido mundialmente un desarrollo especial en la práctica destinada a los niños desde las edades de 8 y 15 años, habiéndose reflejado este éxito en forma limitada en el Perú.

RESUMEN DE LA SITUACION MARITIMA ACTUAL

1.- El mar y con él los ríos y lago navegables, ejercen una influencia gravitante en la vida nacional y requieren analizarse con una perspectiva global para obtener el mayor beneficio en su utilización.

2.- Es indispensable el conocimiento cabal de nuestra "REALIDAD MARITIMA" y formular una POLITICA MARITIMA como parte de la Política Nacional; consecuentemente, debe asimismo establecerse un PROYECTO MARITIMO que sea parte del Proyecto Nacional.

3.- De acuerdo a su ubicación geográfica, sus capacidades y potencialidades estimadas, se hace conveniente profundizar la acción del Perú en los siguientes aspectos geopolíticos:
   a) Integración en la cuenca del Pacífico
   b) Consolidación bioceánica
   c) Consolidación como país del sistema antártico
   d) Interconexión con las principales cuencas fluviales de América del Sur.

4.- Es conveniente propiciar el máximo aprovechamiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, garantizando los derechos que nos asisten en el mar y en los fondos marinos, como un país ribereño y como partícipe en la zona internacional, cautelando el interés nacional.

5.- Las diferentes actividades en el ámbito marítimo (mar, ríos y lago navegables) requieren la directa participación de muchos estamentos, organismos públicos y privados, así como de diversos sectores de la administración pública, lo que hace indispensable el establecimiento de un sistema adecuado de coordinación horizontal en los diferentes niveles de acción, así como de la actualización y racionalización de las diferentes legislaciones en vigencia, para lograr coherencia, funcionalidad y eficacia.

6.- El comercio marítimo constituye el interés marítimo de mayor importancia para el beneficio nacional; es el componente de

máxima influencia para nuestro comercio exterior y su acción repercute notoriamente en la situación económica nacional, al permitir la materialización del intercambio de productos en los diferentes mercados.

7.- El comercio marítimo debe efectuarse mediante el apropiado funcionamiento de un sistema compuesto por:

a) Transporte marítimo
b) Puertos
c) Aduanas

Se requiere con urgencia la simplificación y agilización de procedimientos relacionados con el transporte marítimo, actividades portuarias y de aduana, modernizando y facilitando el comercio marítimo.

Asimismo, todos los elementos que participan en estas componentes deberan efectuar sus actividades, orientadas al logro de un objetivo común: lograr el máximo beneficio a la economía nacional.

8.- La marina mercante nacional tanto privada como estatal, está conformada por una flota cuya edad promedio está muy proxima al límite de edad recomendable, requiriéndose de modo urgente su renovación y modernización, dándole capacidad y eficiencia para el transporte de por lo menos el 50% de nuestro valor de fletes.

9.- Es indispensable racionalizar la actividad de los seguros y reaseguros marítimos, permitiendo que este servicio cumpla su cometido a cabalidad.

10.- Se requiere racionalizar el transporte del comercio interno en el país, propiciando la consolidación de un sistema multimodal que utilice el transporte de cabotaje integrado a los demás medios de transporte, aprovechándose al máximo, las ventajas de cada uno de ellos y estableciendo normas y procedimientos que le den agilidad y funcionalidad, evitando recargos injustificados en los costos.

11.- La situación de la CPV ha llegado a tal punto, que tratar de mantenerla en funcionamiento es lesivo a los intereses nacionales, porque ya no tiene una solución apropiada y por lo tanto debe ser desactivada. La empresa naviera que requiere el Estado, debe ser un nuevo organismo que no herede ninguna relación con la CPV y que ingrese a su actividad con reglas muy definidas que eviten la repetición de los errores que llevaron a la CPV a la situación actual. Estas reglas deben dar asimismo a la empresa naviera del Estado, las mismas condiciones que al resto de los armadores nacionales.

12.- Es urgente racionalizar y descentralizar la actividad portuaria, a fin de eliminar costos excesivos e injustificados; y proporcionar un servicio moderno ágil y eficiente, que sea competitivo en su empleo para el comercio nacional e internacional.

13.- El trabajo marítimo dedicado a la carga y descarga de las naves, requiere una reestructuración que elimine los defectos, muchos de ellos de origen político, que se han ido acumulando con el paso de los años y que han contribuido a los costos portuarios excesivos; por el contrario, el trabajo marítimo, moderno racional y tecnificado, debe coadyuvar al funcionamiento eficiente y competitivo de los puertos nacionales.

14.- Las limitaciones, principalmente económicas, del Instituto del Mar del Perú, no permiten establecer a cabalidad, las dimensiones y características de las biomasas, así como el seguimiento constante de su evolución; asimismo, la falta de autonomía no permite una difusión apropiada y oportuna de los resultados obtenidos en la investigación científica realizada y las recomendaciones correspondientes.

15.- Los recursos hidrobiológicos no han sido utilizados racionalmente, permitiéndose un esfuerzo mayor a lo recomendable en la pesca para uso industrial de transformación en harina y aceite, ocasionándose como consecuencia de esta sobre explotación, una grave disminución de las correspondientes biomasas. Existen otras especies utilizables en el consumo humano directo, que

han sido sub-explotadas, principalmente por falta de flota y personal adecuados, asi como por ausencia de hábitos de consumo que faciliten su comercialización.

16.- Salvo en lo relativo a langostinos y conchas de abanico, la acuicultura en el Perú es muy incipiente, a pesar de las favorables condiciones existentes en nuestro mar y aguas continentales para este tipo de actividad.

17.- Es indispensable la reestructuración de las flotas pesqueras, teniendo en cuenta el equilibrio que debe existir en la relación biomasa - flota - plantas de transformación, para cada especie en explotación.

18.- Se requiere la formación de flotas nacionales de altura, apropiadas para la pesca en zonas lejanas a la costa, incluyendo áreas que están más allá de nuestro dominio marítimo, con el fin de tener la capacidad para la extracción de las cantidades permitidas de las biomasas disponibles, haciendo innecesaria la contratación de flotas extranjeras.

19.- Es necesario redefinir el rol del Estado en la actividad pesquera para obtener el mejor rendimiento y el máximo beneficio de la misma dando a la acción privada una mayor participación en la explotación y comercialización, cautelando la acción social que le corresponde y promoviendo racionalmente, la creación de puestos de trabajo.

20.- No se conoce a cabalidad el potencial de recursos no renovables existentes en el suelo y subsuelo de nuestro dominio marítimo, siendo necesario promover los estudios que permitan formular un plan de desarrollo para su apropiado aprovechamiento.

21.- Pese al tiempo transcurrido desde su inicio, y haberse demostrado en diversas oportunidades los elevados niveles de capacitación y tecnología alcanzados para el desempeño de las actividades de construcciones y reparaciones navales, esta industria no se ha consolidado, requiriéndose un fuerte impulso que le permita actuar competitivamente en el mercado nacional e in-

ternacional, tanto en lo referente a buques de alto-bordo, cuanto a los de bajo-bordo.

22.- No existe todavía una política nacional para la investigación científica y tenológica marítima que abarque los diversos campos así como los diferentes organismos, nacionales y/o extranjeros que participan en ella, normando y coordinando las actividades de investigación y de apoyo que permitan el apropiado conocimiento del mar y aguas continentales, para su mejor aprovechamiento, así como para una mejor preservación del medio ambiente.

23.- El Instituto del Mar no debe estar ubicado dentro de ningún sector público que administre actividades relacionadas directamente con el resultado de las investigaciones científicas que realiza, a fin de evitar posibles interferencias o mediatización de su accionar, como se ha hecho evidente en las épocas recientes. Debe ser un organismo con muy alta credibilidad, autónomo y con rentas suficientes que garanticen su labor. Sus recomendaciones son indispensables para el accionar de los sectores correspondientes, y éstas no podrán ser modificadas o alteradas por organismo público o privado alguno.

24.- La autoridad marítima tiene la atribución conferida por la ley para garantizar la navegación, y la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lago navegables, asi como ejercer, en representación del Estado, jurisdicción de control, vigilancia, seguridad y protección de los recursos y de las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, lo que es reconocido y respetado a nivel internacional, de acuerdo con lo establecido en los convenios internacionales vigentes. Sin embargo, a nivel nacional, existe una marcada tendencia a la sectorización, lo que ha generado la proliferación de funciones en diversos organismos sectoriales, que se superponen a las que corresponden a la autoridad marítima, ocasionando algunas veces duplicidad, en otras vacíos y constantemente interferencias, que lo único que ocasionan es daño al interés nacional.

25.- Es indispensable promulgar una ley que determine con toda claridad la misión, atribuciones y funciones de la autoridad marítima, así como su relación con los diferentes sectores de la Administración Pública, a los que debe apoyar, para garantizar en el ámbito de su jurisdicción, el estricto cumplimiento de todas las normas y disposiciones emanadas de los mismos.

26.- Es necesario dotar a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de los medios que requiere para el eficiente cumplimiento de su misión y funciones para lo cual se deben promulgar leyes especiales que garanticen los recursos económicos indispensables para esta finalidad.

27.- Los deportes náuticos constituyen un factor de gran importancia para la formación integral del ser humano, fortaleciendo su desarrollo físico y moral, contribuyendo a su alejamiento de costumbres y prácticas nocivas y creando hábitos que beneficien a la sociedad. Por tal motivo, se requiere un apoyo decidido para dar acceso a estas actividades, principalmente a toda la juventud, con el convencimiento que bien conducidas, coadyuvarán al fomento de la conciencia marítima nacional y al desarrollo de la salud, talento, trabajo en equipo, espíritu de lucha, formación espiritual, sentido de responsabilidad y capacitación para toma de decisiones.

III. POLITICA MARITIMA

1.- INTERES NACIONAL MARITIMO

De acuerdo con el análisis y sus conclusiones, consideramos que es de interés nacional:

"Obtener el máximo beneficio posible con el uso del mar, ríos y lago navegables, mediante el conocimiento pleno de nuestra realidad marítima y el desarrollo apropiado de las diferentes actividades que se realizan en este ámbito estan relacionadas con él, racionalizando su ejecución a través de una adecuada coordinación horizontal entre los diferentes sectores y estamentos que intervienen".

De acuerdo con ello, se han establecido los siguientes objetivos generales:

2.- OBJETIVOS MARITIMOS GENERALES

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

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

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

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

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

3.- LINEAS DE ACCION GENERALES

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

3.2.- Racionalizar nuestro comercio marítimo, estableciendo apropiados niveles de costos de operación y de administración, para hacerlos competitivos en el ámbito nacional e internacional y que faciliten nuestra participación en esta actividad.

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

3.4.- Racionalizar la explotación de nuestros recursos marítimos, fluviales y lacustres, propiciando asimismo, la racional y favorable participación del Perú en la explotación de

los recursos en la zona más allá de nuestro dominio marítimo, que constituye patrimonio común de la humanidad.

3.5.- Impulsar las industrias relacionadas con la actividad marítima.

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

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

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

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

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

3.11.- Promover en el hombre peruano, el conocimiento, valoración y aprovechamiento de la realidad marítima nacional.

4.- OBJETIVOS ESPECIFICOS Y POLITICAS CORRESPONDIENTES

4.1.- ASPECTOS GEOPOLITICOS MARITIMOS

4.1.1.- Problemática global

4.1.1.1.- Objetivo

1.- Desarrollo significativo y coherente de nuestra capacidad marítima, considerando además:

- Integración del Perú en el sistema de la cuenca del Pacífico.
- Consolidación de la bioceanidad del Perú.
- Consolidación de la presencia y participación del Perú en el sistema antártico.
- Interconexión entre las cuencas fluviales del Amazonas, Orinoco y de La Plata.
- Consolidación de la conciencia marítima nacional.
- Mejor aprovechamiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

4.1.1.2.- Políticas

1.- Establecer y actualizar permanentemente el conocimiento de nuestra realidad marítima, especificando sus capacidades y potencialidades en su verdadera magnitud.

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

3.- Formular un proyecto marítimo como parte del proyecto nacional.

4.- Modernizar y adecuar la legislación marítima nacional.

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

6.- Propiciar el establecimiento de puntos intermedios de comunicación en los archipiélagos del Pacífico central así como el intercambio de facilidades para beneficio mutuo.

7.- Participar activamente en los diferentes consejos, comisiones, conferencias, tratados y organismos públicos y privados que interrelacionan a los países de la cuenca del Pacífico y que convienen al interés nacional.

8.- Propiciar la participación nacional en la explotación de los recursos en la zona internacional del océano Pacífico, que constituye patrimonio común de la humanidad.

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

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

11.- Promover el desarrollo armónico de la cuenca amazónica.

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

13.- Fomentar la participación de los países involucrados en la intervenexión vial de las cuencas fluviales del Orinoco, Amazonas y de La Plata.

14.- Propiciar la interconexión de la cuenca del Madre de Dios con la del Amazonas.

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

16.- Adherirse a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

4.2.- COMERCIO MARITIMO

4.2.1.- Transporte marítimo

4.2.1.1.- Objetivos

a) - Contar a mediano plazo con una marina mercante eficiente y capaz de:

- Asegurar el transporte de cuando menos el 50% de los fletes de nuestro comercio exterior, en las líneas de tráfico regular y el máximo posible en los otros tráficos, así como el abastecimiento estratégico y la continuidad del mismo, aún en casos de emergencia nacional o internacional.
- Garantizar la continuidad de nuestro tráfico de cabotaje marítimo, fluvial y lacustre en toda circunstancia.
- Lograr el máximo rendimiento para obtener el mayor ingreso de divisas para el país.
- Constituir una reserva naval que pueda contribuir eficazmente a la defensa nacional.
- Ofrecer una fuente de trabajo técnico y atractivo.

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

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

4.2.1.2.- Políticas

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

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

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

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

5.- Definir el rol que el Estado debe tener sobre las actividades del transporte acuático, en las que su

participación comercial deberá ser en igualdad de condiciones con las empresas privadas y con la eficiencia que el servicio internacional requiere.

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

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

8.- Promover el cabotaje, de modo prioritario, estableciendo condiciones más económicas, prácticas y ágiles principalmente en lo que a tramitación aduanera y servicios portuarios se refiere.

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

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

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

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

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

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

14.- Efectuar un estudio de tráficos, especialmente de carga conteinerizada, a fin de establecer un centro de trasbordo de cargas en uno de los puertos de nuestro litoral, en beneficio de los países sudamericanos, principalmente de los que se encuentran en la cuenca oriental del Pacífico.

15.- Crear la Superintendencia de Seguros y Reaseguros.

16.- Privatizar la Compañía Popular y Porvenir y SECREX.

17.- Reducir la participación del estado en la Reaseguradora Peruana a un nivel que le permita ejercer

una función fiscalizadora razonable y eficaz e incrementar la participación de las compañías de seguros.

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

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

20.- Propiciar que la administración del terminal esté protegida por una póliza de responsabilidad (Terminal operator's liability).

21.- Formular la ley General de Seguros Marítimos.

4.2.2.- Puertos

4.2.2.1.- Terminales

4.2.2.1.1.- Objetivo

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

4.2.2.1.2.- Políticas

1.- Establecer las administraciones portuarias regio-

nales en sustitución de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).

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

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

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

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

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

7.- Optimizar reglamentaciones de carácter laboral a fin de que las diferentes agrupaciones de trabajadores marítimos y portuarios actúen dentro de pautas y disposiciones que uniformicen su control, rendimiento y modalidad de trabajo.

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

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

10.- Planear y construir terminales de atraque directo en las regiones que carezcan de infraestructura portuaria adecuada y suficiente (Dpto. Tumbes, Eten, Supe).

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

4.2.2.2- Trabajo marítimo

4.2.2.2.1.- Objetivo

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

4.2.2.2.2.- Políticas

1.- Reorganizar el sistema de regulación y control del trabajo marítimo, asignándola dentro de la organización de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, diferenciando claramente las funciones de ésta como autoridad marítima de las que le competen en la administración del trabajo marítimo.

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

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

4.- Racionalizar las normas sobre el trabajo marítimo, uniformizándolas y eliminando reglas y procedi-

mientos que motivan sin razón costos portuarios adicionales innecesarios.

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

4.2.2.3.- Agencias marítimas

4.2.2.3.1.- Objetivo

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

4.2.2.3.2.- Políticas

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

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

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

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

4.2.3.- Aduanas

4.2.3.1.- Objetivos

1.- Facilitar el comercio exterior por vía marítima mediante un sistema de aduanas simplificado, mo-

derno y eficiente, que garantice su función recaudadora.

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

4.2.3.2.- Políticas

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

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

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

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

5.- Promover la apertura de nuevos depósitos terminales de almacenamiento, en otros puertos del

litoral, para descongestionar los almacenes fiscales y agilizar el despacho.

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

7.- Autorizar la apertura de depósitos aduaneros en provincias.

8.- Mejorar la ejecución y control de la recaudación.

9.- Optimizar el control de las instituciones autorizadas a operar en el ámbito aduanero: como los agentes de aduana, depósitos autorizados y terminales de almacenamiento.

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

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

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

4.3.- RECURSOS MARINOS

4.3.1.- Recursos renovables

4.3.1.1.- Objetivos

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

2.- Contribución a la creación de trabajo.

3.- Contribución al ingreso de divisas en el país me-

diante la exportación de productos del mar elaborados y de la mejor calidad.

4.3.1.2.- Políticas

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

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

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

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

5.- Desarrollar intensamente la acuicultura marina y continental.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17.- Propiciar el equilibrio en la relación biomasas-flotas-plantas de transformación, para cada espe-

cie, racionalizando la pesca y garantizando la preservación de los recursos.

18.- Eliminar progresivamente la pesca llamada industrial, para transformación a harina y aceite de pescado, debiendo reducirse sólo aquellos restos que no sirvan para consumo humano directo.

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

20.- Desburocratizar las empresas y organismos del sector.

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

4.3.2.- Recursos no renovables

4.3.2.1.- Objetivo

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

4.3.2.2.- Políticas

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

2.- Propiciar la adhesión del Perú a la Convención sobre el Derecho del Mar, a fin de participar en los acuerdos que sobre explotación de los fondos marinos mas allá de las zonas de jurisdicción nacionales se establezcan en la autoridad internacional, cautelando los intereses nacionales y propiciando el mayor beneficio en su explotación.

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

4.4.- LA INDUSTRIA DE CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

4.4.1.- Problemática global

4.4.1.1.- Objetivo

- Impulsar la industria de construcciones y reparaciones navales, haciéndola capaz de:
  a.- Desarrollar un adecuado plan de construcciones navales de alto bordo para satisfacer los requerimientos nacionales, teniendo en cuenta tipos de buques, factores de precio, mercado, tecnología, financiación y otros que le permitan actuar competitivamente.
  b.- Reparar a precios competitivos los buques mercantes tanto nacionales, cuanto extranjeros.
  c.- Construir y mantener las flotas pesqueras que requieren las actividades de pesca en el país propiciando además la producción para exportación de estos tipos de buques.

4.4.1.2.- Políticas

1.- Organizar los astilleros para construcciones de

alto bordo dándoles una estructura totalmente empresarial.

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

3.- Estudiar las mejores formas de financiamiento para las construcciones navales, incluyendo las posibilidades de inversión de capital extranjero.

4.- Proporcionar los incentivos y facilidades que requiera la industria de construcciones navales e industrias conexas para el mejor logro de sus fines.

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

4.5.- INVESTIGACION CIENTIFICA Y TECNOLOGICA MARITIMA

4.5.1.- Problemática global

4.5.1.1.- Objetivo

- Diseñar una política de investigación científica y tecnológica del mar y las aguas continentales del

país, orientada a su mayor conocimiento y mejor aprovechamiento en beneficio de la nación, garantizando la preservación del medio y la explotación racional de los recursos.

4.5.1.2.- Políticas

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

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

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

4.- Cuando en la investigación científica y tecnológica participen entidades públicas o privadas asi como personas extranjeras, deberá asegurarse la participación nacional tanto en el planeamiento como en los trabajos de campo, en los de laboratorio, en los resultados finales y en las publicaciones. Esta participación se establecerá al dar la autorización nacional para efectuar los trabajos.

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

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

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

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

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

10.- El Instituto del Mar del Perú efectuará la investigación científica y tecnológica en el medio acuático relativa a los recursos renovables y no renovables y aspectos relacionados, coordinando con la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú y estableciendo la parte que le corresponda a cada institución.

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

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

13.- Establecer programas de desarrollo tecnológico y

de cooperación internacional para lograr una efectiva trasmisión de tecnología para la exploración y explotación de recursos marinos, fluviales y lacustres, y para desarrollar la infraestructura para esa tecnología.

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

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

16.- Las instituciones científicas apoyarán a la autoridad marítima, denunciando la contaminación de las aguas, la violación de normas de explotación y prestando servicios de laboratorio.

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

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

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

4.6.- AUTORIDAD MARITIMA

4.6.1.- Problemática global

4.6.1.1.- Objetivo

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

4.6.1.2.- Políticas

1.- Ejercer en modo efectivo en los asuntos de su competencia la jurisdicción y soberanía del Estado peruano en el dominio marítimo, y cautelar sus derechos en alta mar de acuerdo al Derecho Internacional.

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

a.- Completar las necesidades en infraestructura terrestre y su equipamiento de las capitanías de puerto y distritos marítimos, fluviales y lacustres.

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

c.- Completar el plan de equipamiento de las estaciones costeras para contar con un eficiente sistema de comunicaciones marítimas, fluviales y lacustres.

3.- Promover la formación y capacitación en el país, del personal guardacostas y aprovechar al máximo posible las oportunidades que ofrecen centros de educación especializados en el extranjero, a fin de subsanar los requerimientos existentes de personal, en calidad y cantidad.

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

5.- Eliminar todo tipo de vacíos, superposiciones o conflictos entre las funciones de los organismos de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y las de los diferentes organismos que intervienen en las actividades marítimas, fluviales y lacustres, reconociendo el pleno ejercicio de la autoridad que corresponde a dicha Dirección General, como la encargada de hacer cumplir en el ámbito de su jurisdicción, todas las normas y disposiciones que emanen de los diferentes sectores. Formular la ley correspondiente.

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

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

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

9.- Participar activamente en la formulación de los proyectos de convenios y normas relacionadas

con la actividad marítima, que se formulan en los organismos nacionales e internacionales correspondientes, velando por la defensa de los intereses nacionales.

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

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

12.- Cubrir los gastos de inversión que requiere la autoridad marítima, mediante leyes especiales.

4.7.- DEPORTES NAUTICOS

4.7.1.- Problemática global

4.7.1.1.- Objetivo

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

4.7.1.2.- Políticas

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

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

3.- Constituir dentro de la organización del Instituto Peruano del Deporte (IPD) la confederación, federación y comisiones de los deportes náuticos,

con el fin de organizar, planear, programar y normar sus actividades.

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

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

6.- Apoyar el desarrollo de la organización de los Scouts Marinos.

RELACION DE PARTICIPANTES EN LA FORMULACION DEL PROYECTO DE POLITICA MARITIMA

A.- EN COMISION DE POLITICA MARITIMA

Ramón ARROSPIDE Mejía
José CARCELEN Basurto
Melitón CARVAJAL Pareja
Juan Manuel CASTRO Hart
Rafael DURAN Rey
Alberto INDACOCHEA Queirolo
Luis Edgardo LLOSA Gonzales Pavón
Federico SALMON de la Jara
Luis Ernesto VARGAS Caballero
Jorge VILLALOBOS Urquiaga
Luis Felipe VILLENA Gutiérrez

B.- EN COMITES DE TRABAJO

Alfonso AREVALO Alvarado Zañartu
Rodolfo BEYER Stahler
Germán CASTILLO Zapata
Manuel FLORES Palomino
Julio JIMENEZ Castro
Manuel LORES Lembke
Jorge PARRA DEL RIEGO Endara
Arturo RAMIREZ Salomón
Edgardo TORRES Mendiola.

Este libro se terminó de imprimir el
20 de julio de 1990, en los talleres
gráficos de Editorial e imprenta
DESA S.A., Gral. Varela 1577
Breña - Lima - Perú
(Reg. Ind. 16521)





