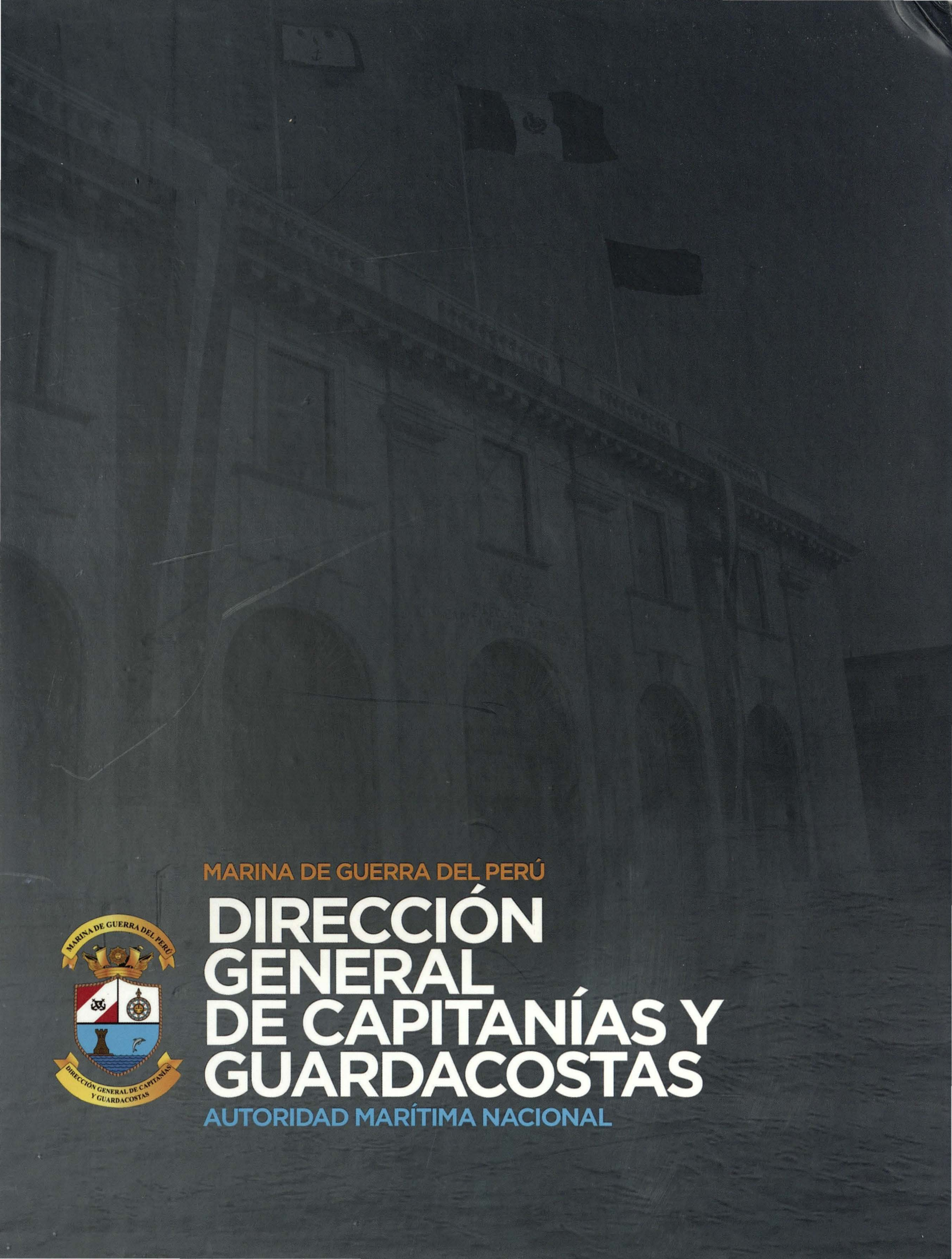


MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL



COLABORADORES

Revisión de Textos
Dirección de Administración Marítima – DIRAMAR
T1 Ccg. Roberto Canales Velarde
T1 Ccg. Fernando Prieto Santos

Corrección de Estilo
Sana Fernández La Madrid

Traducción
Saori Gisella Teruya Kameko

Oficina de Operaciones de Comunicaciones - OFICOMIN
C de C. C.C. Jorge Lamas Villacorta
Tte. 1 C.C. Anthony García Barsallo
T2 Fot. Gimo Alata Cáceres
T2 Ccg. Jorge Huanca Cárdenas
E/C José Saavedra Vilches
Jackeline Carbajal Huamaní

Hecho en el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2023-04853

Impreso en
Optimos Editores Impresores SAC
RUC: 20509205770
Jr. Recuay 283 - Lima 5
Tiraje: 500 ejemplares

7385

"... la Marina de Guerra, necesita hombres llenos de abnegación, de costumbres severas y dedicados a su profesión..."

Comandante General de la Marina 1878
Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario.

"... the Navy, needs men who are full of self-sacrifice, of strict customs, and dedicated to their profession..."

Commander General of the Navy 1878
Admiral Miguel Grau Seminario




MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

El Perú en toda su historia ha estado vinculado al mar; desde los primeros cazadores recolectores que aparecieron en estas tierras aprovechando los recursos marinos, implementando sus primeros métodos de pesca, dando inicio a las construcciones de las primeras embarcaciones artesanales nacionales.

El mar siempre ha estado relacionado en eventos importantes en el Perú, desde las épocas pre hispánicas, pasando por la conquista, virreinato, independencia y república; hoy en día sigue cumpliendo roles importantes como el aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos y especies marinas para impulsar la biotecnología, así como el desarrollo del comercio mundial de mercancías, siendo el 90 % de este realizado por medio del transporte marítimo.

Es por estos acontecimientos que, a mediados del siglo XVIII, se establecieron las primeras Capitanías de Puerto para evitar las constantes pérdidas de embarcaciones, vidas humanas y cargamentos valiosos, con la finalidad de mantener el orden en los puertos; siendo a la fecha la Autoridad Marítima Nacional, la responsable de velar por la seguridad de la vida humana, la prevención y protección de la contaminación del medio ambiente, control y vigilancia de las actividades acuáticas, represión de las actividades ilícitas, en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre del territorio nacional.

Por ello, deseo expresar mi reconocimiento a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú – Autoridad Marítima Nacional, asimismo a los hombres y mujeres que la conforman, por cumplir una importante labor, protegiendo y vigilando nuestro más grande patrimonio como lo son nuestros ríos, lagos y el Mar de Grau.

COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA

Peru has been linked to the sea since its history, since the first hunter-gatherers who appeared on these lands to make the most of marine resources, implement their first fishing methods, and begin construction of the first national artisanal boats.

The sea has been always related to significant events in Peru, such as at the time of the conquest, independence and republic. Today, it continues to play important roles, such as the utilization of hydrobiological resources and marine species to promote the biotechnology, as well as the development of world merchandise trade, with 90% of it carried out by maritime transportation.

It is for those events that, by the middle of the 18th century, the first Port Captaincies were established to prevent constant losses of ships, human lives and valuable cargoes, and to maintain order on ports. To date, the National Maritime Authority is responsible for ensuring the safety of human life at sea, the pollution prevention and protection of the environment, the control and monitoring of aquatic activities, the suppression of illicit activities in maritime, fluvial and lacustrine areas in the national territory.

Thus, I would like to express my appreciation to the General Directorate of Captaincies and Coast Guard of the Peruvian Navy – National Maritime Authority, as well as to men and women who comprise it, for accomplishing a significant work by protecting and monitoring our largest heritage, such as our rivers, lakes, and the Grau's Sea.

COMMANDER-IN-CHIEF OF THE NAVY


MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
SECURITAS DOMINATUS VIGILANTIA
DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS
Y GUARDACOSTAS

La navegación ha sido una actividad fundamental en la historia de la humanidad, brindando progreso y bienestar a los pueblos; siendo el transporte marítimo y la pesca las principales actividades relacionadas a la navegación, contribuyendo al comercio internacional y a la economía global respectivamente.

En los primeros años de la República, la preocupación por el control del comercio marítimo fue motivo de la creación de capitanías y apostaderos navales, recibiendo la Marina de Guerra del Perú la misión de salvaguardar los intereses del Estado en su ámbito de competencia; estableciéndose la primera Capitanía en el Puerto del Callao, el 1 de noviembre de 1791, por ser el principal puerto del país donde arribaban los buques mercantes extranjeros y se realizaba el comercio internacional.

Dado el crecimiento de la actividad marítima en el país, se vio la necesidad de especializar estas funciones, por ello mediante Decreto Supremo en el año 1919, se creó la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, teniendo la misión de custodiar la herencia del mar de Grau, los ríos de la Amazonía y los lagos navegables, entre ellos el lago Titicaca.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas – Autoridad Marítima Nacional es una organización que hace más de 100 años es responsable de velar por la protección y seguridad de la vida humana en el ámbito acuático, la prevención de contaminación del mismo y la represión de actos ilícitos en el mar, ríos y lagos en todo el territorio nacional; contando para el cumplimiento de la misión, con Capitanías de Puerto y Puestos de Capitanía. Asimismo, esta Dirección General cuenta con la Comandancia de Operaciones Guardacostas que es la responsable de las acciones de control de las Operaciones de Búsqueda y Rescate, Policía Acuática, Control del Tráfico Marítimo, Servicio Móvil Marítimo y Estaciones Costeras; teniendo bajo su cargo la flota de las Unidades Guardacostas que se encuentran desplegadas en los ámbitos marítimos, fluviales y lacustres.

La Autoridad Marítima Nacional contribuye de esta manera con el desarrollo nacional y con las normas internacionales que el Perú es parte; siendo su principal recurso el profesionalismo de sus hombres y mujeres, marinos orgullosos de cumplir la misión que el Estado y la Marina de Guerra del Perú les ha encomendado.

DIRECTOR GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 359.9909851/D33
Nro. Inv.: 7385
Fecha: 06n23

Navigation has been an essential activity in the human history as it has brought progress and welfare to peoples, with the maritime transportation and fishing as the main activities related to navigation, contributing to international trade and global economy, respectively.

In the early years of the Republic, the concern about the control of maritime trade was the reason for the establishment of captaincies and naval stations. The Peruvian Navy has received the mission of safeguarding the State's interests in its area of competence; thus establishing the first Captaincy on the Callao Port on 1 November 1791 as it is the main port in the country where foreign merchant ships arrived and international trade was carried out.

Given the increase of maritime activity in the country, there was a need to specialize these functions; therefore, by Supreme Decree, dated 5 August 1919, the General Directorate of Captaincies and Coast Guard was established with the mission of safeguarding the legacy of the Grau's Sea, the rivers in the Amazonia, and the Titicaca Lake.

The General Directorate of Captaincies and Coast Guard – National Maritime Authority is an organization that for more than 100 years has been responsible for ensuring the protection and safety of human life in the aquatic environment, the prevention of pollution of the aquatic environment, and the suppression of unlawful acts at sea and in rivers and lakes nationwide. For accomplishing the mission, it has Port Captaincies and Captaincy Posts. Additionally, this General Directorate has the Coast Guard Operations Command, which is responsible for actions of control of the Search and Rescue Operations, Water Police, Maritime Traffic Control, Maritime Mobile Service, and Coastal Stations, and in charge of the fleet of Coast Guard Units, which are deployed in maritime, fluvial and lacustrine areas.

The National Maritime Authority thus contributes to the national development and the international regulations to which Peru is a party, being its main resource the professionalism of its men and women, who are proud mariners of fulfilling the mission entrusted by the State and the Peruvian Navy.

DIRECTOR GENERAL OF CAPTAINCIES AND COAST GUARD


DIRECCION GENERAL
CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

Lago Titicaca – Puno

Titicaca Lake – Puno

PRESENTACIÓN

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

CAPÍTULO

I

PRESENTATION



CHAPTER

I

DIRECTORES DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS
1919 - 2023

Directores de Capitanías

Capitán de Navío	Teodoro Cabada Revoredo	1919
Capitán de Fragata	Juan Salaverry Salaverry	1920
Capitán de Navío	Germán Stiglich Álvarez	1924
Capitán de Navío	Julio Carvajal Fonseca	1925
Capitán de Navío	Juan M. Garavito Villeros	1926
Capitán de Navío	Teodosio Cabada Revoredo	1928
Capitán de Navío	Juan Salaverry Salaverry	1930
Capitán de Navío	Manuel A. Faura Bedoya	1933
Capitán de Fragata	Alejandro Valdivia Vera	1935
Capitán de Navío	Enrique Monge Medrano	1936
Capitán de Navío	Juan Salaverry Salaverry	1937
Capitán de Navío	Manuel Galdo Madrigal	1940
Capitán de Navío	Antonio Cantuarias Pardo	1945
Capitán de Navío	Joaquín Sevilla Olano	1946
Capitán de Navío	Máximo Cabrera Castro	1949
Capitán de Navío	Emilio Barrón Sánchez	1951
Contralmirante	Ismael Otárola Cabrera	1953
Capitán de Navío	Fernando Sarmiento Calmet	1954
Capitán de Navío	Ricardo Cheesman Aguirre	1955
Capitán de Navío	Alberto Zapatero Fernández	1955

Directores Generales de Capitanías y Marina Mercante

Capitán de Navío	Alejandro Martínez Claure	1957
Contralmirante	Pedro Gálvez Velarde	1959
Contralmirante	Jorge Barreto Albán	1962
Contralmirante	Alfonso Pareja Marmanillo	1963
Contralmirante	Eduardo Carrillo Burgos	1965

Directores Generales de Capitanías

Contralmirante	José Namihas Meshalí	1966
Contralmirante	Natalio Sánchez Carvallo	1967

Directores Generales de Capitanías y Guardacostas

Contralmirante	Víctor Arenas Thorne	1969
Contralmirante	Isaías Paredes Arana	1971
Contralmirante	Melitón Carvajal Pareja	1972
Contralmirante	Antonio Miranda Garrido	1973
Contralmirante	Guillermo Rúnciman Navarrete	1974
Contralmirante	Carlos A. Tirado Alcorta	1975
Contralmirante	Jorge Del Águila Alcorta	1975
Contralmirante	Antonio Forcelledo Demutti	1976
Contralmirante	Alejandro Pérez Ruiz	1978
Contralmirante	José Carcelén Basurto	1979
Contralmirante	Víctor Ramírez Isola	1981
Vicealmirante	Andrés Ferrari Rodríguez	1983
Vicealmirante	Gonzalo Gambirazio Martín	1985
Contralmirante	Augusto Vargas Prada Perales	1986
Contralmirante	Alberto Trigoso Trigoso	1987
Contralmirante	Gustavo Barragán Schenone	1989
Contralmirante	Walter Indacochea Queirolo	1990
Vicealmirante	Walter Indacochea Queirolo	1991
Contralmirante	César Vallejo Zapata	1992
Contralmirante	José Teixeira Rivarola	1993
Contralmirante	Alfonso Balaguer Torriani	1994
Vicealmirante	Alfonso Balaguer Torriani	1995
Vicealmirante	José Teixeira Rivarola	1996
Vicealmirante	Gonzalo Rodríguez Maisterrena	1997
Vicealmirante	Luis Bianchi Muñoz	1998
Vicealmirante	Humberto León Rabines Gironda	2000
Contralmirante	Alfredo Anaya Cole	2001
Vicealmirante	Juan Sierralta Fait	2002
Vicealmirante	Eduardo Darcourt Adrianzén	2004
Vicealmirante	Luis Ramos Ormeño	2005
Vicealmirante	Carlos Gamarra Elías	2006
Vicealmirante	Rolando Navarrete Salomón	2007
Contralmirante	Fergan Herrera Cuntti	2008
Vicealmirante	Carlos Manuel Weston Zanelli	2009
Vicealmirante	Carlos Tejada Mera	2011
Vicealmirante	Reynaldo Pizarro Antram	2012
Vicealmirante	Edmundo Deville del Campo	2012
Vicealmirante	Jorge Moscoso Flores	2014
Vicealmirante	Víctor Pomar Calderón	2015
Vicealmirante	Manuel Váscones Morey	2017
Vicealmirante	Ricardo Menéndez Calle	2019
Vicealmirante	Alberto Alcalá Luna	2021
Vicealmirante	Ernesto Colunge Pinto	2021

Patrulleras de Interdicción
Fluvial – Río Amazonas

Fluvial Interdiction Patrol
Boats – The Amazon River

HISTORIA



CAPÍTULO

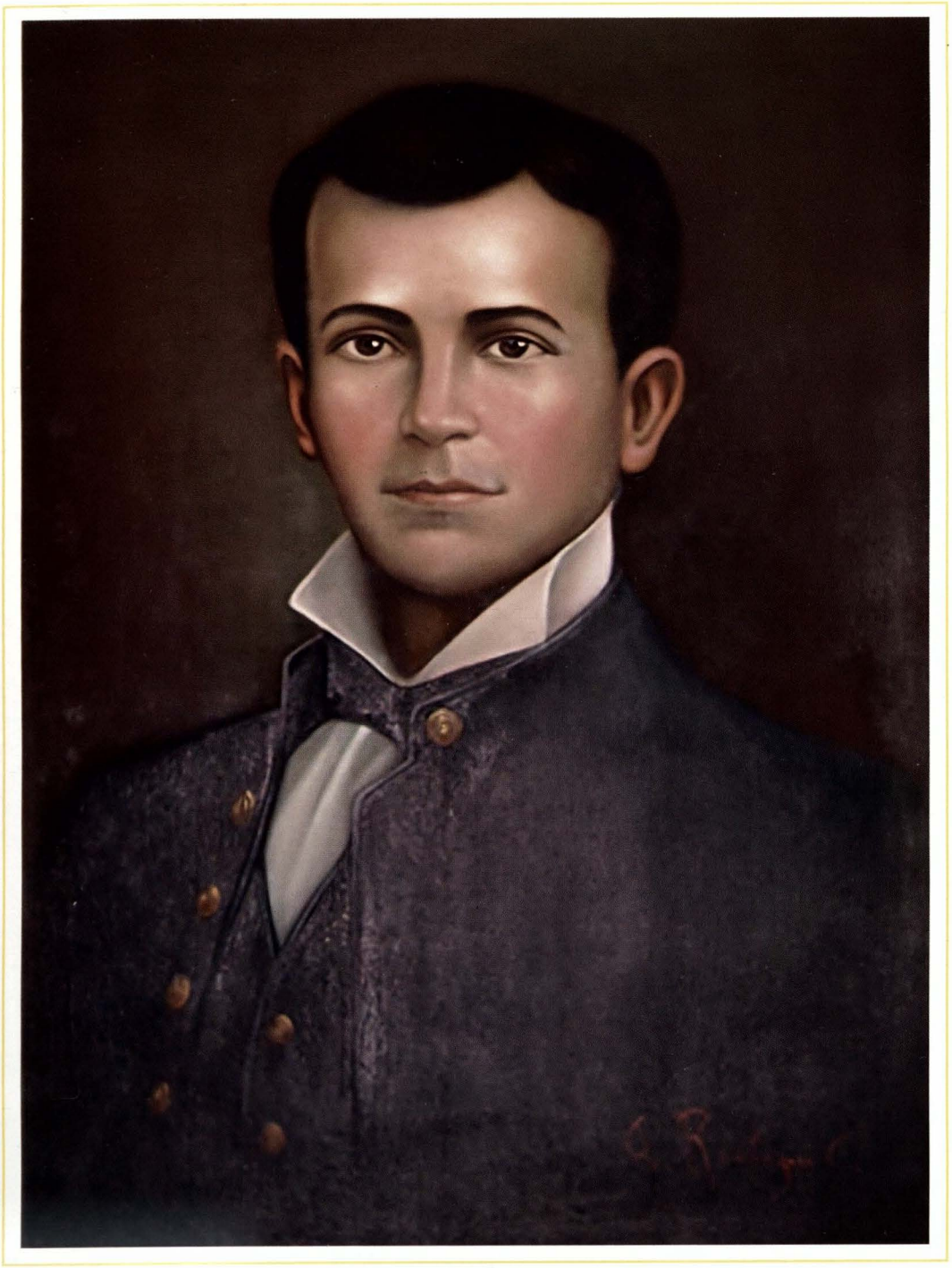
II

HISTORY



CHAPTER

II



Patrono de los Guardacostas
Guardiamarina Emilio San Martín

Guardiamarina Emilio San Martín
Patrono de los Guardacostas

Emilio San Martín Peña nació en Moyobamba, departamento de San Martín, el 23 de enero de 1861. Fue hijo de Agustín San Martín y Martina Peña.

Su ingreso a la Marina de Guerra, el año 1869, marca la época del traslado del Colegio Naval Militar al transporte ***Marañón***, que comandaba el Capitán de Navío Camilo Carrillo. Emilio San Martín transcurrió sus años de Cadete entre el Colegio Naval Militar y el transporte ***Marañón***, realizando actividades que, según rutina, sucedían entre las cinco de la mañana y las nueve de la noche.

El 17 de octubre de 1870, se iniciaron las actividades en el vapor ***Marañón***, primer local a flote que tuvo la Escuela Naval del Perú. El año 1879, como Aspirante de Marina, sirvió a bordo del monitor ***Atahualpa***, nave que quedaría inmovilizada durante el íntegro de la guerra en el rol de "guardabase" en el Callao; su gemelo, el también blindado fluvial Manco Cápac, cumplió idéntica misión resguardando el puerto de Arica.

Posteriormente, el año 1880, como Guardiamarina, integró el contingente de las Fuerzas Sutiles que defendieron el Callao durante el bloqueo del puerto por buques chilenos. Las naves chilenas fueron permanentemente hostilizadas por las unidades peruanas, que dificultaron la captura de buques en el puerto, como la corbeta ***Unión***. Respecto a esta última, Galvarino Riveros, a cargo del bloqueo, fue siempre impotente frente al Capitán de Navío Luis Germán Astete, quien le respondería en alguna ocasión, cuando justamente le pidió la entrega de la ***Unión***, frase que bien podemos compendiarla en tres palabras: ¡Ven a tomarla!

En ese escenario, el 24 de mayo de 1880, las lanchas peruanas ***Independencia, Resguardo*** y ***Callao*** abrieron la rada al mando, la primera, del Teniente José Gálvez Moreno; la segunda, del Teniente Julio Benítez; y la tercera, del Alférez de Fragata Pedro Benavides. La última de las nombradas debía fondear dos artefactos explosivos en inmediaciones de los buques bloqueadores, las otras dos la convoyaban en misión de protección. Terminada la operación, las lanchas ***Callao*** y ***Resguardo*** procedieron al fondeadero, el Teniente Gálvez decidió mantenerse aguas afuera con la intención de atacar el blindado ***Blanco Encalada***.

La dotación de la ***Independencia***, al mando del Teniente Gálvez, se componía de trece hombres, el Guardiamarina Emilio San Martín Peña y el Practicante de Medicina Manuel Sebastián Ugarte y Moscoso, entre ellos. Cabe anotar que, José Gálvez era hijo de José Gálvez Barrenechea, héroe peruano muerto en la torre La Merced durante el combate del Callao, el 2 de mayo de 1866. Manuel Ugarte conformó, el 8 de octubre de 1879, la dotación de la corbeta ***Unión*** y fue uno de los oficiales que, aquella fecha, con otros diecisiete, solicitó al Comandante del

buque, Nicolás del Portal, y al de la División, Aurelio García y García, retornar a Angamos, cuando, salvada esta punta, eran perseguidos por los buques chilenos *Loa* -hundida después el 13 de septiembre de 1880 en el Callao por los marinos peruanos- y *O´Higgins*.

En las circunstancias antes descritas, la *Independencia* encontró a las torpederas chilenas *Janequeo* y *Guacolda*. La notoria desigualdad entre la lancha peruana y las chilenas dejaba prever un resultado evidente. No obstante, la dotación de la *Independencia* decidió atacar los buques chilenos, aún en la precaria situación presentada. Fue así, que logró lanzar el artefacto explosivo de cincuenta kilogramos que portaba, sobre la Janequeo, al tiempo que Gálvez disparó con el apoyo de Ugarte y San Martín sobre el torpedo, ocasionando la explosión que hundiría ambas naves.

Como consecuencia de esta acción, *se fue a pique* la *Janequeo*, y se hundió, también, la Independencia. Por la parte peruana, murieron el Guardiamarina San Martín, el Practicante de Medicina Manuel Ugarte, el timonel Andrés Gaudén y los fogoneros Andrés Martínez y Sebastián Herrera. Así, halló fin en el Callao la torpedera *Janequeo*, construida en Inglaterra y que llegó a Chile en partes para ser ensamblada; su estructura era de acero, constituida por cinco compartimientos estancos; un cañón "Hotchins" y tres torpedos "Mac Evoy" constituían el armamento principal de esta nave, cuya velocidad era 18 nudos.

El Teniente Gálvez quedó mal herido y, tras su captura por hombres del *Blanco Encalada*, fue entregado a los peruanos para su atención. Posteriormente, serviría con Andrés A. Cáceres en la resistencia. Murió en Lima el 29 de abril de 1894. Los restos de Manuel Ugarte fueron hallados cinco días después, no así los del Guardiamarina Emilio San Martín, que, desde entonces y para siempre, es patrono de quienes tienen el deber de guardar la herencia nacional en la misión de guardacostas.

Midshipman Emilio San Martin
Patron of Coast Guards

Emilio San Martin Peña was born in Moyobamba, department of San Martin, on 23 January 1861. He was a son of Agustin San Martin and Martina Peña.

His entry into the Navy, in 1869, marked the time of transfer from the Military Naval Academy to the carrier "*Marañón*", which was commanded by Captain Camilo Carrillo. Emilio San Martin spent his years of cadet between the Military Naval Academy and the carrier "*Marañón*", performing activities that according to routine were from five in the morning to nine in the evening.

On 17 October 1870, activities commenced on the steamer "*Marañón*", the first floating unit the Peruvian Naval Academy had. In 1879, as a naval cadet, he served on board the monitor "*Atahualpa*", a ship that would stay still during the entire war playing the role of base guard in Callao; and its sister ship "*Manco Cápac*", which is also an armored fluvial ship, fulfilled the same mission by protecting the Arica Port.

Later, in 1880, as a Midshipman, he joined the contingent of the Subtle Forces, which defended Callao during the blockade of the port by Chilean ships. Chilean ships were constantly harassed by Peruvian units, which made difficult to capture ships on the port, such as the corvette "*Unión*". Regarding this corvette, Galvarino Riveros, who was in charge of the blockade, was always powerless against Captain Luis German Astete, who would answer him at some time when the former asked the latter to hand over "*Unión*", with a phrase that can be condensed into four words: "*Come to take it!*"

In that scenario, on 24 May 1880, the Peruvian motorboats "*Independencia*" commanded by Lieutenant Jose Galvez Moreno, "*Resguardo*" commanded by Lieutenant Julio Benitez, and "*Callao*" commanded by Ensign Pedro Benavides, left roadstead. The latter should lay explosive devices in the vicinity of blocking ships and the other two ships escorted it in a mission of protection. After the operation was completed, the motorboats "*Callao*" and "*Resguardo*" proceeded to the berth, and Lieutenant Galvez decided to remain offshore with the intention of attacking the armored ship "*Blanco Encalada*".

The crew of the "*Independencia*" under the command of Lieutenant Galvez was composed of thirteen men, including Midshipman Emilio San Martin Peña and the medical intern Manuel Sebastian Ugarte y Moscoso. It should be noted that Jose Galvez was a son of Jose Galvez Barrenechea, a Peruvian hero who died in the La Merced Tower during the naval battle of Callao on 2 May 1866. Manuel Ugarte was part of the crew of the corvette "*Unión*" on 8 October 1879 and one of the officers,

who on that date with other seventeen requested the Commander of the Ship, Nicolas del Portal, and the Commander of the Division, Aurelio Garcia y Garcia, to return to Angamos when this point was already saved and they were chased by the Chilean ships "*Loa*"–sunk on 13 September 1880 in Callao by Peruvian mariners– and "*O'Higgins*".

Under the circumstances described above, the "*Independencia*" encountered the Chilean torpedo boats "*Janequeo*" and "*Guacolda*". The notorious inequality between the Peruvian motorboat and the Chilean torpedo boats allowed to foresee an obvious result. However, the crew of the "*Independencia*" decided to attack the Chilean boats, even in the mentioned precarious situation. Thus, it succeeded in throwing the 50 kg explosive device, which it carried, on the "*Janequeo*", while at the same time Galvez shot at the torpedo with the support of Ugarte and San Martin, which caused an explosion that would sink both boats.

As a result of this action, the "*Janequeo*" went under and the "*Independencia*" sank as well. On the Peruvian part, Midshipman San Martin, the medical intern Manuel Ugarte, the helmsman Andres Gauden, and the stokers Andres Martinez and Sebastian Herrera died. Thus, the torpedo boat "*Janequeo*", which was built in England and arrived to Chile in parts to be assembled, found its end in Callao. Its structure was of steel, and it was composed of five watertight compartments. A Hotchins cannon and three Mac Evoy torpedoes were the main weapons of this boat, whose speed was 18 knots.

Lieutenant Galvez was badly injured, and after his capture by men from the "*Blanco Encalada*", he was handed over to Peruvians for medical care. Then, he would serve with Andres A. Caceres in the resistance. He died in Lima on 29 April 1894. The remains of Manuel Ugarte were found five days later, but those of Midshipman Emilio San Martin were not. Since then and forever Midshipman Emilio San Martin is the patron of those who have the duty to safeguard the national legacy in the coastguard mission.



Caza Submarino Guardacostas
entre 1943 y 1945

Coast Guard Submarine Chaser
between 1943 and 1945



NUESTRA CREACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

MÁS DE UN SIGLO PROTEGIENDO Y VIGILANDO EL MAR DE GRAU

OUR ESTABLISHMENT

GENERAL DIRECTORATE OF CAPTAINCIES AND COAST GUARD

OVER A CENTURY PROTECTING AND MONITORING THE GRAU'S SEA

La Autoridad Marítima Nacional vela, desde hace más de cien años, por la protección y seguridad de la vida humana, la prevención de la contaminación del ambiente acuático y la protección de sus recursos naturales, reprimiendo las actividades ilícitas en el ámbito, marítimo, fluvial y lacustre.

Asimismo, protege los intereses marítimos de la nación ante organismos internacionales e interactúa con la comunidad marítima internacional para la mejor implementación de la normativa aplicable a las naves y a la gente de mar, bajo un enfoque de mejora continua; de esta manera, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas contribuye al afianzamiento del Perú como nación marítima.

Esta dependencia de la Marina de Guerra del Perú nace como tal el 5 de agosto de 1919, pero sus raíces como Autoridad Marítima Nacional se originan en la época de la Colonia, cuando, el 1 de noviembre de 1791, el Rey Carlos IV ordena mediante Real Orden la creación de la Capitanía de Puerto del Callao, y se designó primer Capitán de Puerto al Capitán de Fragata Agustín de Mendoza y Arguedas. Dos años después, se instituye este servicio en todos los puertos abiertos a la navegación.

For more than one hundred years, the National Maritime Authority has ensured the protection and safety of human life, the prevention of pollution of the aquatic environment, and the protection of natural resources by suppressing unlawful activities in the maritime, fluvial and lacustrine environment.

Also, it protects the nation's maritime interests at international organizations and interacts with the international maritime community for better implementation of regulations applicable to ships and seafarers under a continuous improvement approach. Thus, the General Directorate of Captaincies and Coast Guard contributes to the strengthening of Peru as a maritime nation.

This agency of the Peruvian Navy was established on 5 August 1919, but the roots as National Maritime Authority go back to the colonial times when on 1 November 1971 the King Charles IV ordered by Royal Order the establishment of the Port Captaincy of Callao, and Commander Agustin de Mendoza y Arguedas was designated as the first Port Captain. Two years later, this service was established on all ports that were opened for navigation.

Decreto del 5 de agosto de 1919, contenido en la Orden General de la Marina N.° 12 del 8 de agosto de 1919

El 5 de agosto de 1919, el Presidente provisional de la República, Augusto B. Leguía, considerando que era necesario organizar la Dirección General de la Marina, decreta que esta comprenderá lo siguiente: a) la flota, la flotilla fluvial y las dependencias de la Armada; b) la Secretaría General; c) la Secretaría Técnica Naval; y d) cinco direcciones: Personal, Material, Administración, Sanidad y Capitanías.

Especifica el artículo 10 de este dispositivo legal que "la Dirección de Capitanías tendrá a su cargo el servicio de la marina mercante y las industrias marítimas. Tendrá tres dependencias: 1) servicio de capitanías del Callao y demás puertos de la república; 2) marina mercante, servicio de prácticos, reconocimientos, arqueos y peritajes; y 3) industrias marítimas en sus diversos ramos.

El decreto, que consta de 19 artículos, expresa, en el último de ellos, que la nueva organización derogaba la que hasta entonces constaba del Estado Mayor General de Marina, la Comandancia Principal de las Milicias Navales, la Intendencia General de Marina, y la sección correspondiente al Gabinete Militar.

Decree of 5 august 1919 as contained in the General Order of the Navy N.° 12 Of 8 august 1919

On 5 August 1919, the Interim President of the Republic Augusto B. Leguia, considering the need to organize the General Directorate of the Navy, decreed that this would consist of: a) Fleet, fluvial flotilla, and agencies of the Navy; b) General Secretariat; c) Naval Technical Secretariat; and d) five Directorates: Personnel, Material, Administration, Health, and Captaincies.

Article 10 of this legal provision specifies that the General Directorate will be in charge of the service of the merchant marine and the maritime industries. It will have three units: 1) service of captaincies of Callao and other ports of the republic; 2) merchant marine, service of pilots, surveys, tonnage measurement and expert reports; and 3) maritime industries in its different branches.

The last article in the decree consisting of 19 articles provides that the new organization revoked that one that until then consisted of the General Staff of the Navy, the Main Command of Naval Militias, the General Intendancy of the Navy, and the respective section of the Military Cabinet.



Antiguo Puerto del Callao

Old Callao Port

Creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas

Por Decreto Ley N.° 17824 de fecha 23 de septiembre de 1969 se creó el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas como Cuerpo Auxiliar de la Marina de Guerra del Perú, instalándose el Cuartel de Guardacostas en lo que fue el edificio del Yacht Club en el Terminal Marítimo del Callao.

El Cuartel de Guardacostas se trasladaría el año 1972 al área administrativa de la Empresa Nacional de Puertos en el mismo entorno del Terminal Marítimo, para hallar nuevo domicilio en ambientes de la entonces ex Escuela Nacional de Marina Mercante, La Punta, lugar donde permaneció hasta el año 1991.

El 27 diciembre 1991 se erigiría en la Base Naval del Callao la Estación Naval de Guardacostas que alberga diversas reparticiones de la hoy Dirección General de Capitanías y Guardacostas, entre ellas la Escuela de Capitanías y Guardacostas.

Establishment of the Corps of Captaincies and Coast Guard

By Decree-Law No. 17824 of 23 September 1969, the Captaincies and Coast Guard Corps was established as an Auxiliary Corps of the Peruvian Navy, and the Coast Guard Headquarters were set up where the Yacht Club building was at the Callao Maritime Terminal.

The Coast Guard Headquarters moved in 1972 to the administrative area of the Empresa Nacional de Puertos in surrounding of the Maritime Terminal and found a new residence on spaces of the then former National Merchant Marine Academy, La Punta, where they remained until 1991.

On 27 December 1991, the Coast Guard Naval Station was built in the Callao Naval Base, where various departments of the present General Directorate of Captaincies and Coast Guard are located, including the Captaincies and Coast Guard Academy.

Día del Guardacostas

Resolución N°. 0701-73 D el 25 mayo de 1973

La resolución que se indica tiene pie en el decreto ley aludido anteriormente, con el que se crea el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas como cuerpo auxiliar de la Marina de Guerra del Perú. En tal virtud, se instituyó el Día del Guardacostas en conmemoración al sacrifico heroico del Guardiamarina Emilio San Martín Peña, muerto en acción de guerra el 25 de mayo de 1880, cuando la lancha peruana *Independencia*, al mando del Teniente José Gálvez, enfrentó a las chilenas *Guacolda* y *Janequeo*, en circunstancias del bloqueo del Callao durante la guerra del Guano y del Salitre, en la que logró hundir a la *Janequeo*.

A consecuencia de dicha acción heroica, murió San Martín y también el Practicante de Medicina Manuel Sebastián Ugarte y Moscoso (1851-1880); mientras que Gálvez quedó gravemente herido. El sustrato de la efeméride reside en exaltar los valores morales y espirituales de este Cuerpo, como se destaca en el documento que firmó el entonces Ministro de Marina, Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero.

Day of the Coastguard

Resolution N°. 0701-73 of 25 may 1973

This resolution is based on the aforementioned decree-law, by which the Captaincies and Coast Guard Corps was established as an Auxiliary Corps of the Peruvian Navy. Therefore, the Day of the Coastguard was established to commemorate the heroic sacrifice of Midshipman Emilio San Martin Peña, who was killed in action on 25 May 1880 when the Peruvian motorboat "*Independencia*", commanded by Lieutenant Jose Galvez, confronted the Chilean boats "Guacolda" and "*Janequeo*" under the circumstances of blockade of Callao during the Guano and Saltpeter War and succeeded in sinking the "*Janequeo*".

As a result of such heroic action, San Martin and the medical intern Manuel Sebastian Ugarte y Moscoso (1851-1880) died, while Galvez was seriously injured. The essence of the anniversary lies in exaltation of moral and spiritual values of this Corps, as emphasized in the document signed by the then Minister of Navy, Vice Admiral Luis Ernesto Vargas Caballero.

Día de la Autoridad Marítima Nacional

Resolución de la Comandancia General de la Marina N.° 0360-99 Del 5 de Abril de 1999

El dispositivo legal del 5 de abril de 1999 tuvo como antecedente la connotación nacional que simbolizó la creación de la Dirección de Capitanías, el 5 de agosto de 1919. La conveniencia de destacar y conmemorar anualmente tal fecha, que significó la reorganización de la Marina de Guerra, conllevó la resolución aludida de la Comandancia General de la Marina, que en su parte resolutiva expresa:

Establecer el 5 de agosto de cada año como el Día de la Autoridad Marítima del Perú, fecha de creación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, por ser el día en que adquirió la condición de Autoridad Marítima Nacional.

Se encargó a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas la preparación y desarrollo de ceremonias conmemorativas a la fecha en todos los puertos y caletas donde exista la Autoridad Marítima o sus representantes.

Desde entonces, se considera en la relación de efemérides navales tal aniversario, que se conmemora con participación de la ciudadanía y organizaciones públicas y privadas relacionadas con las actividades marítimas, fluviales y lacustres.

Day of the National Maritime Authority

Resolution of the Commander-in-Chief of the Navy N° 0360-99 Of 5 april 1999

Background of the legal provision of 5 April 1999 was the national connotation symbolized by the establishment of the Directorate of Captaincies on 5 August 1919. Interest in highlighting and commemorating annually that date, which meant the reorganization of the Navy, resulted in the mentioned resolution of the Commander-in-Chief of the Navy, whose operative part sets out as follows:

To establish 5 August every year as the Day of the Maritime Authority of Peru, the date when the General Directorate of Captaincies and Coast Guard was established and when it obtained the status of National Maritime Authority.

The General Directorate of Captaincies and Coast Guard has been entrusted to prepare and develop ceremonies to commemorate this day in all ports and coves where the Maritime Authority or its representatives are present.

Since then, this anniversary is included in the list of the day's naval anniversaries, which is commemorated with the participation of citizens and public and private organizations related to maritime, fluvial and lacustrine activities.


DIRECCION GENERAL
CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS



Capitanía de Puerto del Callao

El 1 de noviembre de 1791, bajo el virreinato de Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarín, oficial de marina y caballero de la Orden de San Juan, se estableció la Capitanía de Puerto en el Callao "para que controlara la actividad marítima" *(Ortiz 2015: 41)*. Siete años después, se creó la de Valparaíso, mientras que la de Guayaquil y Concepción, en 1802. Estas tres estuvieron bajo la jurisdicción del Departamento Marítimo del Callao, creado en 1799.

El primer Capitán de Puerto del Callao fue el flamante Capitán de Fragata, de origen moqueguano, Agustín Mendoza y Arguedas; mientras que el Primer Ayudante fue el Segundo Piloto Andrés Baleato.

El Capitán de Navío Joseph Pascual de Vivero asumió en forma interina el cargo de Capitán de Puerto (1801-1802); a su vez, el tercer y más longevo Capitán de Puerto durante el Virreinato fue el Capitán de Fragata Fernando Camuñez (1802-1821).

Port Captaincy of Callao

On 1 November 1791, under the Viceroyalty of Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarin, a naval officer and Knight of the Order of Saint John, the Port Captaincy was established in Callao "to control maritime activity" (Ortiz 2015: 41). Seven years later, the Port Captaincy of Valparaiso was established while those of Guayaquil and Concepcion were established in 1802. These three were under the jurisdiction of the Callao Maritime Department, which was established in 1799.

The first Port Captain of Callao was the brilliant Commander Augustin Mendoza y Arguedas, who was from Moquegua, while the first First Assistant was the Second Pilot Andres Baleato.

Captain Joseph Pascual de Vivero assumed on an interim basis the position of Port Captain (1801-1802), and the third and most long-lived Port Captain during the Viceroyalty was Commander Fernando Camuñez (1802-1821).


CAPITANIA GUARDACOSTA MARITIMA DEL CALLAO

Muelle de Guerra del Callao 1967

War Pier of Callao in 1967



1.º de Noviembre de 1791.

Establecimiento de Capitanía del Puerto en el del Callao de Lima, y de una escuela de Pilotage.

Confiérese al teniente de navío D. Agustin de Medina promoviendo á Capitan de fragata; y se nombra para su Ayudante al Piloto 1.º Andres Baleato con ascenso á Segundo Piloto

Comunícase al Capitan General de la Armada, y al Virrey de Lima; con las prevenciones convenientes para q.e haga lo conveniente necesario en la navegacion de aquellos Mares.

Dase aviso al S.r Ministro de Hacienda.

Han precedido informes del Virrey D.n Fran.co Gil y del Xefe de Esquadra D.n Antonio Bacaro.



Cuerpo de Capitanías y Guardacostas

Captaincies and Coast Guard Corps

Hacia 1847, ya se habían instalado las Capitanías de Paita, Lambayeque, Pacasmayo, Huanchaco, Huacho, Callao, Pisco, Islay, Ilo, Arica e Iquique. Ello como consecuencia del incremento del comercio marítimo. Posteriormente, en 1862, se estableció el primer ***Reglamento de Capitanías***, que les otorgaba funciones y obligaciones, como organizar el tráfico acuático, las operaciones de carga y descarga, las maniobras de embarcaciones, las inspecciones previas al zarpe y otras tareas relativas a la cartografía y ayudas a la navegación.

Luego de la captura del monitor ***Huáscar*** durante la guerra con Chile, y cuando la escuadra chilena bloqueaba el puerto del Callao, muchos jóvenes alumnos de escuela preparatoria dotaban las unidades de la flota nacional, como fue el caso del Guardiamarina Emilio San Martin, quien, el 25 de mayo de 1880, durante acciones de patrullaje costero a bordo de la lancha ***Independencia***, enfrentó a las lanchas chilenas ***Guacolda*** y ***Janequeo***, y logró el hundimiento de esta última sacrificando su vida.

Este acto heroico hizo que la Marina de Guerra, tiempo después, cuando incorpora dos embarcaciones del tipo barreminas, cedidas por los Estados Unidos de América, le asignara a una de ellas el nombre de B.A.P. ***Guardiamarina San Martín***; y, siguiendo esa estela, se continuó inmortalizando la memoria del héroe al asignársele su nombre a la actual patrullera oceánica.

Durante la etapa posterior a la guerra, se asignó a la entonces renaciente escuadra el buque guardacostas

By 1847, the Captaincies of Paita, Lambayeque, Pacasmayo, Huanchaco, Huacho, Callao, Pisco, Islay, Ilo, Arica, and Iquique were already established as a result of the increase in maritime trade. Later, in 1862, the first Regulations for Captaincies were established, which gave functions and obligations to captaincies, such as water traffic organization, loading and unloading operations, ship maneuvering, pre-sailing inspections, and other tasks related to mapping and navigational aids.

After the capture of the monitor ***"Huascar"*** during the War with Chile and when the Chilean squadron blocked the Callao Port, units of the national fleet were manned by many young high-school students, such as Midshipman Emilio San Martin, who on 25 May 1880 during coastal patrolling on board the motorboat ***"Independencia"*** fought the Chilean motorboats "Guacolda" and ***"Janequeo"***, and achieved to sink the latter by sacrificing his life.

When sometime afterward the Navy incorporated two minesweeper-type ships transferred by the United States of America, this heroic act made the Navy assign the name B.A.P. ***"Guardiamarina San Martin"*** to one of them, and following in the wake, this heroic act continued to be immortalized by giving the same name to our current offshore patrol vessel.

During the post-war era, the then renascent squadron was assigned the Coast Guard vessel ***"Santa Rosa"*** to perform functions of maritime

Santa Rosa para cumplir funciones de policía marítima. Décadas después, mediante Decreto Ley n.° 17824 del 23 de septiembre de 1969, se crea el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, y por Resolución Ministerial n.° 0701 del 25 de mayo de 1973, se declara el Día del Guardacostas.

Los roles de la Marina de Guerra del Perú como Autoridad Marítima han ido evolucionando de la mano con la tecnología y el desarrollo. El resguardo de los intereses marítimos ha sido cubierto gracias al compromiso de la Institución y a la participación de la industria naval, que ha colaborado en esta labor mediante la construcción, en 1976, de la primera patrullera en los Servicios Industriales de la Marina (SIMA), el B.A.P. *Río Nepeña*.

Para el ejercicio de sus funciones, durante el inicio de los años ochenta, el Supremo Gobierno del Presidente Fernando Belaunde decretó la incorporación al servicio de la Marina de Guerra del Perú de una serie de patrulleras guardacostas de la clase PGCP-50 *Río Nepeña*, de 51 metros, casco de acero y superestructura de aluminio, que desplazaban 296 toneladas.

A la quinta patrullera de esa clase se la nombró de B.A.P. *Río Zaña*, que fue incorporada a la Armada peruana el 11 de febrero de 1985 por decreto supremo y refrendado por el entonces Ministro de Marina, Vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi. Durante sus más de 30 años de servicio, este noble buque se destacó por sus logros en intervenciones de represión de actividades ilícitas y su participación en ejercicios internacionales, por lo que se

police. Decades after, by Decree-Law No. 17824 of 23 September 1969, the Captaincies and Coast Guard Corps was established, and by Ministerial Resolution No. 0701 of 25 May 1973, the Day of the Coastguard was declared.

Roles of the Peruvian Navy as Maritime Authority have been evolved hand in hand with the technology and development. Maritime interests have been safeguarded thanks to commitment of the Institution and the participation of naval industry that has contributed to this task by building in 1976 the first patrol boat at Servicios Industriales de la Marina (SIMA), i.e. B.A.P. *"Río Nepeña"*.

For performing its functions, during the early 1980's, the Supreme Government of President Fernando Belaunde decreed the incorporation into the service for the Peruvian Navy of a series of Coast Guard patrol boats of PGCP-50-class, Río Nepeña-class, of 51 meters, steel hull and aluminum superstructure, which moved 296 tons.

The fifth patrol boat of that class was named B.A.P. *"Río Zaña"*, which was incorporated into the Peruvian Navy on 11 February 1985 by Supreme Decree and endorsed by the then Minister of Navy, Vice Admiral Jorge Du Bois Gervasi. During more than 30 years of service, this kind boat stood out for its achievements in interventions for suppressing unlawful activities and its participation in international exercises, so it was called *"Cazador*

le denominó el "Cazador Legendario", y se convirtió en un referente de las unidades guardacostas.

Actualmente, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce sus funciones en el marco del Decreto Legislativo n.° 1147, que "regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas".

La Autoridad Marítima Nacional ha demostrado estar a la altura de las exigencias, como en la lucha contra la minería ilegal el año 2011, cuando logró liberar los ríos de la región Madre de Dios de dragas industriales que devastaban la vía fluvial y su ribera; de la misma forma, durante la resolución de la controversia de la delimitación marítima con Chile, mediante la participación de la patrullera oceánica B.A.P. ***Guardiamarina San Martín*** y de las patrulleras marítimas B.A.P. ***Río Huarmey***, B.A.P. ***Río Ocoña*** y el B.A.P. ***Río Nepeña***.

Es pertinente mencionar las tareas de búsqueda y salvamento en el marco del Convenio Internacional SAR 79 y del Programa Internacional COSPAS-SARSAT, así como el seguimiento de las naves y embarcaciones mediante el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC).

Hoy en día, la Autoridad Marítima cuenta con los recursos necesarios para ejercer sus funciones, como las patrulleras marítimas clase ***Río Pativilca***: B.A.P. ***Río Pativilca*** (PM-204), B.A.P. ***Río Cañete*** (PM-205), B.A.P. ***Río Piura*** (PM-206), B.A.P. ***Río Quilca*** (PM-207), B.A.P. ***Río Tumbes*** (PM-

Legendario" (Legendary Hunter) and became a model of Coast Guard units.

At present, the General Directorate of Captaincies and Coast Guard performs its functions within the framework of Legislative Decree No. 1147, which *"regulates the strengthening of the Armed Forces in the competences of the National Maritime Authority – General Directorate of Captaincies and Coast Guard."*

The National Maritime Authority has demonstrated to meet requirements, as in the fighting against illegal mining in 2011, when it achieved to free rivers in the Madre de Dios region from industrial dredgers that devastated rivers and their banks; similarly, during the settlement of maritime delimitation dispute with Chile by the participation of the offshore patrol vessel B.A.P. ***"Guardiamarina San Martin"*** and sea patrol boats B.A.P. ***"Río Huarmey"***, B.A.P. ***"Río Ocoña"***, and B.A.P. ***"Río Nepeña"***.

It is worth mentioning search and rescue operations within the framework of the SAR Convention, 1979 and the International COSPAS-SARSAT Programme, as well as monitoring of ships and boats through the Water Traffic Information and Monitoring System (SIMTRAC).

Today, the Maritime Authority has the required assets to perform its functions, such as Río Pativilca-class sea patrol boats, including B.A.P. ***"Río Pativilca"*** (PM-204), B.A.P. ***"Río Cañete"*** (PM-205), B.A.P. ***"Río Piura"*** (PM-206), B.A.P. ***"Río Quilca"*** (PM-207), B.A.P. ***"Río Tumbes"*** (PM-208),

208), y B.A.P. ***Río Locumba*** (PM-209) construidas por el SIMA Chimbote, las cuales vienen siendo desconcentradas en el litoral norte y sur para ejercer tareas de patrullaje e interdicción, así como vienen participando, de manera exitosa, en ejercicios multinacionales, como el operativo UNITAS.

Asimismo, en el año 2023 se han incorporado dos Patrulleras de Interdicción Marítima, Máncora 1303 y Lobitos 1304, teniendo previsto la integración de dos unidades más, como parte del convenio entre el Ministerio de la Producción y la Marina de Guerra del Perú. Del mismo modo, se realizará la construcción de dos Patrulleras Marítimas, clase Pativilca y una Patrullera Oceánica, clase OPV.

Lo anterior, se complementa con excelentes sistemas de gestión, certificaciones ISO, nuevas tecnologías de monitoreo y control, tramitación electrónica, tanto en la costa como en Amazonía y en el altiplano, que contribuye a generar confianza por parte del administrado hacia la Autoridad Marítima Nacional, y que ha dado como resultado la firma de convenios con gobiernos regionales y locales, así como con instituciones afines.

B.A.P. ***"Río Locumba"*** (PM-209), which were built by SIMA Chimbote and are decentralized along the north and south coast to carry out tasks of patrolling and interdiction. In addition, they have participated successfully in multinational exercises, such as UNITAS operation.

Also, in 2023, two maritime interdiction patrol boats, Máncora 1303 y Lobitos 1304, were incorporated, and it is planned to incorporate other two units as part of the convention between the Ministry of Production and the Peruvian Navy. Likewise, two Pativilca-class maritime patrol boats and one OPV-class ocean patrol vessel will be built.

The above is complemented with excellent management systems, ISO certifications, new monitoring and control technologies, electronic processing, both in the coast and in the Amazon, and in the high plateau, which contributes users to build trust towards the National Maritime Authority, and which has resulted in the signing of conventions with regional and local governments, as well as with related institutions.



Patrullera de Interdicción
Marítima Lobitos – PI 1304

Maritime Interdiction Patrol
Boat Lobitos – PI 1304



Patrullera Lacustre
Río Moho - PL 294

Lacustrine Patrol Boat
Río Moho - PL 294

Autoridad Marítima Nacional

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas cumple el encargo que la patria le da como Autoridad Marítima Nacional, responsable de la seguridad y protección de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, el cuidado del ambiente y su entorno ecológico, y la represión de todo acto ilícito cometido en la jurisdicción nacional y en el área internacional asignada.

En el contexto de tan compleja responsabilidad, la organización –cuyo marco legal tiene correspondencia directa con convenios globales– ejerce presencia en los referidos espacios acuáticos a través de las Capitanías de Puerto, clasificadas según el medio geográfico de su jurisdicción.

Capitanías de puerto marítimas: Zorritos, Talara, Paita, Pimentel, Salaverry, Chimbote, Supe, Huacho, Chancay, Callao, Pisco, San Juan, Mollendo e Ilo.

Capitanías de puerto fluviales: Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas y Puerto Maldonado.

Capitanía de puerto lacustre: Puno.

Las Capitanías de Puerto tienen, a su vez, delegaciones en los puestos de capitanías y están subordinadas a las Jefaturas de los Distritos de Capitanías constituidas administrativamente en representación de la Autoridad Marítima Nacional.

National Maritime Authority

The General Directorate of Captaincies and Coast Guard accomplishes the mission given by the nation as the National Maritime Authority. It is responsible for the safety and protection of human life at sea and in navigable rivers and lakes, the protection of the environment and its ecological environment, and the suppression of unlawful acts within the national jurisdiction and the assigned international area.

In the context of such a complex responsibility, the organization, whose legal framework corresponds directly to global conventions, has a presence in the mentioned aquatic areas through Port Captaincies that are categorized according to the geographical area of their jurisdiction.

Maritime port Captaincies: Zorritos, Talara, Paita, Pimentel, Salaverry, Chimbote, Supe, Huacho, Chancay, Callao, Pisco, San Juan, Mollendo, and Ilo.

Fluvial port Captaincies: Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas, and Puerto Maldonado.

Lacustrine port Captaincy: Puno.

Port Captaincies have, in turn, delegations in captaincy posts and are subject to Heads of Captaincy Districts, who are administratively established as representation of the National Maritime Authority.

La flota marítima, fluvial y lacustre, que se incrementa y renueva periódicamente en los diversos enclaves geográficos, consta de patrulleras marítimas, patrulleras de costa, patrulleras de interdicción marítima. En la Amazonía, cuenta con unidades de control fluvial fijas y móviles, patrulleras fluviales, lanchas de interdicción ribereña, deslizadores fluviales y botes deslizadores. En Puno, con la PIAS *Lago Titicaca I*, patrulleras y deslizadores lacustres. Finalmente, se cuenta con una flota de vehículos terrestres para el cumplimiento de funciones de policía marítima.

Por su parte, la Comandancia de Operaciones Guardacostas tiene la responsabilidad del planeamiento, dirección y control de las operaciones de búsqueda y salvamento, policía acuática, control del tráfico marítimo y servicio móvil marítimo, para lo cual cuenta con una red de Estaciones Costeras y las unidades guardacostas antes mencionadas, y, en adición, el Grupo de Operaciones Guardacostas.

Estos elementos de acción siguen lineamientos establecidos por organismos internacionales con los que el país ha suscrito, a través del tiempo, convenios de diferente naturaleza, la mayoría de los cuales devienen de la Organización Marítima Internacional (OMI), que se estableció el año 1958.

The maritime, fluvial and lacustrine fleet, which is increased and renewed periodically in several areas, consists of one offshore patrol vessel, sea patrol boats, coastal patrol boats, bay control speedboats. In the Amazon, there are fixed and mobile units for fluvial control, fluvial patrol boats, riverine interdiction motorboats, fluvial speedboats, and powerboats. In Puno, there are the PIAS Lago Titicaca, lacustrine patrol boats and speedboats. Finally, there is a fleet of land vehicles for performing functions of maritime police.

For its part, the Coast Guard Operations Command is responsible for planning, management and control of search and rescue operations, water police, maritime traffic control, and maritime mobile service, so it has a network of Coastal Stations and the aforementioned Coast Guard units, and, in addition, the Coast Guard Operations Group.

These action elements follow those guidelines provided by international organizations with which the country has signed conventions of different nature over time, most of which come from the International Maritime Organization (IMO), which was established in 1958.



Plataforma Itinerante de Acción Social – PIAS Lago Titicaca I

Itinerant Platform for Social Action – PIAS Lago Titicaca I

Ubicación de los Distritos de Capitanias y Capitanías de Puerto



PATRULLERA DE COSTA



PATRULLERA MARÍTIMA



PATRULLERA DE INTERDICCIÓN



PATRULLERA FLUVIAL



PATRULLERA LACUSTRE

Location of the Captaincy Districts and Port Captaincies

DISTRITO DE CAPITANÍA 1

CAPITANÍA DE PUERTO DE ZORRITOS	15 DE OCTUBRE 1942
CAPITANÍA DE PUERTO DE TALARA	31 DE OCTUBRE DE 1921
CAPITANÍA DE PUERTO DE PAITA	6 DE JULIO DE 1847
CAPITANÍA DE PUERTO DE PIMENTEL	26 DE ABRIL DE 1920
CAPITANÍA DE PUERTO DE SALAVERRY	16 DE JULIO DE 1987

DISTRITO DE CAPITANÍA 2

CAPITANÍA DE PUERTO DE CHIMBOTE	19 DE DICIEMBRE DE 1871
CAPITANÍA DE PUERTO DE SUPE	31 DE OCTUBRE DE 1951
CAPITANÍA DE PUERTO DE HUACHO	6 DE JULIO DE 1847
CAPITANÍA DE PUERTO DE CHANCAY	15 DE AGOSTO DE 2006
CAPITANÍA DE PUERTO DE CALLAO	1 DE NOVIEMBRE DE 1791
CAPITANÍA DE PUERTO DE PISCO	6 DE JULIO DE 1847
CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN JUAN DE MARCONA	1 DE ABRIL DE 1969



DISTRITO DE CAPITANÍA 3

CAPITANÍA DE PUERTO DE MOLLENDO	15 DE DICIEMBRE DE 1869
CAPITANÍA DE PUERTO DE ILO	6 DE JULIO DE 1847
CAPITANÍA DE PUERTO DE PUNO	19 DE OCTUBRE DE 1877
CAPITANÍA DE PUERTO DE PUERTO MALDONADO	26 DE DICIEMBRE DE 1912

DISTRITO DE CAPITANÍA 4

CAPITANÍA DE PUERTO DE PUCALLPA	31 DE OCTUBRE DE 1951

DISTRITO DE CAPITANÍA 5

CAPITANÍA DE PUERTO DE IQUITOS	10 DE MAYO DE 1864
CAPITANÍA DE PUERTO DE YURIMAGUAS	6 DE NOVIEMBRE DE 1922



Los 5 Distritos de Capitanías fueron creados el 25 de mayo del 2001

Patrullera Marítima B.A.P. Río
Locumba – PM 209

Maritime Patrol B.A.P. Río
Locumba – PM 209

ROLES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL



CAPÍTULO

III

ROLES OF THE NATIONAL MARITIME AUTHORITY



CHAPTER

III

La Comandancia de Operaciones Guardacostas (COMOPERGUARD), ubicada en la Base Naval de Callao, es el eje operativo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima Nacional. Esta Comandancia fue creada en el año 2003. Tiene a su cargo el planeamiento, dirección y control de las operaciones de búsqueda y rescate, policía acuática, control del tráfico marítimo, el Grupo de Operaciones Guardacostas (GOG) y las unidades guardacostas, que se encuentran protegiendo el Mar de Grau, los ríos y lagos navegables del país.

El Decreto Legislativo n.° 1138 del 10 de diciembre del 2012, Ley de la Marina de Guerra del Perú, y su Reglamento aprobado con Decreto Supremo n.° 009-2014-DE, establece que la Marina de Guerra controla, vigila y defiende el dominio marítimo, el ámbito fluvial y lacustre, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado, con el propósito de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la república.

Del mismo modo, en su artículo 4.° menciona que, en el marco de sus competencias y en atención al ordenamiento jurídico vigente, cumple, entre otras, con las siguientes funciones: ejercer el control, la vigilancia y la defensa del dominio marítimo, el espacio fluvial y lacustre del país y desempeñar, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre a nivel nacional, en el ámbito que le confiere la ley.

The Coast Guard Operations Command (COMOPERGUARD), located in the Callao Naval Base, is the operational axis of the General Directorate of Captaincies and Coast Guard, National Maritime Authority. This Command was established in 2003. It is in charge of planning, management and control of search and rescue operations, water police, maritime traffic control, the Immediate Response Group (GOG), and the Coast Guard units, which are protecting the Grau's Sea, navigable rivers and lakes in the country.

The Legislative Decree No. 1138 of 10 December 2012, the Peruvian Navy Act, and its Regulations, as approved by Supreme Decree No. No 009-2014-DE, provide that the Navy controls, monitors and defends the maritime domain, fluvial and lacustrine environments, in accordance with law and treaties ratified by the State, in order to contribute to ensuring territorial independence, sovereignty and integrity of the republic.

Similarly, in its Article 4, it is mentioned that within the framework of its competences and in accordance with the existing legal framework, it performs the following functions, inter alia: to perform control, surveillance and defense of the maritime domain and fluvial and lacustrine areas in the country, and to perform through the General Directorate of Captaincies and Coast Guard (DICAPI) the Maritime, Fluvial and Lacustrine Authority nationwide in the competence conferred by law.

En adición, el Decreto Legislativo n.° 1147 de fecha 11 de diciembre del 2012, y su Reglamento aprobado con el Decreto Supremo n.° 015-2014-DE, dispone que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, controle, vigile y proteja las áreas acuáticas, las actividades que se desarrollan en el medio acuático, las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas, y embarcaciones en general, además, las operaciones que estas realizan y los servicios que prestan o reciben, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, proteger el ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, en cumplimiento de las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.

Bajo este marco normativo, y en su condición de Autoridad Marítima Nacional, brinda diferentes servicios a la población como representante del Estado peruano en los roles siguientes:

- Estado Ribereño
- Estado de Bandera
- Estado Rector del Puerto

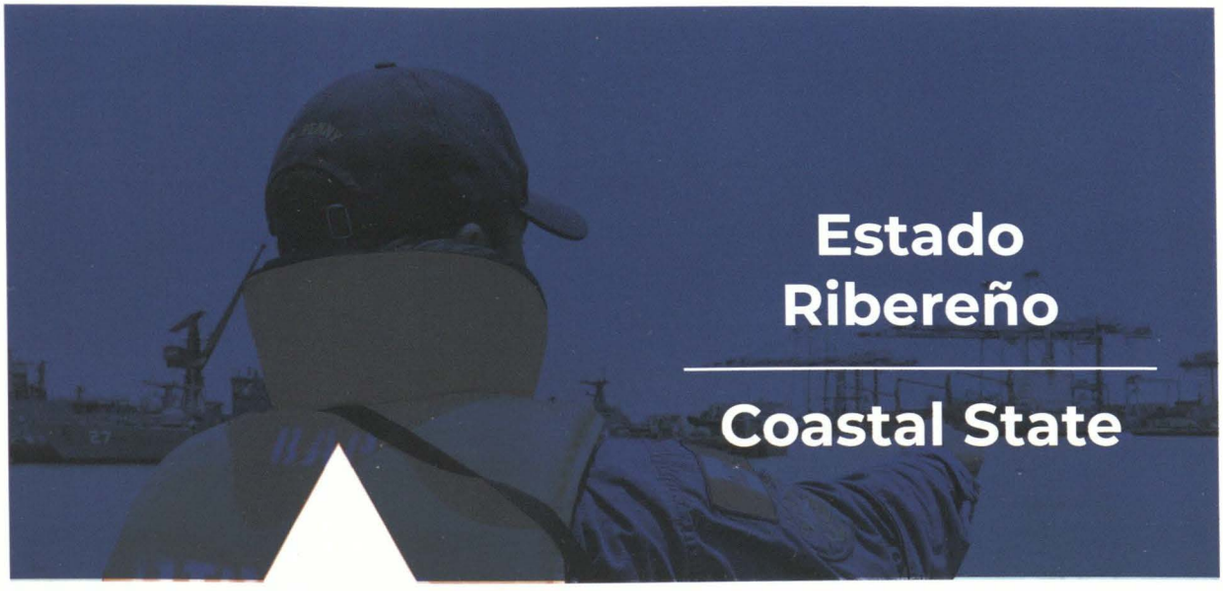
In addition, the Legislative Decree No. 1147 of 11 December 2012 and its Regulations, as approved by the Supreme Decree No. 015-2014-DE, provide that the General Directorate of Captaincies and Coast Guard as the Maritime, Fluvial and Lacustrine Authority, controls, monitors and protects aquatic areas, activities developed in the aquatic environment, ships, naval craft, water facilities, and boats in general, operations carried out by them and services provided or received by them, in order to ensure the safety of human life at sea and in navigable rivers and lakes, protect the water environment, and suppress unlawful acts within the area of its jurisdiction, in compliance with national rules and international instruments to which Peru is a party.

Under this regulatory framework, and as National Maritime Authority, it provides different services to people as a representative of the Peruvian State in the following roles:

- Coastal State
- Flag State
- Port State



BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR



Estado Ribereño

Coastal State

La Autoridad Marítima Nacional ejerce el Estado Ribereño a través del control del tráfico acuático dentro del dominio marítimo nacional; la realización de operaciones de búsqueda y salvamento de naves que se encuentran en estado de emergencia y con personas en peligro; la represión de actividades ilícitas efectuadas en el ámbito acuático; y la ejecución de operaciones de control y lucha contra derrames de hidrocarburos.

Para la realización de estas acciones, la Autoridad Marítima Nacional cuenta con 5 distritos de capitanías, 19 capitanías de puerto (14 marítimas, 4 fluviales y 1 lacustre), 53 puestos de capitanías que se encuentran bajo la jurisdicción de las capitanías de puerto; unidades guardacostas, entre las que se hallan patrulleras marítimas, patrulleras de costa, patrulleras de interdicción, patrulleras lacustres y lanchas de interdicción fluvial.

The National Maritime Authority acts as a Coastal State through the water traffic control, within the national maritime domain; conducting of search and rescue operations for ships in emergency and persons in distress; suppression of unlawful activities in the aquatic area; and execution of operations for controlling and fighting oil spills.

For conducting these actions, the National Maritime Authority has: 5 Captaincy Districts, 19 Port Captaincies (14 maritime, 4 fluvial, and 1 lacustrine), 53 Captaincy Posts that are under the jurisdiction of the Port Captaincies, Coast Guard units, including sea patrol boats, coastal patrol boats, interdiction patrol boats, lacustrine patrol boats, and fluvial interdiction motorboat.

Operaciones Guardacostas

Grupo de Operaciones Guardacostas (GOG)

La Comandancia de Operaciones Guardacostas cuenta desde el año 2003 con el Grupo de Operaciones Guardacostas (GOG), destinado a la lucha contra la delincuencia común que opera organizada en diversos puertos del Perú. Este cuerpo de elite está constituido por hombres y mujeres guardacostas y de otras especialidades de la Marina de Guerra, quienes se encuentran altamente capacitados para cumplir múltiples funciones de alto riesgo relacionadas con acciones de nivel táctico, como la represión de actividades ilícitas en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre.

El GOG tiene autoridad legal para efectuar arresto y detención de personas, operaciones en alta mar, control de bahías y caletas, abordaje de naves, rescate de rehenes; además, combatir el tráfico ilícito de drogas, contrabando de combustible, contrabando de armas, suplantación de matrículas, robo de especies hidrobiológicas y la contaminación del mar y su entorno ambiental; así como, realizar salvamento de naves siniestradas, y registro de instalaciones.

Coast Guard Operations

Coast Guard Operations Group (GOG)

Since 2003, the Coast Guard Operations Command has had the Coast Guard Operations Group (GOG), which is intended to fight against common crime operating in an organized manner on various ports of Peru. This elite corps is comprised of coastguard men and women and from other specializations of the Navy, who are highly trained to fulfill multiple high-risk functions related to actions of tactical level, such as suppression of unlawful activities in the maritime, fluvial and lacustrine areas.

The GOG has legal authority to make arrests and detentions of persons, operations in high seas, control of bays and coves, boarding of ships, hostage rescue, as well as to fight illicit drug trafficking, fuel smuggling, falsification of ship registrations, theft of hydrobiological species, and marine pollution and its environment, and to conduct salvage of damaged ships and searching of facilities.



Grupo de Operaciones
Guardacostas – GOG

Coast Guard Operations
Group – GOG


Cristo te Ama 4
Cristo te Ama 4 PL 19976 CM


GUARDACOSTAS

Seguridad de la Vida Humana en el Mar

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima Nacional, desde hace más de cien años, es responsable de velar por la protección y seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos, para lo cual supervisa que las naves cuenten con equipos y sistemas de emergencia.

La Comandancia de Operaciones Guardacostas (COMOPERGUARD) cuenta con un sistema de estaciones terrestres dotadas con equipos informáticos y de comunicaciones de última tecnología. El Sistema de Información y Monitoreo de Tráfico Acuático (SIMTRAC) permite evaluar las áreas de búsqueda, en los casos SAR (Búsqueda y Salvamento Marítimo), de embarcaciones que sufren algún siniestro en el que se vea comprometida la vida humana.

Asimismo, cuenta con el sistema internacional COSPAS-SARSAT (Sistema Satelital de Búsqueda y Rescate), donde recibe señales de emergencia a nivel mundial, mediante satélites de órbita polar y geoestacionarios. Dichas señales son procesadas en el Centro de Control de Misiones, donde se obtiene la posición de emergencia de las naves, aeronaves y personas en peligro. Todo dentro del marco de las nuevas disposiciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Actualmente, al sistema satelital de búsqueda y rescate se le ha incorporado el COSPAS-SARSAT MEO, un conjunto de antenas que reciben información de 40 satélites a nivel de Sudamérica, con la finalidad que las búsquedas de las radiobalizas se realicen con mayor precisión.

Safety of Human Life at Sea

The General Directorate of Captaincies and Coast Guard, National Maritime Authority, for more than a hundred years, has been responsible for ensuring the protection and safety of human life at sea and in rivers and lakes, so that it supervises that ships have emergency equipment and systems.

The Coast Guard Operations Command (COMOPERGUARD) has a system of earth stations equipped with state-of-the-art IT and communications equipment. The Water Traffic Information and Monitoring System (SIMTRAC) allows assessing search areas in SAR cases for ships in distress where the human life is compromised.

In addition, it has the International COSPAS-SARSAT System (Satellite-based Search and Rescue System), which receives emergency signals worldwide by polar orbiting and geostationary satellites. Those signals are processed in the Mission Control Center, where emergency position of ships, aircraft and persons in distress is obtained. All this within the framework of the new provisions of the International Maritime Organization (IMO).

Currently, in addition to the Satellite-based Search and Rescue System, the COSPAS-SARSAT MEO has been incorporated, which is a set of antennas receiving information from 40 satellites across South America for search by radio beacons to be more accurate.



Evacuación Aeromédica -
Autoridad Marítima Nacional y
Fuerza de Aviación Naval

Aeromedical Evacuation –
National Maritime Authority
and Naval Aviation Force



Rescate de tripulantes de embarcación pesquera en el mar de Pisco

Rescue of Crew Members of a Fishing Vessel in the sea of Pisco

Operaciones de Búsqueda y Salvamento

La Comandancia de Operaciones Guardacostas planea y ejecuta las operaciones de búsqueda y salvamento con participación de las unidades guardacostas y el Sistema de Vigilancia y Monitoreo de Tráfico Acuático (SIMTRAC), con el fin de salvaguardar la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables.

Para las operaciones de búsqueda y salvamento, personal especializado procesa y disemina la información proporcionada por los diferentes sistemas y equipos asociados al Programa Internacional COSPAS SARSAT, con el fin de efectuar, en forma eficaz y eficiente, la misión dentro del área de responsabilidad asignada. Además, el programa permite mantener en óptimo estado de funcionamiento los sistemas a su cargo actualizados con los lineamientos de la Organización Marítima Internacional (OMI) en los campos aplicables, así como el sistema de alertas y localizaciones de emergencia activados, permanentemente, al servicio de las naves que se encuentren en peligro

Search and Rescue Operations

The Coast Guard Operations Command plans and conducts search and rescue operations with the participation of Coast Guard units and Water Traffic Information and Monitoring System (SIMTRAC) in order to safeguard the human life at sea and in navigable rivers and lakes.

For search and rescue operations, specialized staff process and disseminate the information provided by different systems and equipment associated with the International COSPAS-SARSAT Programme in order to conduct the mission in an effective and efficient manner within the assigned area of responsibility. Additionally, the programme allows keeping systems under control in an optimal operating condition and up-to-date with guidelines of the International Maritime Organization (IMO) on applicable fields, as well as keep the emergency alert and positioning system permanently activated to the service of ships in distress.

Estaciones Costeras Marítimas

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, a través de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, administra, opera y controla las Estaciones Costeras en su condición de Autoridad Marítima Nacional. Estas dependencias tienen como misión controlar y vigilar las actividades acuáticas, para lo cual cuentan con equipos de comunicaciones enlazados al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM). A la vez, garantizan, entre otros aspectos, la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables.

El SMSSM es un conjunto de procedimientos de seguridad, equipos y protocolos de comunicación, regulado por el Convenio Internacional para la Protección de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) para preservar la seguridad y facilitar la navegación y el rescate de embarcaciones en peligro.

El Perú es miembro del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos desde el año 2000. Las Estaciones Costeras son el soporte de las naves que transitan en el área de responsabilidad del Perú (Navarea XVI).

Maritime Coastal Stations

The General Directorate of Captaincies and Coast Guard, through the Coast Guard Operations Command, manages, operates and controls Coastal Stations in its capacity as National Maritime Authority. Mission of these agencies is to control and monitor all water activities, so that they have communication equipment that are connected to the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). At the same time, they ensure, inter alia, the safety of human life at sea and in navigable rivers and lakes.

The GMDSS is a set of safety procedures, communication equipment and protocols regulated by the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) to preserve safety and facilitate navigation and rescue of ships in distress.

Peru has been a member of the Global Maritime Distress and Safety System since 2000. Coastal stations are a support for those ships transiting through the area of responsibility of Peru (Navarea XVI).


OBC-3


DP WORLD
DP WORLD
CALLAO
DP WORLD
DP WORLD
DP WORLD
CAP PASLEY
MONROVIA

Control del Tráfico Marítimo

La Comandancia de Operaciones Guardacostas ejerce el control del tráfico marítimo, tanto en lo que respecta al tránsito de naves en aguas nacionales como en su permanencia y salida de los puertos. Para dicha función, cuenta con una red de estaciones del Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS), herramienta de vital importancia para la seguridad de la vida humana, seguridad en la navegación y protección del medio ambiente.

Asimismo, tiene acceso al Sistema de Seguimiento Satelital (SISESAT), que en el ámbito pesquero coadyuva en la misión de búsqueda y rescate cuando se presenta una contingencia en el mar.

Por otro lado, con la finalidad de gestionar el tráfico marítimo, en el principal puerto del Perú – Puerto del Callao, la Autoridad Marítima Nacional, tiene previsto la incorporación del Vessel Traffic Service – VTS, el cual proporcionará la tecnología necesaria para garantizar operaciones portuarias ininterrumpidas, al mismo tiempo ampliará los niveles de seguridad y facilitará la llegada, el atraque y las salidas de las embarcaciones visitantes. De igual manera, en la localidad de Puerto Pizarro – Tumbes, realizarán la incorporación de un Sistema de Vigilancia Electrónica, que tiene como propósito evitar la perpetración de actividades ilícitas, monitorear el tráfico acuático y detectar la contaminación del medio acuático.

Maritime Traffic Control

The Coast Guard Operations Command carries out the maritime traffic control on both transit of ships through national waters and their stay and departure from ports. For this purpose, it has a network of stations of the Automatic Identification System (AIS), which is a tool of crucial importance for the safety of human life, safe navigation, and protection of the environment.

Similarly, it has access to the Satellite Tracking System (SISESAT), which, in the fishing industry, contributes to the search and rescue mission when a contingency occurs at sea.

On the other hand, in order to manage the maritime traffic in the main port of Peru – Port of Callao, the National Maritime Authority has planned to incorporate the Vessel Traffic Service (VTS), which will provide the required technology to ensure uninterrupted port operations, and, at the same time, enhance the levels of security and facilitate the arrival, berthing, and departure of visiting ships. Also, in the town of Puerto Pizarro, Tumbes, an electronic surveillance system will be incorporated, whose purpose is to prevent unlawful activities, monitor the water traffic, and detect the pollution of the aquatic environment.

Protección del Ambiente Acuático

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas otorga a personas naturales o jurídicas el derecho de uso de áreas acuáticas, para lo cual tiene a su cargo la administración del Catastro Único Nacional de Áreas Acuáticas implementado sobre la base del sistema de información geográfica ARCGIS.

La Autoridad Marítima Nacional realiza actividades de prevención de la contaminación y protección del medio ambiente acuático, a través de la aprobación de instrumentos de gestión ambiental y el otorgamiento a las naves, artefactos navales e instalaciones acuáticas de certificados en materia de prevención de la contaminación, bajo el marco normativo internacional del que Perú es parte.

Asimismo, cuenta con el Plan Anual de Gestión Ambiental, el cual tiene como objetivo la ejecución anual de, al menos, 38 ejercicios de derrame de hidrocarburos a cargo de las Capitanías de Puerto, ubicadas en la costa, sierra y selva del Perú.

Estas actividades involucran a distintas entidades y empresas petroleras. Durante su ejecución se simula el derrame de diésel, el cual se produce durante una operación de carga o descarga del combustible en el medio acuático. Ante ello, la empresa y la

Protection of the Aquatic Environment

The General Directorate of Captaincies and Coast Guard grants individuals and legal entities the right of use of aquatic areas, for which it is in charge of managing the National Single Cadastre of Aquatic Areas, as implemented on the basis of the ARCGIS geographical information system.

The National Maritime Authority carries out activities of prevention of pollution and protection of the aquatic environment through approval of instruments of environmental management and granting of pollution prevention certificates to ships, naval craft and aquatic facilities under the international regulatory framework to which Peru is a party.

Moreover, it has an Annual Environmental Management Plan which aims at carrying out at least 38 oil spill exercises annually by Port Captaincies located in coast, highlands and jungle in Peru.

These activities involve different oil entities and companies. When they are conducted, diesel spill is simulated, which is produced during a fuel loading or unloading operation in the aquatic environment. In light of that, the company and the Local Maritime Authority activate their contingency plan by making use of human and logistic resources, deploying



Reserva Nacional de Paracas

Paracas National Reserve


DICAPI
DICAPI
DICAPI

Autoridad Marítima Local activan su plan de contingencia haciendo uso de recursos humanos y logísticos, desplegando equipos e implementos, como barreras de contención, paños absorbentes, equipo skimmer, tanques de almacenamiento, entre otros materiales que permitan controlar y mitigar, de manera oportuna, el incidente.

Este ejercicio tiene como finalidad estar preparados para afrontar un accidente ambiental que amenace el ecosistema acuático nacional y sus recursos naturales. Asimismo, dentro del Plan Anual de Gestión Ambiental, se ejecutan jornadas de limpiezas de playas, charlas de sensibilización, entre otras actividades enfocadas a concientizar a la población sobre la importancia de proteger el medio acuático.

Estas actividades involucran a distintas entidades y empresas petroleras. Durante su ejecución se simula el derrame de hidrocarburos y/o sustancias nocivas, lo cual se produce mientras realizan una operación de carga o descarga de combustible en el medio.

A su vez, cuenta con la aprobación del Plan Anual de Evaluación y Fiscalización Ambiental (PLANEFA), instrumento donde se planifican actividades de supervisión y fiscalización, con el fin de verificar el cumplimiento de los compromisos ambientales asumidos en la Certificación Ambiental de las instalaciones acuáticas, ocupación ilegal de áreas acuáticas y vertimiento de desechos no autorizados, para garantizar la protección del ambiente acuático.

equipment and implements, such as containment barriers, absorbent cloths, skimmer equipment, storage tanks, among other materials that allow controlling and mitigating on a timely manner the incident.

This exercise is intended to be ready for facing an environmental accident threatening the national aquatic ecosystem and its natural resources. Also, the Annual Environmental Management Plan includes beach clean-up days, awareness-raising talks, and other activities focused on raising awareness about the importance of protecting the aquatic environment.

These activities involve different entities and oil companies. During execution, a spill of oil and/or noxious substances is simulated while a fuel loading or unloading operation in the environment is carried out.

Likewise, the Annual Plan of Environmental Assessment and Audit (PLANEFA) is approved, which is an instrument where monitoring and audit activities are planned in order to check the compliance with the environmental commitments assumed in the Environmental Certification of aquatic facilities, illegal occupation of aquatic areas, and unauthorized dumping of wastes, to ensure the protection of the aquatic environment.

Represión de Actividades Ilícitas

Minería Ilegal

La Comandancia de Operaciones Guardacostas ejecuta operaciones multisectoriales con el Ministerio Público, la Policía Nacional del Perú y el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), desplegando grupos rotativos conformados por personal guardacostas, operadores especiales e infantes de marina para la represión de la minería ilegal en el ámbito acuático.

Entre las secuelas más visibles de la minería ilegal están la deforestación, la contaminación del agua de los ríos, la destrucción de la biodiversidad; también, afecta la salud de las comunidades, ya que no cumple con ninguna exigencia administrativa, técnica, social o ambiental. Se considera minería ilegal a la actividad que utiliza equipos y maquinaria pesada que no corresponden a la condición de pequeña minería o minería artesanal, así como a las acciones que se realizan en espacios prohibidos, tales como las riberas de ríos y lagunas, cabeceras de cuenca, zonas de amortiguamiento de áreas naturales protegidas y bosques de la Amazonía.

Suppression of Unlawful Activities

Illegal Mining

The Coast Guard Operations Command executes multi-sectoral operations with the Attorney General's Office, the Peruvian National Police, and the National Service of Natural Areas Protected by the State (SERNANP) by deploying rotating groups composed of Coast Guard personnel, special operators and marines to suppress illegal mining in the aquatic environment.

The most visible consequences of the illegal mining include deforestation, pollution of river water, destruction of biodiversity, and effects on the health of communities because administrative, technical, social or environmental requirements are not complied with. Illegal mining is that activity using equipment and heavy machinery that do not correspond to the condition of small mining or artisanal mining, as well as those actions in prohibited areas, such as banks of rivers and lakes, headwaters, buffer zones of protected natural areas and forests in the Amazonia.




GUARDACOSTAS

Tala Ilegal

La Autoridad Marítima Nacional realiza, constantemente, acciones de interdicción que buscan combatir la tala ilegal de árboles, actividad ilícita que se producen en la Amazonía peruana. Estas diligencias se efectúan en coordinación con representantes de la Fiscalía Especializada en Materia Ambiental (FEMA), la Gerencia Regional de Desarrollo Forestal y Fauna Silvestre (GERFOR) y la Policía Nacional del Perú (PNP), que, según sus funciones, toman decisiones sobre la disposición final de las personas que realizan esta actividad ilegal y de la madera incautada durante un operativo.

La tala ilegal de árboles es una actividad ilícita que impacta de manera negativa en el ecosistema amazónico, sobre todo en los departamentos de Loreto y Ucayali. Estudios recientes afirman que el 57 % del territorio peruano se encuentra cubierto por bosques, y que el Perú es uno de los diez países con mayor cobertura forestal del mundo y uno de los cinco en Latinoamérica.

Illegal Logging

The National Maritime Authority constantly carries out interdiction actions that seek to combat illegal logging, which is an unlawful activity occurring in the Peruvian Amazonia. These diligences are carried out in coordination with representatives of the Special Prosecutor's Office for Environment (FEMA), the Regional Management of Forest Development and Wild Fauna (GERFOR), and the Peruvian National Police (PNP), which, according to their functions, make decisions about the final disposal of people carrying out this illegal activity and of wood seized during an operation.

Illegal logging is an unlawful activity that impacts negatively on the Amazonian ecosystem, particularly in the departments of Loreto and Ucayali. Recent studies show that 57% of the Peruvian territory is covered by forests and Peru is one of the top ten forested countries worldwide and one of the top five in Latin America.

Pesca Ilegal

Las unidades guardacostas tienen como misión patrullar el litoral peruano, ejerciendo la función de policía marítima para negar el uso del mar a las actividades ilícitas, como la pesca ilegal. Para ello, la Autoridad Marítima trabaja de manera conjunta con el Ministerio de la Producción (PRODUCE), que, a través de la Dirección Nacional de Seguimiento y Vigilancia (DINSECOVI), opera el Sistema de Seguimiento Satelital (SISESAT) con el que se controla a las embarcaciones pesqueras que se encuentran en el dominio marítimo nacional.

Para el Estado peruano, la pesca representa el 1.5 % del producto bruto interno (PBI), la cual genera un aproximado de 3 millones de dólares en divisas, que significa el 7 % de todas las exportaciones en el país. El Gobierno peruano, a través de la Autoridad Marítima Nacional, ha tomado medidas para combatir la pesca ilegal en el país. Se han establecido leyes y regulaciones más estrictas, se han intensificado los controles y se han implementado sistemas de vigilancia y monitoreo en las aguas peruanas. Además, se han promovido campañas de concientización y educación para fomentar la pesca responsable y sostenible. La cooperación internacional también desempeña un papel importante en la lucha contra la pesca ilegal. El Perú trabaja en colaboración con otros países y organismos internacionales para combatir esta problemática, intercambiando información, fortaleciendo la capacidad de control y promoviendo acuerdos regionales para la conservación de los recursos marinos.

Illegal Fishing

Coast Guard units fulfill the mission of patrolling the Peruvian coastline by performing aquatic police in order to deny the use of the sea for unlawful activities, such as illegal fishing. Therefore, the Maritime Authority works together with the Ministry of Production (PRODUCE), which through the National Directorate of Tracking and Surveillance (DINSECOVI) operates the Satellite Tracking System (SISESAT), with which fishing vessels in the national maritime domain are controlled.

For the Peruvian State, fishing accounts for 1.5% of the gross domestic product (GDP), which generates approximately 3 million dollars, which means 7% of all exports in the country. The Peruvian government, through the National Maritime Authority, has taken measures to fight the illegal fishing in the country. Stricter laws and regulations have been established, controls have been intensified, and surveillance and monitoring systems have been implemented in Peruvian waters. In addition, awareness-raising and education campaigns have been promoted to foster responsible and sustainable fishing. International cooperation also plays an important role in the fight against illegal fishing. Peru works in cooperation with other countries and international agencies to fight this problem by exchanging information, strengthening control capacity, and promoting regional agreements on conservation of marine resources.


GUARDACOSTAS


BELEN
GUARDACOSTAS
BELEN

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

Trata y Tráfico de Personas

El personal guardacostas, en coordinación con la Fiscalía Provincial Especializada en Delito de Trata de Personas, la Policía Nacional del Perú y autoridades locales de cada jurisdicción, realiza acciones para contrarrestar la actividad ilícita de trata y tráfico de personas, delito considerado uno de los más lesivos a la dignidad humana, ya que las convierte en objeto de comercio.

Usualmente, la trata o tráfico de personas tiene como víctimas a niños, niñas, adolescentes, mujeres y personas en situación de vulnerabilidad, y tipifica como crimen, pues vulnera los derechos fundamentales del ser humano al despojarlo de su libertad y violar su dignidad con fines de explotación, ya sea en el aspecto sexual o laboral, que suele incluir el uso de la violencia, amenaza o coacción contra la víctima.

Es importante remarcar que, en este delito coinciden diversos factores de riesgo, como la pobreza, la falta de oportunidades, la desigualdad de género, la carencia de documentos de identidad, el bajo nivel educativo, entre otros.

Human Trafficking and Smuggling

The Coast Guard personnel in coordination with the Provincial Special Attorney General's Office for Human Trafficking, the Peruvian National Police, and local authorities carry out actions for counteracting the unlawful activity of human trafficking and smuggling, a crime considered one of the most damaging for the human dignity as it makes people objects to trade.

Human trafficking usually has children, teenagers, women and persons in vulnerable situations as victims, and it is classified as a crime since it violates the fundamental human rights by depriving them of their freedom and violating their dignity for exploitation purposes in either sexual or labor aspect, which usually includes use of violence, threat or coercion against victims.

It is important to emphasize that in this crime several risk factors coincide, such as poverty, lack of opportunities, gender inequality, lack of identification documents, low education level, among others.

Tráfico Ilícito de Drogas

La Comandancia de Operaciones Guardacostas ejecuta operativos multisectoriales contra el tráfico ilícito de drogas (TID). Estas acciones se realizan, de manera conjunta, con personal del Ministerio Público y de la Policía Nacional del Perú, que han permitido el logro de importantes incautaciones a bordo de buques mercantes, pesqueros y submarinos, que ocultan el material ilegal en compartimentos y en la parte sumergida de los cascos.
Asimismo, en la Amazonia peruana se destruyen laboratorios clandestinos de elaboración y almacenaje de hoja de coca e insumos utilizados para la producción de clorhidrato de cocaína.

El TID, para el Perú y la comunidad internacional, es una amenaza constante que crece a pasos agigantados. Se estima que el 80 % de la cocaína producida en el país tiene como destino Europa, y que sale por la vía marítima. Esto se debe a la creciente demanda internacional de cocaína.

Illicit Drug Trafficking

The Coast Guard Operations Command executes multi-sectoral operations against illicit drug trafficking. These actions are conducted jointly with the staff of the Attorney General's Office and of the Peruvian National Police, which have achieved important seizures on board merchant ships, fishing vessels and submarines hiding illegal material in compartments and in the submerged part of hulls.
Also, in the Peruvian Amazon, clandestine laboratories where coca leaves and inputs used to produce cocaine hydrochloride are processed and stored.

Illicit drug trafficking for Peru and the international community is a continuous threat growing by leaps and bounds. It is estimated that 80% of cocaine produced in the country is destined for Europe and carried by sea. This is due to the increasing international demand of cocaine.




AM
PM
10 42
TRAFICO MARITIMO

Sistema de Información y Monitoreo de Tráfico Acuático (SIMTRAC)

La Comandancia de Operaciones Guardacostas, mediante el Sistema de Información y Monitoreo de Tráfico Acuático (SIMTRAC), ejerce el monitoreo y control, efectuando vigilancia del tráfico acuático, así como el ingreso y salida de naves tanto nacional como extranjeras en aguas del dominio marítimo peruana. Asimismo, dicho sistema permite realizar las acciones de búsqueda y rescate, en la Navarea XVI en los casos SAR, a embarcaciones que sufren algún siniestro en la que se vea comprometida la vida humana. Esta valiosa información es proporcionada al Centro de Control de Misiones, fuerzas navales, unidades guardacostas, Jefaturas de Distritos de Capitanías, Capitanías de Puerto y puestos de control, así como las diferentes secciones del Estado Mayor para las tomas de decisiones en la ejecución de las operaciones guardacostas. Cabe mencionar que, la Autoridad Marítima Nacional cuenta con 5 sistemas de seguimiento satelital como: THEMIS-8, IORIS, DARK VESSEL DETECCTION, SISESAT, SEAVISION, que permiten vigilar las zonas reservadas protegidas y las zonas de veda, en la que se encuentra prohibida la pesca.

Del mismo modo, los sistemas en mención, posibilitan tener un control de las naves que emiten constantemente su posición satelital, lo que permite el monitoreo de las embarcaciones pesqueras de interés que apagan y/o no cuentan con equipos de seguimiento satelital (AIS – VMS). Es importante mencionar que, el SIMTRAC se encuentra bajo el marco de las nuevas disposiciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Water Traffic Information and Monitoring System (SIMTRAC)

The Coast Guard Operations Command, through the Aquatic Traffic Information and Monitoring System (SIMTRAC), performs monitoring and control by conducting surveillance of the aquatic traffic, as well as entry and departure of national and foreign ships in waters of the Peruvian maritime domain. Also, this system allows carrying out search and rescue actions in the Navarea XVI in SAR cases for ships suffering any casualties where human life is compromised. This valuable information is provided by the Mission Control Centre, naval forces, Coast Guard units, Offices of the Heads of Captaincy Districts, Port Captaincies, and control posts, as well as different sections of the Staff for decision-making in carrying out Coast Guard operations. It should be mentioned that the National Maritime Authority has five satellite tracking systems, i.e. THEMIS-8, IORIS, DARK VESSEL DETECCTION, SISESAT, SEAVISION, which allow it to monitor the protected reserved areas and closed areas where fishing is prohibited.

Similarly, the mentioned systems allow taking control of ships that issue permanently their satellite position, which allows the monitoring of fishing vessels of interest that turn off and/or do not have satellite tracking equipment (AIS – VMS). It is important to mention that SIMTRAC is under the framework of the new provisions of the International Maritime Organization (IMO).

Estaciones de Vigilancia Electrónica

Las estaciones de vigilancia electrónica fijas y móviles desempeñan un papel crucial en la vigilancia y control del mar en el área marítima peruana. Su objetivo principal es garantizar una adecuada supervisión electrónica para detectar y controlar actividades en el mar en el área comprendida entre el litoral y la milla 50 del dominio marítimo peruano.

Para lograr su propósito, estas estaciones utilizan una variedad de instrumentos y tecnologías, incluyendo radares, cámaras de vigilancia, sistemas de comunicaciones y receptores del Sistema de Identificación Automática (AIS). Los radares permiten la detección de contactos de superficie, mientras que las cámaras de vigilancia brindan imágenes visuales para la identificación y análisis de dichos contactos. El AIS es un sistema de transmisión automática de información sobre barcos, lo que ayuda a identificar y rastrear embarcaciones en tiempo real.

La Autoridad Marítima Nacional cuenta con diecinueve Estaciones Costeras homologadas al GMDSS (Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima). Estas estaciones tienen la función de proporcionar comunicaciones de emergencia y seguridad marítima, brindando apoyo en caso de incidentes en el mar y facilitando la coordinación de rescates y asistencia a embarcaciones en peligro.

Las estaciones de vigilancia electrónica fijas y móviles, junto con las Estaciones Costeras homologadas al GMDSS, son componentes clave del sistema de vigilancia y control marítimo en el dominio marítimo peruano.

Electronic Surveillance Stations

Fixed and mobile electronic surveillance stations play a crucial role in the surveillance and control of the sea in the Peruvian maritime area. Its main purpose is to ensure an appropriate electronic monitoring to detect and control activities at sea in the area between the coastline and the mile 50 of the Peruvian maritime domain.

For achieving their purpose, these stations use a variety of instruments and technologies, including radars, surveillance cameras, communications systems, and Automatic Identification System (AIS) receptors. Radars allow detection of surface contacts, while surveillance cameras provide visual images for identification and analysis of those contacts. AIS is an automatic ship information transmission system that helps identifying and tracking ships in real time.

The National Maritime Authority has nineteen GMDSS-approved coast stations (Global Maritime Distress and Safety System). The function of these stations is to provide maritime emergency and safety communications, providing support in case of incidents at sea and facilitating coordination of rescue and assistance for ships in distress.

Fixed and mobile electronic surveillance stations, together with GMDSS-approved coast stations, are key components of the maritime surveillance and control system in the Peruvian maritime domain.




CENTRO DE FUSIÓN DE LA INFORMACIÓN MARÍTIMA DE LATINOAMERICA
• PERÚ •

Centro de Fusión de la Información Marítima IFC-Perú para Latinoamérica

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas cuenta con el Centro de Fusión de la Información Marítima – Perú para Latinoamérica (IFC-Perú), el cual fue creado el 20 de mayo del año 2019 con el objetivo de compartir información precisa y oportuna entre los países de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), integrada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

El IFC-Perú es uno de los ocho Centros de Fusión que se encuentran a nivel mundial. Opera desde la Comandancia de Operaciones Guardacostas, ubicada en la Base Naval de Callao, con la misión de ser el CENTRO de excelencia para la difusión y el intercambio de información de seguridad y protección marítima en el área de interés.

El Centro de Fusión clasifica los incidentes marítimos basados en los conceptos establecidos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Marítima Internacional (OMI), como son el robo a mano armada (RA), incidentes marítimos (IM) pesca ilegal, pesca no declarada y no reglamentada (INDNR) contrabando y tráfico ilícito de drogas (C&TID), migración irregular y tráfico de personas (MITP), entre otros percances que se susciten en el ámbito marítimo correspondientes a la ROCRAM.

Peru Maritime Information Fusion Center for Latin America

The General Directorate of Captaincies and Coast Guard has the Peru Maritime Information Fusion Center for Latin America (IFC-Peru), which was established on 20 May 2019 for the purpose of sharing accurate and timely information among countries of the Operative Network of Regional Cooperation of Maritime Authorities of the Americas (ROCRAM), which is comprised of Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Mexico, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, and Venezuela.

The IFC-Peru is one of the eight fusion centers in the world. It operates from the Coast Guard Operations Command, located in the Callao Naval Base, with the mission of becoming the excellence center for dissemination and exchange of information on maritime safety and security in the area of interest.

The Fusion Center classifies maritime incidents based on those concepts established by the United Nations (UN) and the International Maritime Organization (IMO), such as armed robbery, maritime incidents, illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing, smuggling and illicit drug trafficking, irregular migration and human trafficking, among other incidents in the maritime area corresponding to ROCRAM.

Programa Internacional COSPAS-SARSAT

Los sistemas del Programa Internacional COSPAS-SARSAT son el primer medio de alerta por activación de radiobalizas marítimas, aéreas y personales. A través de una señal satelital, permite a la Comandancia de Operaciones Guardacostas atender en forma eficaz y eficiente las operaciones de búsqueda y salvamento dentro del área de responsabilidad asignada, que comprende desde el litoral peruano hasta el meridiano 180° y aguas interiores.

Actualmente, al sistema satelital de búsqueda y rescate, se le ha incorporado el COSPAS-SARSAT MEO. Este es un conjunto de antenas que reciben información de 40 satélites a nivel de Sudamérica, con la finalidad que las búsquedas de las radiobalizas se realicen con mayor precisión. Este sistema permitirá a la Autoridad Marítima Nacional continuar salvaguardando la vida humana en el medio acuático, y dar cumplimiento a las funciones emitidas por el Estado peruano.

International COSPAS-SARSAT Programme

The International COSPAS-SARSAT Programme systems are the first alert means activated by maritime, air and personal radio beacons. Through a satellite signal, it allows the Coast Guard Operations Command to perform search and rescue operations in an effective and efficient manner within the assigned area of responsibility, which extends from the Peruvian coastline to the 180° meridian and inland waters.

Currently, COSPAS-SARSAT MEO (medium-altitude Earth orbit search and rescue) has been added to the satellite search and rescue system. This is a set of antennas receiving information from 40 satellites at the level of South America for radio beacons to search with greater precision. This system will allow the National Maritime Authority to continue safeguarding human life in the aquatic environment and fulfil those duties given by the Peruvian State.


Honeywell
Honeywell


VENTANILLA
5
ZARPES Y ARRIBOS



Estado de Bandera

Flag State

La Autoridad Marítima Nacional ejerce el Estado de Bandera a través del registro y certificación de naves y artefactos navales de bandera nacional, la certificación y titulación de la gente de mar, la certificación y registro de empresas del ámbito acuático, la investigación de siniestros, las investigaciones sumarias y la administración de áreas acuáticas, con la finalidad de verificar el correcto cumplimiento de las normas nacionales y los estándares internacionales de seguridad, protección ambiental y protección física, de las que el Perú es parte.

The National Maritime Authority performs as a Flag State through registration and certification of national-flag ships and naval craft, certification of seafarers, certification and registration of companies related to the aquatic environment, investigation of casualties, summary investigations, and management of aquatic areas in order to verify the proper compliance with national regulations and international standards on safety, environmental protection and physical protection, to which Peru is a party.

Control de Actividades Acuáticas

La Autoridad Marítima Nacional ejerce el control eficiente y eficaz de las actividades acuáticas mediante la adopción de normas y la realización de inspecciones y auditorías de gestión a naves, artefactos navales y empresas vinculadas con las actividades acuáticas; así como la supervisión de la formación de la gente de mar, a fin de velar por la seguridad y protección de la vida humana en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre. Para ello, lleva los siguientes registros:

- Registro nacional de matrículas de naves y artefactos navales.
- Registro nacional de títulos y matrículas de personal de marina mercante, pesca y náutica recreativa.
- Registro nacional de licencias de prácticos marítimos.
- Registro nacional de peritos navales.
- Registro nacional de licencias de operación de astilleros, varaderos y diques.
- Registro nacional de estudios de maniobras de instalaciones portuarias.
- Registro nacional de personas naturales y jurídicas.
- Registro de permisos de navegación.
- Registro de centros de formación acuática.

Control of Aquatic Activities

The National Maritime Authority executes efficient and effective control of aquatic activities by adopting regulations and carrying out inspections and management audits of ships, naval craft and companies related to aquatic activities, as well as supervising training of seafarers in order to ensure the safety and protection of human life in the maritime, fluvial and lacustrine environment. For this, it keeps the following registries:

- National Registry of Registrations of Ships and Naval Craft.
- National Registry of Certificates and Registrations of Personnel of Merchant Marine, Fishing and Recreational Navigation.
- National Registry of Licenses of Maritime Pilots.
- National Registry of Naval Experts.
- National Registry of Operating Licenses of Shipyards, Dry Docks and Docks.
- National Registry of Maneuvering Studies for Port Facilities.
- National Registry of Individuals and Legal Entities.
- Registry of Navigation Permits.
- Registry of Aquatic Training Centers.


AUTORIDAD MARITIMA
INSPECTOR


CSAV TOCONAO



Estado Rector del Puerto

Port State

La Autoridad Marítima Nacional, a través de la Dirección de Inspección, Auditoría y Supervisión, ejerce el Estado Rector del Puerto, mediante el cual controla los buques mercantes de bandera extranjera que arriban a puertos nacionales, con el objetivo verificar su condición y equipamiento de las naves, así como la adopción de normas, conforme a los estándares contemplados en los convenios internacionales, como el MOU de Tokio y el Acuerdo de Viña del Mar, de los que el Perú es miembro; ello, a fin de proteger el ambiente marino, prevenir, desalentar y erradicar la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada, y salvaguardar las condiciones laborales y de vida a bordo de las naves.

The National Maritime Authority, through the Directorate of Inspection, Audit and Monitoring, performs as a Port State by controlling foreign-flag merchant ships arriving to national ports in order to verify condition and equipment of ships, as well as adoption of regulations and standards provided in international conventions, such as Tokyo MOU and Viña del Mar Agreement, of which Peru is a member. This is to protect the marine environment; prevent, deter and eradicate illegal, unreported and unregulated fishing; and safeguard working and living conditions on board ships.

Ejercicio Multinacional de Ayuda
Humanitaria – Solidarex 2019

Multinational Humanitarian
Assistance Exercise – Solidarex 2019

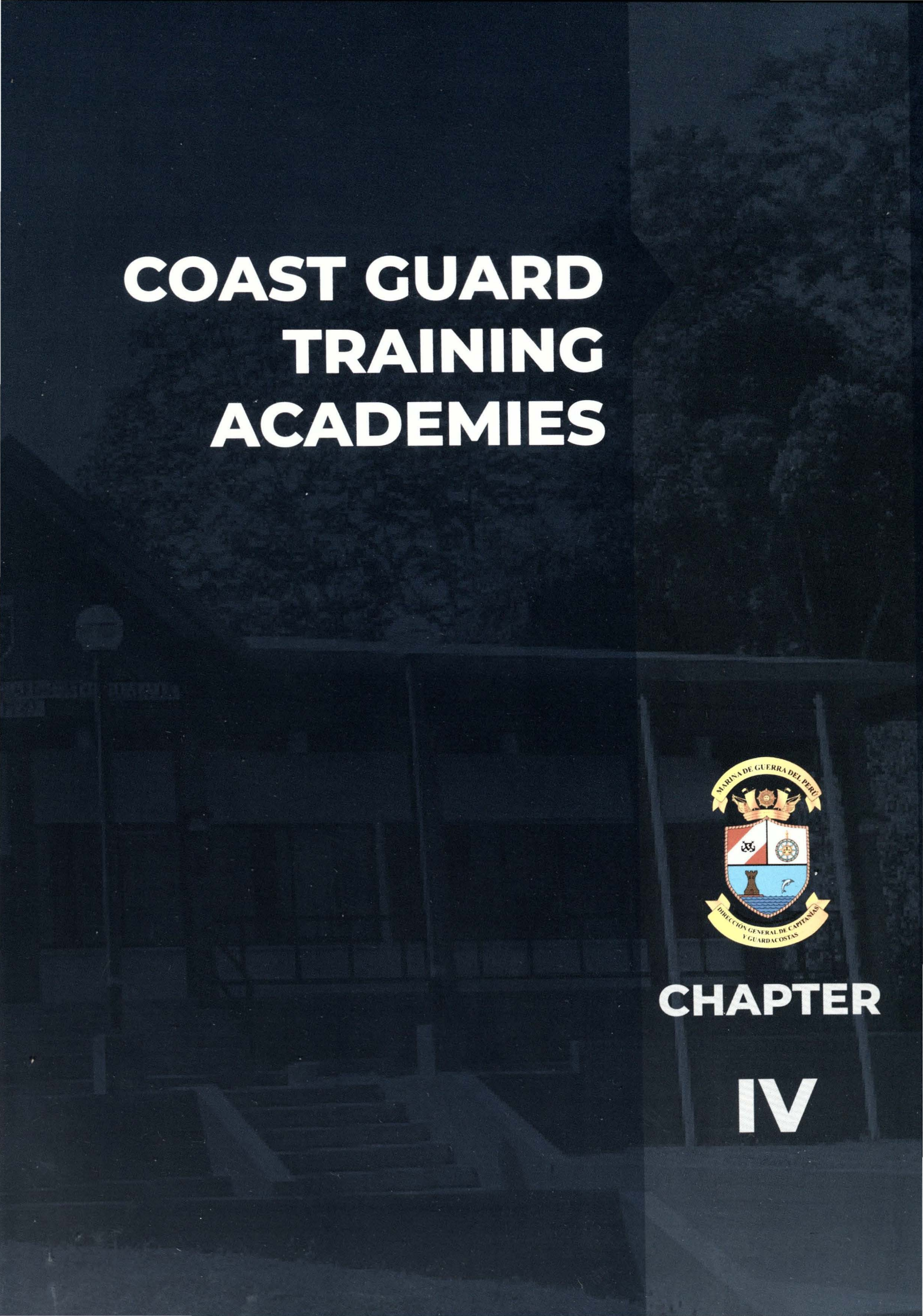


ESCUELAS DE FORMACIÓN DE GUARDACOSTAS

CAPÍTULO

IV

COAST GUARD TRAINING ACADEMIES



CHAPTER IV

Promoción 1975

Class 1975



Escuela de Capitanías y Guardacostas

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas tiene dentro de su área de responsabilidad operativa a la Comandancia de Operaciones Guardacostas y subordinada la Escuela de Capitanías y Guardacostas, que tiene como misión especializar y capacitar al personal superior y subalterno de la organización. Asimismo, la Dirección General de Educación de la Marina, a través de la Escuela de Especialización Profesional de Oficiales de la Marina y la Dirección de Capacitación y Perfeccionamiento del Personal Naval, establece normas y procedimientos para el desarrollo de los programas de formación de Segunda Especialidad Profesional y formación continua del personal superior y subalterno de la Marina de Guerra del Perú.

La Escuela de Capitanías y Guardacostas fue creada con Resolución de la Comandancia General de la Marina de fecha 21 de octubre de 1999. Los programas académicos que imparte son los siguientes:

- Programa de Segunda Especialidad Profesional de Guardacostas, de un año de duración dirigido a oficiales que ingresan a la organización de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas;

Como parte de la política institucional del Ministerio de Defensa, los programas académicos mantienen la calidad del servicio educativo de acuerdo a lo establecido por la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria (SUNEDU) y con proyección a lograr la acreditación de la calidad educativa

Captaincies and Coast Guard Academy

Within the area of operational responsibility of the General Directorate of Captaincies and Coast Guard, there are the Coast Guard Operations Command and the Captaincies and Coast Guard Academy, whose mission is to specialize and train superior and subordinate personnel of the organization. Also, the General Directorate of Education of the Navy, through the Professional Specialization Academy for Officers of the Navy and the Directorate of Training and Development of Naval Personnel, establishes rules and procedures for the development of training programs for second professional specialization and continuous training of superior and subordinate personnel of the Peruvian Navy.

The Captaincies and Coast Guard Academy was established through Resolution of the Commander-in-Chief of the Navy, dated 21 October 1999. Academic programs delivered are as follows:

- Program for Second Professional Specialization of Coast Guard, of one year of duration, aimed at officers entering the organization of the General Directorate of Captaincies and Coast Guard;

As part of the institutional policy of the Ministry of Defense, academic programs maintain the quality of educational service in accordance with the provisions of the National Superintendence of University Higher Education (SUNEDU) and with projection to achieve accreditation of

sujeta a las normas del Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa (SINEACE).

- Programa de Perfeccionamiento Profesional Técnico de Guardacostas, de seis meses de duración, destinado al personal técnico de la especialidad Guardacostas en el grado de Técnico Tercero;

- Programas de capacitación institucional de corta duración, que se programan de acuerdo a los requerimientos de las diferentes áreas funcionales, con la finalidad de fortalecer los conocimientos del personal acorde con el avance tecnológico de las unidades, sistemas y equipos guardacostas.

Para tal efecto la Escuela Atlas de Capitanías y Guardacostas tiene a cargo 26 programas de capacitación que se dictan a requerimiento de las unidades y dependencias de la organización.

Los Programas Académicos de Formación Continua se orientan a cumplir la misión de la organización guardacostas como Autoridad Marítima, con énfasis en la protección de la vida humana en el mar, protección del medio ambiente y la represión de las actividades ilícitas; además de contribuir a la defensa y desarrollo nacional y participar en casos de desastres

- Cursos extra institucionales

Asimismo, en algunos aspectos técnicos especializados se requiere brindar capacitación extra institucional, para lo cual anualmente se prioriza los requerimientos que presentan las diferentes áreas de la organización guardacostas acorde a la especialidad y función que desempeñan.

educational quality subject to standards of the National System of Evaluation, Accreditation and Certification of Education Quality (SINEACE).

- Program for Technical Professional Development of Coast Guard, of six months of duration, aimed at technical personnel from the specialization of Coast Guard in the rank of Chief Petty Officer.

- Short-term institutional training programs that are scheduled in accordance with requirements from different functional areas in order to strengthen knowledge of personnel in accordance with technology advance of Coast Guard units, systems and equipment.

For this purpose, the Captaincies and Coast Guard Academy offers 26 training programs that are delivered upon request of the units and offices of the organization.

Continuous training academic programs are aimed at fulfilling the mission of the Coast Guard Organization as Maritime Authority, with emphasis on the protection of human life at sea, protection of the environment, and suppression of unlawful activities, as well as contributing to the national defense and development, and participating in disaster cases.

- Extra-Institutional Courses

Additionally, in some specialized technical aspects, it is required to provide extra-institutional training, for which requirements from different areas of the Coast Guard Organization are prioritized annually in accordance with specialization and function performed.


CONCEPTOS GENERALES SOBRE LOS DIH
OBJETIVO DEL DIH
• Proteger a las víctimas de la guerra; Salvaguardar Heridos, enfermos, náufragos, Prisioneros de guerra y Población civil; y
• Limitar el uso de la violencia en los conflictos armados.





Escuela de Operaciones Guardacostas Fluviales

Fue creada con Resolución Suprema N.° 203 DE/MGP de fecha 7 de abril de 1998, como Escuela de Operaciones Ribereñas. Es el principal centro de entrenamiento y conducción de operaciones ribereñas del Perú y Sudamérica. Inicialmente, se estableció para instruir en procedimientos para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas al personal de la Marina de Guerra y de la Policía Nacional del Perú. Actualmente, es un centro de instrucción de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú.

Su sede está ubicada en la Base Naval de Iquitos, a ocho kilómetros al noroeste de dicha ciudad. Fue construida por el Cuerpo de Ingenieros de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América en el marco del Convenio Bilateral Antidrogas entre ambos gobiernos.

El primer curso fue dictado por instructores americanos, que estuvo orientado, principalmente, para formar la dotación de instructores de la escuela. En dicho año, también se recibieron tres lanchas de instrucción marca "Boston

Fluvial Coast Guard Operations Academy

This was established in accordance with Supreme Resolution No. 203 DE/MGP of 7 April 1998 as the Riverine Operations Academy. It is the main center for training and conducting of riverine operations in Peru and South America. It was initially established to train personnel from the Peruvian Navy and the Peruvian National Police in procedures for fighting illicit drug trafficking. At present, it is a training center of the General Directorate of Captaincies and Coast Guard of the Peruvian Navy.

Its. headquarters are located in the Iquitos Naval Base at 8 km northwest from the city of Iquitos. It was built by the Corps of Engineers of the Armed Forces of the United States of America within the framework of the Bilateral Anti-Drug Agreement between both governments.

The first course was delivered by US trainers, which was mainly aimed to make a team of trainers for the academy. In the mentioned year, three 25-feet training motorboats of "Boston Whaler" brand were received, and

Whaler", de 25 pies, a las que posteriormente se sumaron cinco de la marca "Northport", de 22 pies; así como el Taller de Mantenimiento Flotante n.° 4 (FMF-4).

La Escuela de Operaciones Ribereñas forma en las especialidades siguientes: Operaciones de abordaje, Mecánica en motores fuera de borda, Paramédico ribereño, Pilotaje de lanchas, y Mantenimiento y reparación de cascos de fibra de vidrio. En sus aulas, además se han graduado efectivos de la Superintendencia Nacional de Aduanas, así como participantes de países como Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Venezuela e Italia.

En el marco del proceso de adecuación de la organización de la Marina de Guerra del Perú, con Resolución de la Comandancia General de la Marina n.° 0438-2013 de fecha 17 julio del 2013, se le cambió el nombre a Escuela de Operaciones Guardacostas Fluviales.

Como parte de su infraestructura, esta escuela cuenta con oficinas administrativas, aulas, sala de conferencias, taller de reparaciones en fibra de vidrio, taller de reparaciones de motores fuera de borda, pañol de armamento, comedor, cuadra de estudiantes, cuadra de instructores, planta de tratamiento de agua, gimnasio, piscina, polígono de tiro con pistola, polígono de tiro con fusil, hangar flotante y taller flotante de mantenimiento.

En adición, se dictan diversos programas de capacitación complementaria autorizados por la Dirección General de Educación de la Marina, en provecho del personal que labora en las unidades y dependencias del área de la Quinta Zona naval.

later, five 22-feet training motorboats of "Northport" brand and the Floating Maintenance Shop No. 4 (FMF-4) were added.

The Riverine Operations Academy trains in the following specializations: Boarding Operations, Mechanics for Outboard Motors, Riverine Paramedics, Piloting of Motorboats, and Maintenance and Repair of Fiberglass Hulls. From its classrooms, officials from the National Superintendence of Customs, as well as participants from countries, such as Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador, Panama, and Venezuela graduated.

Under the process of adaptation of the organization of the Peruvian Navy, by Commander-in-Chief of the Navy's Resolution No. 0438-2013 of 17 July 2013, its name was changed to Fluvial Coast Guard Operations Academy.

As part of its infrastructure, the academy has administrative offices, classrooms, conference room, fiberglass repair shop, outboard motor repair shop, armament storeroom, dining area, rooms for students, rooms for trainers, water treatment plant, gym, swimming pool, pistol shooting range, rifle shooting range, floating hangar, and floating maintenance shop.

In addition, various other follow-up training programs are delivered, which are authorized by the General Directorate of Education of the Navy to the benefit of personnel working on units and agencies in the area of the Fifth Naval Zone.



Patrullera Lacustre Río Juli - PL 293

Lacustrine Patrol Boat Río Juli - PL 293

RELACIONES INTERNACIONALES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

CAPÍTULO

V

THE MARITINE AUTHORITY'S INTERNATIONAL RELATIONS



CHAPTER

V


NTERNATIONAL
MARITIME
RGANIZATION

Organización Marítima Internacional (OMI)

Debido al carácter internacional del transporte marítimo, desde tiempo atrás, se reconoció que las medidas encaminadas a mejorar la seguridad de las operaciones marítimas serían más eficaces si se realizaran en un marco internacional en lugar de depender de la acción unilateral de cada país, sin coordinación con el resto.

La Organización Marítima Internacional (OMI) se constituyó mediante un convenio auspiciado por las Naciones Unidas en 1948. Once años después, en 1959, quedó establecida formalmente, y, desde entonces, es pilar ecuménico de la comunidad marítima internacional. Sus dispositivos legales trabajados eficazmente en base a la experiencia, encaminados a la seguridad de la vida humana en el mar y a la prevención de la contaminación procedente de los buques, así como sus herramientas emanadas a través del tiempo, afianzan día a día la robustez de esta organización, a la cual pertenece el Perú como país miembro desde el 15 de marzo de 1968.

La OMI ha fomentado la adopción de, aproximadamente, cincuenta convenios y protocolos, así como más de mil códigos y recomendaciones sobre seguridad y protección marítima, prevención de la contaminación y otros aspectos conexos.

International Maritime Organization (IMO)

Given the international nature of maritime transportation, for a long time it was recognized that those measures aimed at enhancing safety of maritime operations would be more effective if they were taken within an international framework instead of relying on unilateral action by each country without coordination with others.

The International Maritime Organization (IMO) was created by a convention under the auspices of the United Nations in 1948. Eleven years later, in 1959, it was formally established, and since then it has been the ecumenical pillar of the international maritime community. Its legal provisions that are effectively worked on the basis of experience, aimed at safety of human life at sea and prevention of pollution from ships, as well as its instruments emanated over time, strengthen day by day the robustness of this organization, to which Peru has belonged as a member country from 15 March 1968.

IMO has fostered adoption of about fifty conventions and protocols, as well as more than a thousand codes and recommendations on maritime safety and security, prevention of pollution and other related aspects.

La Asamblea es el máximo ente rector de esta institución, con sede en Londres, cuyo Consejo está integrado por cinco comités:

1. Comité de Seguridad Marítima (MSC). Establecido el año 1960, tiene como responsabilidad la atención de los trabajos técnicos.

2.- Comité Jurídico (LEG). Está comprendido en la organización desde el año 1967. Se encarga del área de asuntos jurídicos de su competencia.

3.- Comité de Facilitación (FAL). Fue instituido un año después del Comité Jurídico. Analiza, permanentemente, el tráfico marítimo internacional con el fin de simplificar su complejidad derivada del desarrollo de las actividades marítimas, producto de la globalización.

4.- Comité de Cooperación Técnica (TC). Establecido en el año 1969, ejecuta proyectos de su especialidad, expresamente en lo que respecta a países en vías de desarrollo.

5.- Comité de Protección del Medio Marino (MEPC). Inició labores el año 1973. Su misión es coordinar las actividades de la organización dirigidas a la prevención de la contaminación del medio marino originado por las naves.

The Assembly is the highest governing body of this institution, headquartered in London, and its Council is comprised of five committees:

1. Maritime Safety Committee (MSC). It was established in 1960 and is responsible for addressing technical issues.

2. Legal Committee (LEG). It has been included in the organization since 1967. It is responsible for the area of legal issues within its competence.

3. Facilitation Committee (FAL). It was established one year after the Legal Committee. It continuously analyzes the international maritime transportation in order to simplify its complexity derived from the development of maritime activities, as a result of globalization.

4. Technical Cooperation Committee (TC). Established in 1969, it executes projects relevant to its specialty, specifically regarding developing countries.

5. Marine Environment Protection Committee (MEPC). It began working in 1973. Its mission is to coordinate the organization's activities aimed at the prevention of pollution of the marine environment from ships.


EUROGATE
HAMBURG SÜD
MAERSK
MAERSK SEALAND
MSC
MSC FRANESCA
PANAM

Memorandum de Entendimiento para la Supervisión por el Estado Rector de Puerto

ACUERDO DE VIÑA DEL MAR

El 5 de noviembre de 1992, durante el desarrollo de la Sexta Reunión de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM), se aprobó, mediante la Resolución n.° 5, el establecimiento del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, el cual fue suscrito, inicialmente, por Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. De esta manera, se dio un paso internacional trascendental al constituirse en la primera región emergente en lograr este tipo de acuerdo marco de índole operacional.

Progresivamente, fueron incorporándose nuevos Estados miembros, como Cuba (1995), Bolivia (2000), Honduras (2001), Guatemala (2012) y República Dominicana (2012), hasta congregar en la actualidad a un total de quince Autoridades Marítimas.

Memorandum of Understanding on Port State Control

VIÑA DEL MAR AGREEMENT

On 5 November 1992, during the Sixth Meeting of the Operative Network of Regional Cooperation of Maritime Authorities of South America, Cuba, Mexico and Panama (ROCRAM), by Resolution No. 5, the establishment of the Latin American Agreement on Port State Control was approved, which was initially signed by Argentina, Brazil, Colombia, Chile, Ecuador, Mexico, Panama, Peru, Uruguay, and Venezuela. Thus, a significant international step was taken because it became the first emerging region achieving this type of framework agreement of operational nature.

New Member States incorporated gradually, such as Cuba (1995), Bolivia (2000), Honduras (2001), Guatemala (2012), and the Dominican Republic (2012), gathering at present a total of fifteen Maritime Authorities.

Haber formado el Acuerdo de Viña del Mar, nombre con el que se lo identifica internacionalmente, reviste singular importancia porque establece las bases para una colaboración más estrecha entre las Autoridades Marítimas, a fin de coordinar medidas de supervisión de los buques extranjeros que visitan los puertos de la región, a la luz de las exigencias normadas en los tratados internacionales vigentes sobre seguridad marítima, formación y titulación de las tripulaciones, protección marítima, y prevención de la contaminación de los espacios marítimos y fluviales por los buques.

Su espíritu y objetivo principal radica en el compromiso asumido por las Autoridades Marítimas de la región, de mantener un sistema eficaz de inspección, a fin de garantizar, sin discriminación de pabellón, que los buques extranjeros que visitan sus puertos cumplan con las normas establecidas en los convenios internacionales.

Su estructura se basa, fundamentalmente, en el funcionamiento de dos órganos: el Comité del Acuerdo y la Secretaría, la que, a su vez, supedita a un no menos relevante Centro de Información (CIALA).

El Acuerdo de Viña del Mar es el documento oficial por el cual las quince Autoridades Marítimas participantes convienen en implantar un sistema armonizado de control de buques por el Estado Rector del Puerto.

Having achieved the Viña del Mar Agreement, as it is internationally known, it is particularly important because it establishes those foundations for a closer collaboration among Maritime Authorities in order to coordinate control measures for foreign ships visiting ports in the region in light of requirements provided in existing international treaties on maritime safety, training and certification of crews, prevention of pollution from ships in maritime and fluvial areas, and maritime security.

Its main spirit and purpose lie in the commitment assumed by the Maritime Authorities in the region to maintain an effective inspection system in order to ensure, without discrimination as to flags, that foreign ships visiting their ports comply with the regulations established in the international conventions.

Its structure is essentially based on the operation of two bodies: the Agreement Committee and the Secretariat, which in turn subordinates a no less relevant Information Center (CIALA).

The Viña de Mar Agreement is the official document by which the fifteen participating Maritime Authorities agree to implement a harmonized port State control system.



MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO DE TOKIO

El Memorándum de Entendimiento sobre la Supervisión por el Estado Rector del Puerto en la región Asia-Pacífico, conocido como el MOU de Tokio, es una de las organizaciones regionales sobre la materia más activas en el mundo. La organización cuenta con veinte Autoridades Marítimas pertenecientes a dicha zona geográfica.

Su objetivo principal es crear un régimen eficaz de supervisión en la región por medio de la cooperación de sus miembros y la armonización de sus actividades para la eliminación de los buques deficientes, con el fin de promover la seguridad marítima, proteger el medio marino y resguardar las condiciones laborales y de vida a bordo de los buques.

El MOU de Tokio fue firmado en diciembre de 1993 en su reunión preparatoria final realizada en la ciudad japonesa, y entró en vigencia el 1 de abril de 1994.

TOKYO MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region, known as the Tokyo MOU, is one of the most active regional organizations on the matter in the world. The organization consists of twenty Maritime Authorities from that geographical area.

Its main purpose is to establish an effective port State control regime in the region through cooperation among its members and harmonization of their activities to eliminate substandard ships in order to promote maritime safety, protect the marine environment, and safeguard working and living conditions on board ships.

The Tokyo MOU was signed in December 1993 at its final preparatory meeting held in the Japanese city and entered into force on 1 April 1994.



De acuerdo con lo dispuesto en el Memorándum, la Secretaría del MOU de Tokio se creó el 15 de marzo de 1994 en la misma ciudad, con las siguientes funciones:

- Atender reuniones del Comité de Supervisión por el Estado Rector del Puerto, entre otras.
- Organizar cursos de formación y seminarios dirigidos a los oficiales responsables de la supervisión por el Estado Rector del Puerto (SERP).
- Llevar a cabo la investigación y el análisis de los datos de inspección de la SERP en la región.
- Recoger y publicar información sobre la SERP para las Autoridades Marítimas participantes.
- Brindar asistencia técnica.

A efectos del Memorándum, el sistema de información computarizado de Asia-Pacífico (PCIS) se creó con la finalidad de intercambiar información relativa a las inspecciones por el Estado Rector del Puerto

In accordance with the provisions of the Memorandum, the Tokyo MOU Secretariat was established 15 March 1994 in the same city, with the following duties:

- To attend Port State Control Committee and other meetings
- To organize port State control (PSC) officer training courses and seminars
- To conduct research and analysis of the PSC inspection data in the region
- To collect and disseminate information on PSC for the participating Maritime Authorities
- To provide technical assistance.

For the purpose of the Memorandum, the Asia-Pacific Computerized Information System (APCIS) was established for exchanging information on port State inspections.


MONTE GRANADA
MONTE GRANADA


msc
LOBITOS
GUARDACOSTAS



Día de la Gente de Mar

El Día de la Gente de Mar se celebra el 25 de junio de cada año. La fecha fue establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI) durante la Conferencia de Manila en el año 2010, con la finalidad de reconocer la importancia de la contribución de estos protagonistas anónimos en el comercio marítimo internacional, la economía y la sociedad civil en su conjunto.

La gente de mar es esencial para garantizar la seguridad, protección y eficiencia del funcionamiento de los buques, con lo que contribuye a la protección del frágil medio marino. Entre sus responsabilidades está la de permitir que los buques operen y naveguen de forma segura, evitando siniestros y previniendo la contaminación accidental, como los derrames de hidrocarburos.

Durante la crisis de la covid- 19, la OMI, a través de su Secretario General, Kitack Lim, designó a la gente de mar como personal esencial por el impacto que tuvo en el transporte marítimo. Esta situación motivó a la Autoridad Marítima Nacional la tramitación de la normativa respectiva para que, por recomendación de dicha organización,

Day of the Seafarer

The "Day of the Seafarer" is celebrated on 25 June every year. The date was established by the International Maritime Organization (IMO) at the Manila Conference in 2010 in order to recognize the importance of the contribution by these anonymous actors in the international maritime trade, the economy, and the civil society as a whole.

Seafarers are essential for ensuring safety, security and efficiency of operation of ships, with which they contribute to the protection of the fragile marine environment. Their responsibilities include allowing ships to operate and navigate in a safe manner to avoid casualties and prevent accidental pollution, such as oil spills.

During the COVID-19 crisis, IMO, through its Secretary General, Kitack Lim, designated seafarers as key workers due to their impact on the maritime transportation. This situation led the National Maritime Authority to develop the relevant regulations for consolidating the designation of seafarers as key workers as recommended by the mentioned organization.





se consolide la designación de la gente de mar como trabajadores esenciales.

Es importante resaltar que, durante la pandemia, la gente de mar estuvo en primera línea, ya que su función fue fundamental para que se mantenga el flujo de mercancías de primera necesidad, como alimentos, medicinas y suministros médicos. Tal es así que, en los diversos decretos emitidos por el Estado peruano durante su periodo más álgido, se dispuso que no se interrumpa el transporte de dichos insumos por cualquier medio, incluyendo el transporte marítimo.

Se considera que el 80 % del comercio mundial se realiza a través del transporte marítimo o fluvial, que a su vez depende de la gente de mar para el aprovechamiento de los buques. Por lo tanto, este personal es esencial para el desarrollo del comercio internacional y el sistema económico global.

Es preciso señalar que, el transporte marítimo es el primer sector realmente globalizado, en el cual 2 millones de gente de mar trabajan continuamente para suministrar el comercio mundial a los casi 7800 millones de habitantes del planeta. Sin este recurso humano especializado, el flujo de bienes y servicios vitales y el comercio mundial se detendrían, los objetivos de desarrollo sostenible no se cumplirían y la recuperación económica después de la covid-19 sería imposible.

It is important to emphasize that during the COVID-19 pandemic, seafarers were in the first line since their role was fundamental for maintaining the flow of basic goods, such as food, medicines, and medical supplies. Thus, it is that in several decrees issued by the Peruvian State during the most critical period of the pandemic, it was provided that carrying of inputs is not interrupted by any means, including the maritime transportation.

It is considered that 80% of world trade is carried out by the maritime or fluvial transportation, which in turn depend on seafarers for operating ships. Therefore, these staff are key for development of international trade and global economic system.

It is worth mentioning that the maritime transportation is the first truly globalized sector where 2 million seafarers work continuously to supply the global trade to the nearly 7,800 million inhabitants of the planet. Without this specialized human resources, flow of vital goods and services and world trade would come to a stop, the Sustainable Development Goals would not be met, and the post-COVID-19 economic recovery would be impossible.

Día Internacional de la Mujer en el Sector Marítimo

El Día Internacional de la Mujer en el Sector Marítimo se celebró por primera vez el 18 de mayo del 2022. Esta fecha fue establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI) con el fin de reconocer a las mujeres de este sector, promover su permanencia y empleo sostenido, fomentar su visibilidad en él, y fortalecer el compromiso de la organización con el objetivo de desarrollo sostenible (ODS) n.° 5 (igualdad de género).

La propuesta de designar esta fecha fue abordada, por primera vez, por el Comité de Cooperación Técnica de la OMI en septiembre del 2021, la cual tuvo una gran acogida.

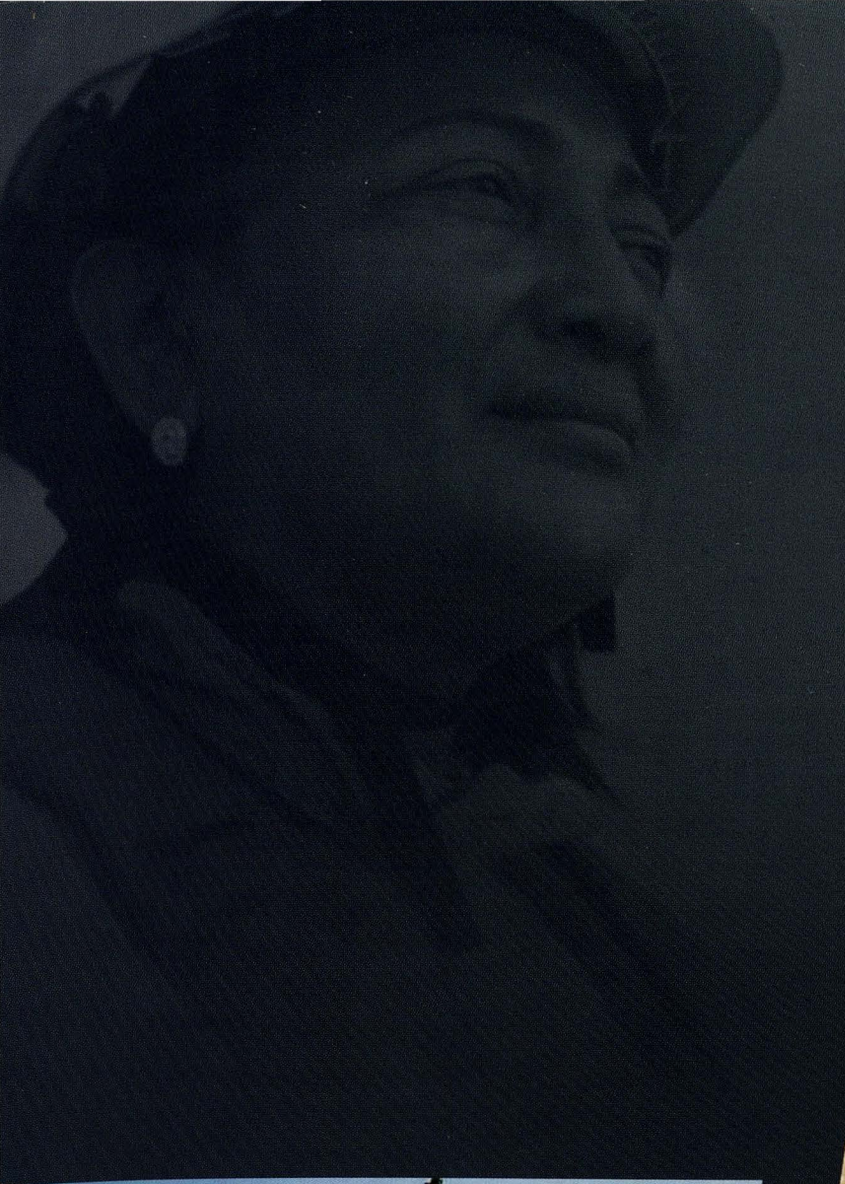
Según el informe BIMCO/ICS 2021 "Seafarer Workforce", realizado en el año 2021, las mujeres representan el 1.2 % de la mano de obra marítima mundial, lo cual señala una tendencia positiva en alcanzar la igualdad de género, puesto que dicho informe estima que 24 059 mujeres prestan servicio como gente de mar, lo que supone un aumento del 45.8 % en comparación con el informe del 2015, cifra alentadora dentro de esta industria históricamente dominada por hombres.

International Day for Women in Maritime

The International Day for Women in Maritime was first celebrated on 18 May 2022. This date was established by the International Maritime Organization (IMO) in order to recognize women in this sector, promote their presence and sustained employment, encourage their visibility in the sector, and strengthen the organization's commitment to the Sustainable Development Goal (SDG) 5 (gender equality).

The proposal to establish this day was first addressed by IMO's Technical Cooperation Committee in September 2021, receiving a great reception.

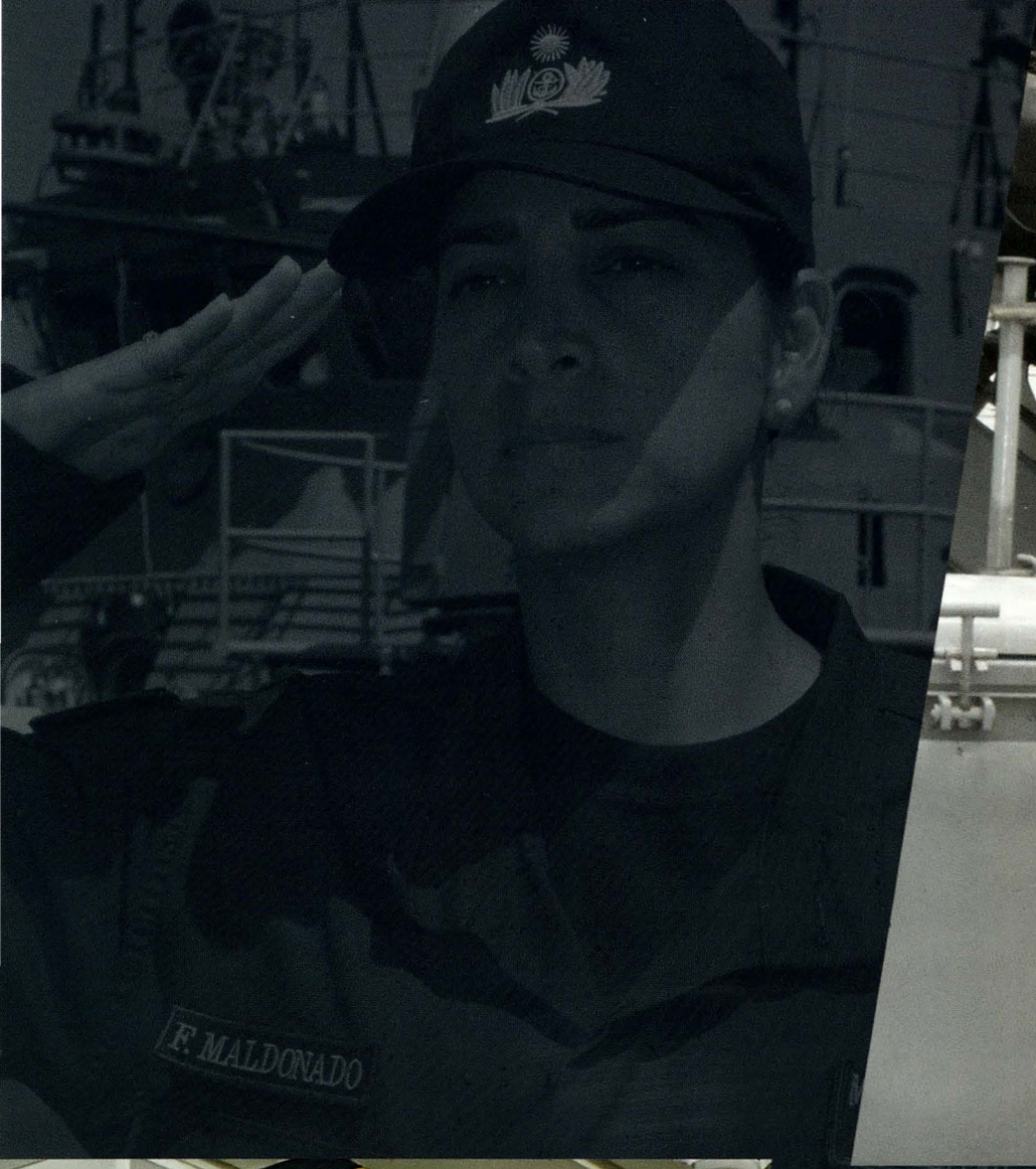
According to the BIMCO/ICS Seafarer Workforce Report in 2021, women account for 1.2% of world maritime workforce, which represents a positive trend in gender equality since the mentioned report estimates that 24,059 women serve as seafarers, which means an increase of 45.8% in comparison with the report 2015 – an encouraging figure in this historically male-dominated industry.



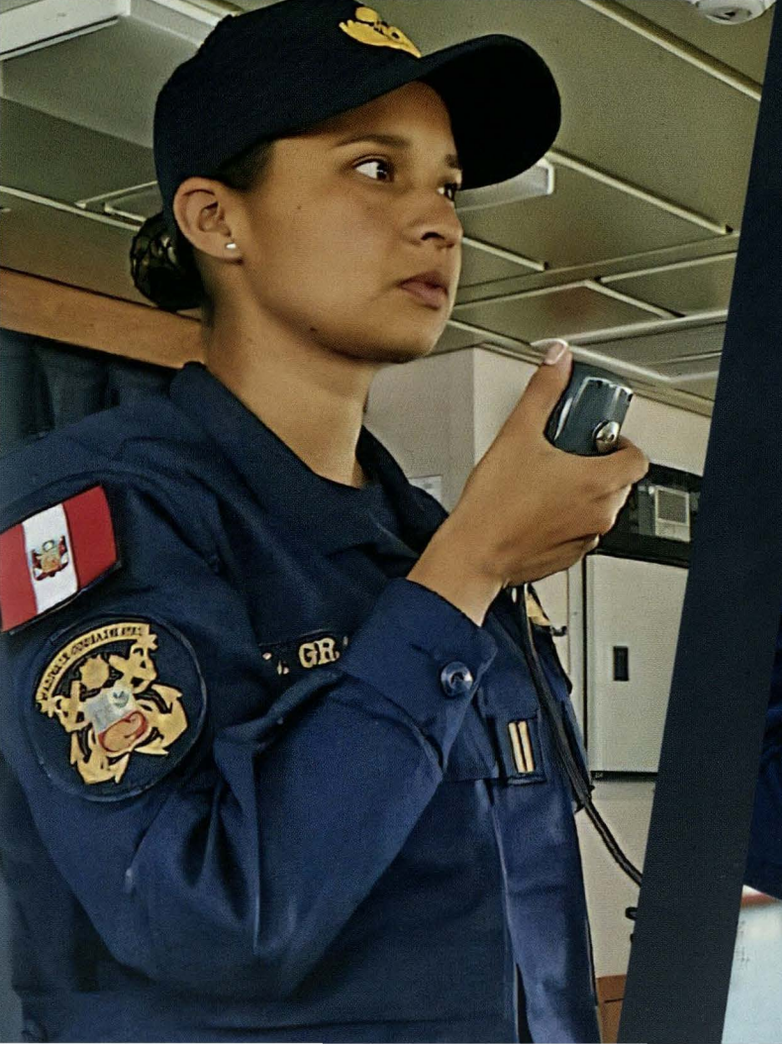







F. MALDONADO






MARINA DE GU
DEL PERÚ

En este objetivo, la Autoridad Marítima Nacional se encuentra firmemente comprometida con el concepto de igualdad de género, en el que las mujeres puedan tener las mismas oportunidades que los hombres. Es por ello que, en el año 2004, la Escuela de Capitanías y Guardacostas forma a la primera promoción mixta de oficiales, en la que se contó con la participación de cuatro oficiales femeninas, que se convirtieron en las primeras en ostentar dicha calificación. A partir de entonces, se cuenta con personal superior y subalterno femenino calificado en guardacostas, que forman parte de las dotaciones de las Capitanías de Puerto y unidades guardacostas.

Es así que, en el año 2018, se nombra a la primera mujer guardacostas en el cargo de Comandante de una patrullera marítima. La Autoridad Marítima Nacional cuenta con mujeres al mando de patrulleras, quienes operan en el mar, ríos y lagos navegables del Perú, realizando las mismas labores que realiza el personal masculino de la especialidad, entre ellas la represión de actividades ilícitas, como la pesca ilegal, la trata de personas y el tráfico de armas. Asimismo, oficiales guardacostas femeninas asumieron cargos de Capitán de Puerto.

With this goal, the National Maritime Authority is strongly committed to the gender equality concept, in which women may have the same opportunities as men. Therefore, in 2004, the Coast Guard Specialization Academy trained the first mixed class of officers, where four female officers participated, who became the first ones to hold the said specialization. Since then, there are female superior and subordinate personnel specialized in coastguard who are part of the staff of Port Captaincies and Coast Guard units.

Thus, it is in 2018 that the first coastguard woman was appointed as the Commanding Officer of a sea patrol boat. At present, the National Maritime Authority has women commanding patrol boats who navigate through the Peruvian coastline by performing the same tasks performed by male personnel of the specialization, including suppression of unlawful acts, such as illegal fishing, human trafficking, and arms trafficking. Additionally, with the same responsibilities, female coastguard officers have been assuming the position of Port Captain.

Día Marítimo Mundial

En el año 1980, la Organización Marítima Internacional (OMI) designó el cuarto jueves del mes de septiembre como el Día Marítimo Mundial. Esta fecha fue propuesta con el objetivo de rendir homenaje a los hombres y mujeres que dedican su vida a mantener el comercio mundial desde épocas ancestrales. Asimismo, tiene como propósito conmemorar los esfuerzos por preservar la vida humana en el mar y proteger el medio marino.

Las primeras señales de globalización y relaciones comerciales internacionales se dieron gracias a la construcción de los navíos. El transporte marítimo fue el responsable de la masificación del papel traído de China, del descubrimiento de América como el Nuevo Mundo, la propagación de especies comestibles, la popularización de la seda, y de hacer que el mundo sea mucho más accesible para la humanidad.

La Autoridad Marítima Nacional, año tras año, conmemora esta fecha rindiendo homenaje a las personas que dedican su vida al mar. En ese marco, además, fomenta los intereses marítimos y promueve el cultivo de una conciencia marítima nacional que observe la importancia del mar y sus vías navegables.

World Maritime Day

In 1980, the International Maritime Organization (IMO) designated the fourth Thursday of September as the World Maritime Day. This day was proposed for the purpose of paying tribute to men and women engaged in maintaining world trade since ancient times. In addition, it is intended to commemorate efforts to preserve human life at sea and protect the marine environment.

The first signals of globalization and international trade relations resulted from the construction of ships. Maritime transportation was responsible for the spread of paper brought from China, the discovery of America as the New World, the spread of edible species, the popularization of silk, and for making the world more accessible for the mankind.

The National Maritime Authority commemorates year after year this day to pay tribute to those who dedicate their lives to sea. In this context, it also fosters maritime interests and promotes the cultivation of national maritime awareness that notes the importance of sea and its waterways.




D MARITIMA
TOR
AUTORIDAD

Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas / ROCRAM

La Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM) es un organismo de carácter regional a través del cual las Autoridades Marítimas actúan, de forma articulada, en distintos planos de cooperación, de manera fluida, franca y permanente.

El órgano rector de la ROCRAM es la Asamblea de Autoridades Marítimas, que se reúne bienalmente, con el fin de analizar y respaldar los avances logrados en el período; aprobar el programa de trabajo bienal de la Red, tratar asuntos de carácter político en general, así como la designación de la Autoridad Marítima que ejercerá las funciones de Secretaría General de la Red Operativa, SECROCRAM, con carácter rotatorio cada dos años, cuyo cometido es coordinar las actividades de las Autoridades Marítimas en función de los objetivos y resoluciones adoptadas.

Operative Network of Regional Cooperation of Maritime Authorities of the Americas (ROCRAM)

The Operative Network of Regional Cooperation of Maritime Authorities of the Americas (ROCRAM) is a regional body through which Maritime Authorities act jointly in different levels of cooperation in a fluid, open and continuous manner.

The governing body of ROCRAM is the Assembly of Maritime Authorities, which meet biennially in order to analyze and support progress achieved in the period; approve the biennial plan of work of the Network; address general political issues, as well as the designation of the Maritime Authority for performing the roles of General Secretariat of the Operative Network (SECROCRAM), which is of a rotating nature every two years and whose task is to coordinate activities of Maritime Authorities in accordance with purposes and resolutions adopted.

La directriz del accionar de sus miembros es la estrategia marítima de la ROCRAM, que comprende las tareas y las acciones para orientar los procesos sobre seguridad y protección marítima, formación y titulación de la gente de mar, protección del medio ambiente, aspectos jurídicos y de facilitación naviera, y lo que considere cada organización, con el propósito de asegurar una decisión óptima en la implantación de normas, tan elevadas como resulte posible, derivadas de los convenios internacionales adoptados en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Los países que integran la red son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Objetivos

- Promover la cooperación entre las Autoridades Marítimas de la región a través del intercambio de información y de documentación para poner en práctica los convenios internacionales de la OMI y, en especial, el intercambio de información sobre la reglamentación de cada país para facilitar su aplicación de manera uniforme.

- Integrar esfuerzos e intercambiar experiencias con vistas a hacer más efectiva la puesta en práctica de los convenios internacionales sobre seguridad marítima, contaminación y protección del medio ambiente marino,

The guideline on activities for its members is the ROCRAM's maritime strategy, which consists of tasks and actions to guide process for maritime safety and security, training and certification of seafarers, protection of the environment, legal and shipping facilitation issues, and any issues considered by each organization in order to ensure an optimum decision on implementation of high standards from the international conventions adopted within the framework of the International Maritime Organization (IMO).

The countries making up the network are Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Mexico, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, and Venezuela.

Purposes

- To promote cooperation among Maritime Authorities in the region through exchange of information and documentation to implement the IMO international conventions, and, particularly, exchange of information on regulations of each country for facilitating a uniform implementation of those conventions.

- To join efforts and exchange experiences for a more effective implementation of international conventions on maritime safety, pollution and protection of the marine environment, ship and port facility security, training and certification of seafarers

protección marítima del buque y de las instalaciones portuarias, formación y titulación de la gente de mar embarcada en los buques, y facilitación del tráfico marítimo, transporte de pasajeros y telecomunicaciones marítimas.

- Promover la cooperación regional entre las escuelas náuticas y centros de formación de oficiales mercantes y personal marítimo, a fin de aprovechar al máximo la infraestructura existente, mejorar el nivel académico y ampliar el horizonte educativo de los alumnos, incluyendo temas de seguridad marítima y contaminación marina.

- Promover la preparación de los países para enfrentar derrames de hidrocarburos y el establecimiento de mecanismos que faciliten la cooperación y coordinación en casos de grandes derrames y emergencias de contaminación marítima en la región.

- Promover la simplificación de la documentación naviera.

- Promover la aplicación de las resoluciones adoptadas en las reuniones regionales que organicen las Autoridades Marítimas.

on board ships, and facilitation of vessel traffic, passenger transportation, and maritime telecommunications.

- To promote regional cooperation among nautical academies and training centers for merchant officers and maritime personnel in order to make the most of existing infrastructure, improve the academic level, and expand the educational horizon of students, including issues on maritime safety and marine pollution.

- To promote preparation of countries to deal with oil spills and establishment of mechanisms facilitating cooperation and coordination in cases of large spills and marine pollution emergency in the region.

- To promote simplification of shipping documents.

- To promote implementation of resolutions adopted at regional meetings organized by Maritime Authorities.



Desde el año 1968, el Perú es miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo de las Naciones Unidas especializado en asuntos marítimos, que cuenta con 174 Estados miembros. Tiene como principal objetivo generar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a la navegación comercial internacional, la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación, la protección de buques e instalaciones portuarias, y la prevención y la contención de la contaminación del mar ocasionado por buques.

El Perú ha sido miembro del Consejo de la OMI en los años 1977, 1978, 1979-1980 y 1987-1988. En el 2013, después de casi 25 años, fue elegido como miembro del Consejo para el bienio 2014 -2015. Posteriormente, en forma consecutiva, fue reelegido en el 2015 para el bienio 2016-2017 y el año 2017, para el bienio 2018-2019. Ser miembro

Since 1968, Peru has been a member of the International Maritime Organization (IMO), which is a United Nations specialized agency devoted to maritime matters and has 174 State Members. Its main purpose is to generate a system of cooperation among Governments in terms of regulations and government practices related to international commercial navigation, maritime safety, efficiency of navigation, ship and port facility security, and prevention and control of marine pollution from ships.

Peru was a member of the IMO Council in 1977,1978,1979-1980, and 1987-1988. In 2013, after nearly 25 years, it was elected as a Council member for the 2014-2015 biennium. Subsequently, it was consecutively re-elected in 2015 for the 2016-2017 biennium and in 2017 for the 2018-2019 biennium. Being a Council member represents an important recognition of the efforts made by the country in IMO to promote the search of

del Consejo representa un importante reconocimiento al esfuerzo que realiza el país ante la OMI para promover la búsqueda de soluciones comunes a los desafíos globales en materia de seguridad, protección de la navegación y cuidado del medio marino.

El compromiso nacional con los objetivos de la OMI se expresa a través de la activa participación de su representación permanente en Londres, trabajo conjunto entre la Cancillería y el Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú.

Perú país marítimo

El logo de Perú país marítimo representa la relación que tiene el Perú con el Sol y la Luna, deidades principales de culturas preincas e inca; las curvas onduladas representan las olas del Mar de Grau. El conjunto de elementos integrados refleja un país marítimo desde sus inicios, con una actual visión de futuro, país con ubicación geográfica privilegiada como eje del comercio marítimo mundial en el continente.

common solutions to global challenges regarding safety, navigation protection, and care of the marine environment.

National commitment to the IMO's purposes is reflected in the active participation of its permanent representation in London, joint work among the Ministry of Foreign Affairs, the Ministry of Defense and the Peruvian Navy.

Peru, a Maritime Country

The logo of Peru, a maritime country represents the relationship Peru has with the Sun and the Moon, main deities of the Pre-Inca and Inca cultures; the undulating curves represent the waves of the Grau's Sea. The set of integrated elements reflects a maritime country since its inception, with a current future vision, a country with a privileged geographical location as a hub of world maritime trade in the continent.



Universidad Marítima Mundial

Ubicada en Malmö-Suecia, es una universidad marítima de nivel de posgrado, fundada en 1983 por la Organización Marítima Internacional (OMI), agencia especializada de la Organización de las Naciones Unidas. Su misión es mejorar los objetivos y metas de los Estados miembros de la OMI alrededor del mundo a través de la educación, la investigación y la creación de capacidades, para garantizar un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente en mares limpios.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas ha tenido un vínculo constante con la Universidad Marítima Mundial (UMM) desde su fundación, de donde egresaron muchos oficiales de la Maestría en Asuntos Marítimos.

En el año 2016, se actualizó el Memorándum de Entendimiento a fin de extender el acuerdo para que la Universidad no solo reciba oficiales de la Autoridad Marítima en sus diferentes cursos de posgrado, sino también, para la organización de actividades académicas tanto en el Perú como en dicha sede universitaria. En el 2018, se firmó una adenda al referido documento a fin de incluir las capacidades del Buque de Investigación Científica BAP *Carrasco* en el marco de la reciente inauguración en la UMM del WMU-Sasakawa Global Ocean Institute.

World Maritime University

Located in Malmö, Sweden, it is a postgraduate maritime university that was established in 1983 by the International Maritime Organization (IMO), a specialized agency of the United Nations. Its mission is to improve purposes and goals of IMO Member States around the world through education, research and capacity building to ensure a safe, secure and efficient shipping on clean seas.

The General Directorate of Captaincies and Coast Guard has had a permanent link to the World Maritime University (WMU) since its foundation, from which many officers graduated from the Master in Maritime Affairs Programme.

In 2016, the Memorandum of Understanding was updated in order to extend the agreement for the University not only to receive officers from the Maritime Authority in its different postgraduate courses, but also for organizing academic activities in both Peru and in the university's headquarters. In 2018, an addendum to the mentioned document was signed to include capacities of the Scientific Research Vessel *"Carrasco"* within the framework of the recent inauguration of the WMU-Sasakawa Global Ocean Institute at the WMU.



Universidad Marítima Mundial UMM,
Malmö, Suecia

World Maritime University (WMU),
Malmö, Sweden



Guardacostas 24 - Mantilla -
Prefectura Naval Argentina

Coast Guard Boat 24 – Mantilla –
Argentine Naval Prefecture

Acuerdo de Cooperación Internacional - Prefectura Naval Argentina

El acuerdo de cooperación fue firmado entre la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y la Prefectura Naval Argentina el 2 de julio del 2012 en la ciudad de Buenos Aires. Tiene como objetivo primordial trabajar de manera coordinada en el intercambio de información, capacitación y experiencia en áreas de interés común, en el ámbito de sus competencias, principalmente en los siguientes aspectos:

- Estado de Abanderamiento y Estado Rector del Puerto.
- Control de tráfico acuático.
- Investigación de siniestros y accidentes acuáticos.
- Seguridad y protección de la navegación.
- Lucha contra el narcotráfico, el terrorismo, la trata de personas y la migración ilegal.
- Sistema de Identificación Automática (AIS).
- Deportes náuticos.
- Preservación del medio ambiente acuático.
- Otros de interés.

Así, cada Institución designa oficiales, del grado de Capitán de Fragata por parte del Perú y Prefecto Principal por parte de Argentina, para que cumplan funciones de Oficial Enlace por un periodo de dos años.

International Cooperation Agreement – Argentine Naval Prefecture

The cooperation agreement was signed between the General Directorate of Captaincies and Coast Guard and the Argentine Naval Prefecture on 2 July 2012 in the city of Buenos Aires. Its fundamental purpose is to work in a coordinated manner on exchange of information, training and experience in areas of common interest in the scope of their competences, mainly in the following areas:

- Flag State and Port State
- Control of Aquatic Traffic
- Investigation of Aquatic Casualties and Accidents
- Safe and Secure Navigation
- Fighting against Drug Trafficking, Terrorism, Human Trafficking, and Illegal Migration
- Automatic Identification System (AIS)
- Nautical Sports
- Preservation of the Aquatic Environment
- Others of interest

Thus, each institution designates officers at rank of Commander (Capitán de Fragata) in Peru and Commander (Prefecto Principal) in Argentina for performing roles of a Liaison Officer for a two-year period.

DIRECCION GENERAL
CAPITANIAS y GUARDACOSTAS

¡SIEMPRE VIGILANTES,
SIEMPRE CON HONOR!

ALWAYS VIGILANT,
ALWAYS WITH HONOR!




GUAR





GUARDACOSTAS DEL PERÚ