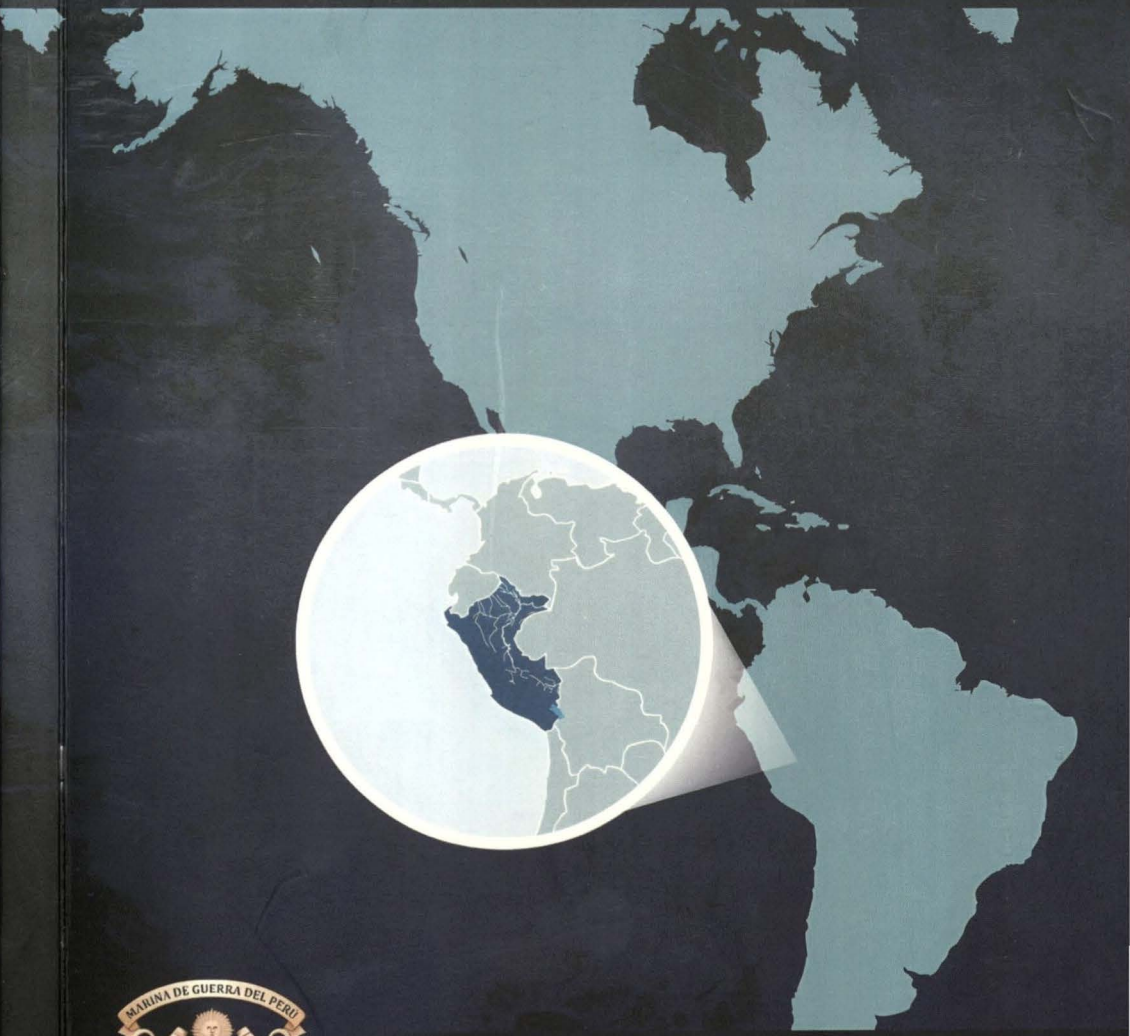
PERÚ PAÍS MARÍTIMO

AMAZÓNICO - BIOCEÁNICO - ANDINO Y CON PRESENCIA EN LA ANTÁRTIDA



MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS

"MAS ALLÁ DEL PODER NAVAL"

APUNTES SOBRE LA IMPORTANCIA DE LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES



APUNTES SOBRE LA IMPORTANCIA DE LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

"Más allá del Poder Naval"

Editado por la Dirección de Intereses Marítimos
Departamento de Asuntos Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 s/n (cruce con av. Insurgentes)
La Perla - Callao

Director
Contralmirante Luis García-Milla Ugarriza

Jefe del Departamento de Asuntos Marítimos
Capitán de Navío José Luis Vega Vásquez

Jefe de la División de Asuntos del Mar
Capitán de Corbeta Luis Llanos Debernardi

Jefe de la División de Asuntos Fluviales y Lacustres
Capitán de Corbeta Roberto Torero Cerrón

Información histórica y marítima
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios
C. de N. (r) Carlos Lema Osores
C. de N. Elías Yuséf Mikhail Honorio Gutiérrez
C. de F. Rodolfo Hinojosa Zubillaga

Corrección de estilo
Lic. Sana Fernández La Madrid

Diseño y diagramación
Víctor Contreras Lázaro

Carátula y artes
Luis Blacker Távara

Segunda edición 2024

Tiraje: 450 ejemplares

Hecho el depósito legal en la Biblioteca
Nacional del Perú nro. 2024-11493

Impresión:
Industrial Perú Descentralizado S.A.C.
Print Graph Impresores

CONTENIDO

05
PRESENTACIÓN

19
ROL PREPONDERANTE DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

43
IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DEL MAR PERUANO

57
COMISIÓN MULTISECTORIAL DE LA ACCIÓN DEL ESTADO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO (COMAEM) Y LA OPERATIVIZACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA 2019 - 2030

- Representantes
- Política Nacional Marítima (PNM)
- Objetivos prioritarios y lineamientos
- Operativización de la Política Nacional Marítima 2019-2030

81
LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR) Y SU RELACIÓN CON EL DERECHO INTERNACIONAL CONSUETUDINARIO

07
INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

- Los intereses marítimos nacionales
- Intereses marítimos nacionales en función a áreas comunes
- Relación del Poder Marítimo, los intereses marítimos nacionales y la realidad marítima nacional
- Factores que influencian los intereses marítimos nacionales

31
DELIMITACIÓN DEL DOMINIO MARÍTIMO DEL PERÚ

- Antecedentes
- Frontera marítima con la República del Ecuador
- Frontera marítima con la República de Chile

49
RELEVANCIA EN EL FOMENTO DE LA CONCIENCIA MARÍTIMA

69
HACIA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA (PNFA)

89
TERMINOLOGÍA NÁUTICA



Mar de Grau

Red fluvial amazónica

Lago Titicaca

PRESENTACIÓN

El Perú es un país bendecido por la diversidad de sus recursos naturales; con un litoral de aproximadamente 3080 km de largo frente al océano Pacífico; con más de 20700 km de ríos navegables en la región amazónica que la conectan con el océano Atlántico; con más de 48000 km^2 de extensión territorial en la cuenca del Titicaca, el lago navegable más alto del mundo; lo que nos hace ser un país marítimo, amazónico, andino, bioceánico y con presencia en la Antártida.

Desde las épocas prehispánicas hasta la actualidad, los espacios acuáticos han representado un papel gravitante en la vida de los peruanos, pues dieron nacimiento al deseo de explorar, abrir nuevas rutas para comercializar, así como aprovechar y cuidar los recursos que nos brindan.

Las actividades que se realizan en esos espacios constituyen los intereses marítimos nacionales, componente que impulsa el desarrollo socioeconómico nacional, contribuyendo al logro de los objetivos nacionales y, por ende, a materializar el fin supremo del Estado, es decir, el bien común.

La Marina de Guerra del Perú desempeña un rol primordial en la protección y promoción de estos intereses marítimos. Nuestra misión no solo se limita a la defensa de la soberanía e integridad nacional, sino que también incluye la vigilancia y control de nuestras aguas jurisdiccionales; la lucha contra actividades ilícitas, como el contrabando y la pesca ilegal; y la protección del medio ambiente y de nuestros recursos.

El Perú ha resuelto importantes desafíos relacionados con la delimitación de sus fronteras marítimas, en los que ha asegurado la integridad territorial y la soberanía sobre áreas ricas en recursos naturales. La determinación de estos límites, a través de acuerdos

diplomáticos y decisiones jurídicas internacionales, ha sido fundamental para mantener relaciones pacíficas y cooperativas con nuestros países vecinos.

Nuestra ubicación geográfica, a lo largo de la costa occidental de América del Sur y frente al océano Pacífico, nos otorga una posición estratégica privilegiada que no solo facilita el acceso a rutas comerciales internacionales, sino que además potencia nuestra capacidad para explotar recursos marinos y desarrollar actividades económicas relacionadas con el mar, ríos y lagos. Por tal motivo, es indispensable fomentar una conciencia marítima entre la población peruana.

La conciencia marítima implica entender y valorar la importancia del mar, ríos y lagos navegables, promoviendo una cultura de respeto y cuidado del medio ambiente, interiorizando la función que le compete a la Marina de Guerra del Perú en su protección; en tal sentido, para que nuestra sociedad desarrolle una conciencia marítima, es necesario crear un vínculo que establezca un tipo particular de relación e intercambio de ella con el ámbito marítimo, fluvial y lacustre. Por ello, el conocimiento del significado de estos tres ámbitos a través de la educación, es fundamental.

En ese orden de ideas, la aprobación de la Política Nacional Marítima 2019-2030 (PNM) y, en un futuro próximo, de la Política Nacional Fluvial Amazónica (PNFA), son instrumentos fundamentales para la gestión y protección de los intereses marítimos nacionales, que responden a la necesidad de integrar la acción del Estado, contribuyendo a fortalecer la articulación de las políticas sectoriales en el ámbito marítimo y fluvial para una mejor, oportuna y consensuada toma de decisiones que consoliden el bienestar general.

Finalmente, esta publicación tiene como objetivo proporcionar un mejor conocimiento de los diversos aspectos relacionados con nuestros intereses marítimos nacionales, servir como guía para su promoción y fomentar una conciencia marítima robusta entre la comunidad naval. La protección y la gestión sostenible de nuestro mar, ríos y lagos son tareas vitales para la prosperidad de nuestra nación, y estos apuntes son un paso importante en ese camino.

El Director

INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES


Piura
Chiclayo
Trujillo
Lima
Arequipa
293
GUARDACOSTAS

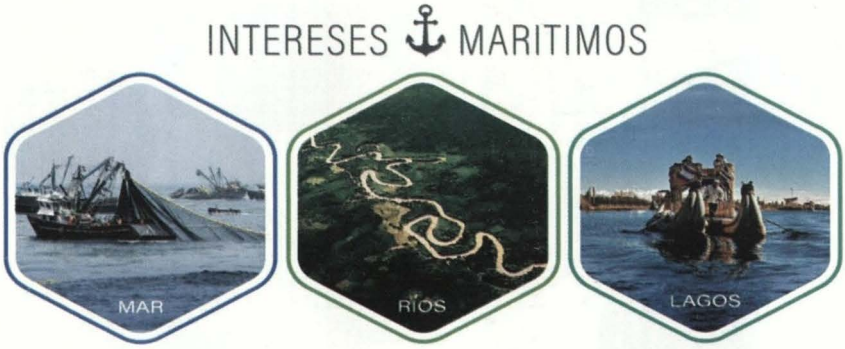
INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

El Perú es un país privilegiado. Dispone de un dominio marítimo equivalente a los dos tercios de su territorio continental; también, más de 20700 km de ríos navegables en la cuenca amazónica sudamericana, que nos interconectan con el océano Atlántico; y, además, cuenta con el lago Titicaca, el lago navegable más alto del mundo, que comparte con Bolivia.

Las actividades que se realizan en estos medios acuáticos tienen una especial importancia, pues juegan un rol preponderante en el desarrollo nacional, ya que involucran la explotación de recursos naturales, que aseguran la sostenibilidad alimentaria nacional; así como la explotación de hidrocarburos y minerales de nuestra plataforma submarina, como potenciales recursos que incrementarán nuestra economía. Además, los diversos usos del medio acuático, en el mar, ríos navegables y lagos, permiten fortalecer el comercio internacional, ya que más del 90% del transporte de bienes y servicios se realiza por vía marítima, principal ruta de comunicación mundial (Figura 1).

Figura 1

Medio acuático corresponde al mar, ríos navegables y lagos.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

Estos comprenden los espacios, recursos, actividades y factores de diversa índole vinculados al ámbito marítimo, que forman un conjunto integrado e interrelacionado, que es preciso conocer cualitativa y cuantitativamente para establecer y evaluar apropiadamente sus efectos e influencia en la vida nacional; por consiguiente, para orientar las acciones que permitan su proyección y contribución efectiva al logro de los objetivos nacionales relacionados al dominio marítimo, los ríos, el lago navegable, la alta mar, la zona internacional de los fondos marinos, la Antártida y otros de interés estratégico.

Los intereses marítimos nacionales son la expresión del deseo colectivo de la nación de usar y proteger el "medio marítimo" y aprovechar sus recursos mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, tal como se muestra en la Figura 2, con el fin de contribuir al bienestar y la seguridad nacional en forma permanente, al igual que fortalecer la capacidad de gestión del Estado.

Figura 2

Los intereses marítimos nacionales.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

Alcances:

a) La expresión "deseo colectivo de la nación", señalado anteriormente, emana de una necesidad material o espiritual del pueblo peruano, la cual, proyectada en la conciencia colectiva del país, se convierte en una aspiración nacional de bienestar común y de seguridad integral.

b) El término "marítimo" se hace extensivo al océano Pacífico en particular, así como a los ríos y lagos en el interior del territorio donde tienen lugar actividades de características similares a las realizadas en el denominado ámbito marítimo.

c) En el caso de los océanos, el término incluye no solo a las vías marítimas, estrechos y canales utilizables como tales, sino también a la plataforma continental, la alta mar, los fondos marinos y la Antártida.

d) Las aguas interiores, que son aquellas aguas marinas consideradas como tales, que quedan al lado interno de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del dominio marítimo, también incluyen a las aguas continentales dentro del territorio, como son los ríos, lagos y lagunas, en las que se desarrollan diversas actividades socioeconómicas.

INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES EN FUNCIÓN A ÁREAS COMUNES

Con la finalidad de sistematizar todo aquello que configura la realidad marítima nacional, es necesario definir los intereses marítimos en función de diversos aspectos, factores y otros, que permitan interrelacionar las actividades, como se aprecia en la Figura 3, para el uso racional y protección del mar, ríos y lagos, como lo recoge universalmente la Convención del Mar, tales como:

a) Evaluación de los recursos naturales vivos y no vivos.
b) Investigación científica, tecnológica e innovación marítima.
c) Protección y conservación del medio ambiente marítimo.
d) Conciencia marítima y desarrollo humano.
e) Manejo integral de zonas costeras.
f) Comercio marítimo (transporte marítimo, puertos y aduanas).
g) Industria de la construcción y reparaciones navales.
h) Turismo, recreación y deportes náuticos.

i) Industria pesquera y acuicultura.
j) Explotación de hidrocarburos y minería oceánica.
k) Derecho del mar y derecho internacional marítimo.
l) Marco jurídico sectoriales e institucionales que regulan las actividades en el ámbito marítimo.

Figura 3
Principales actividades vinculadas a los intereses marítimos.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

RELACIÓN DEL PODER MARÍTIMO, LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES Y LA REALIDAD MARÍTIMA NACIONAL

El poder marítimo es la capacidad del Estado para contribuir al logro del bienestar y la seguridad de la nación mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo como instrumento de acción político-militar y como factor de desarrollo económico y social.

El componente que impulsa el desarrollo está constituido por los intereses marítimos nacionales, mientras que el correspondiente a la defensa y la seguridad está conformado por el poder naval, como se observa en la Figura 4. La simbiosis entre el desarrollo y la seguridad relacionada con el mar y el ámbito acuático da la real connotación del poder marítimo de la nación.

Los intereses marítimos nacionales son parte del poder marítimo y abarcan la totalidad de recursos y actividades que se emplean

Figura 4
El poder marítimo.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

para el logro de los objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo y que contribuyen a alcanzar los objetivos de seguridad nacional; estos últimos se desarrollan en las siguientes áreas geográficas de competencia de la Marina de Guerra del Perú:

a) El área de jurisdicción marítima y las áreas de responsabilidad conforme con los compromisos asumidos internacionalmente.

b) El área de jurisdicción amazónica a través de las vías de comunicación fluvial.

c) En los lagos navegables de la región andina.

d) El continente antártico, de acuerdo con el Tratado Antártico del que el Perú es parte.

En cambio, el poder naval es la expresión militar de la capacidad del poder marítimo para proteger la integridad y soberanía de la nación; la capacidad de disuadir y/o repeler la agresión; y de apoyar la política nacional.

El poder naval está constituido por las fuerzas navales, que incluyen a las unidades de superficie, submarinas, aeronavales, infantería de marina y operaciones especiales, así como las unidades guardacostas y el establecimiento naval terrestre.

Por otro lado, el potencial marítimo es parte del potencial nacional, que comprende a la totalidad de los medios en situación de latencia relacionados con el ámbito marítimo y susceptibles a ser incorporados al poder marítimo en un momento dado, cuando la nación lo requiera.

Por lo tanto, la realidad marítima nacional es la relación que existe entre el poder marítimo y el potencial marítimo, como se muestra en la Figura 5, debido a que constituye la real capacidad actual y disponible para contribuir a impulsar el desarrollo y garantizar la seguridad nacional mediante el uso sostenible del mar.

Figura 5

Realidad marítima nacional .



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

FACTORES QUE INFLUENCIAN LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

Económicos:

El factor económico es crucial en los intereses marítimos nacionales, ya que impulsa el desarrollo sostenible, la seguridad alimentaria, la generación de empleo y la innovación tecnológica, maximizando los beneficios económicos mientras se protege el entorno marítimo. Entre algunas de las actividades que se realizan en el ámbito marítimo, tenemos por ejemplo el transporte y el comercio marítimo, que facilitan el movimiento de mercancías a gran escala, promoviendo el crecimiento económico y la integración global.

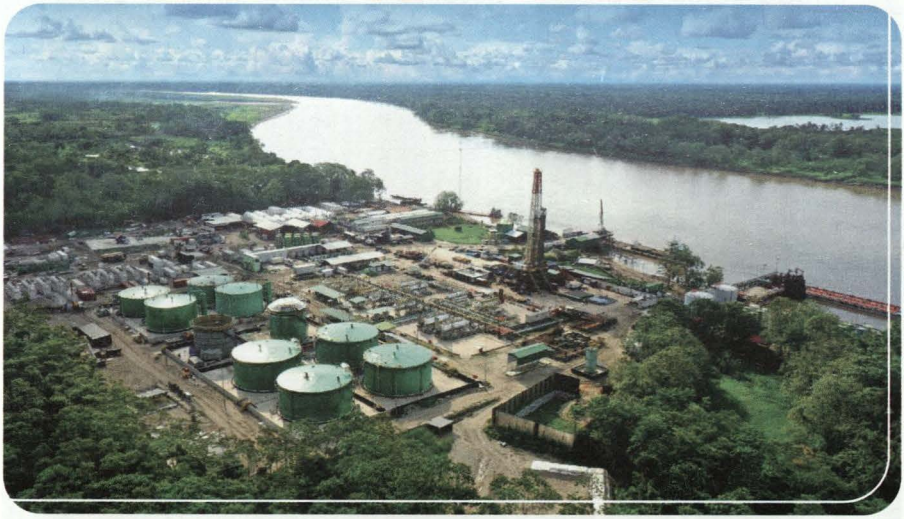
La pesca y la acuicultura proporcionan empleos y alimentos, y son vitales para la economía; mientras que la minería, en el ámbito marítimo, contribuye significativamente con la extracción de recursos,

como petróleo y gas, aunque requiere un equilibrio con la protección ambiental (Figura 6).

La energía renovable marina, como la eólica y la mareomotriz, ofrece oportunidades económicas y sostenibilidad energética. El turismo y la recreación marítima generan ingresos y empleo, además de promover la conservación de recursos naturales y culturales.

Las industrias de ribera, como astilleros y puertos, son esenciales para la economía marítima, y apoyan el comercio y la defensa nacional.

Figura 6
Extracción de petróleo en la región amazónica.



Nota: Compañía petrolera Petrotal Perú S.R.L., año 2024.

Políticos:

Son aquellos objetivos que el Estado desarrolla en diferentes campos, como el social, el cultural, el educativo, el económico, entre otros, considerados esenciales para el desarrollo nacional. Están relacionados con su "libertad de acción" para decidir sobre la explotación de los recursos naturales y la protección de los intereses marítimos.

El uso del mar, ríos y lagos navegables y el aprovechamiento de sus recursos están regulados por un conjunto de normas que emiten diferentes sectores del Estado, acorde con los principios y normas formuladas por organizaciones internacionales y de carácter multilateral.

Los regímenes jurídicos a los que se deben ajustar las actividades que se realizan en los diferentes espacios marítimos están claramente definidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, que consagró la tesis planteada por el Perú, que, para fines económicos y respetando la libertad de los mares, los Estados costeros pueden establecer jurisdicción hasta las 200 millas marinas.

De seguridad:

Se fundamenta en la aplicación de medidas políticas, económicas y militares con el propósito de resguardar la seguridad del Estado frente a posibles desafíos y amenazas, lo que implica asegurar la independencia, soberanía e integridad del Estado, así como garantizar a la población el ejercicio de sus derechos. Están relacionados a la "supervivencia" mediante el control de la población y el territorio, al cumplimiento de normas de control y vigilancia del litoral, del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales, así como a la seguridad y vigilancia de los puertos, aplicando y haciendo cumplir la normativa nacional, los instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas del derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación por el Estado peruano (aspecto interno), y la protección del territorio contra incursiones externas (aspecto externo) (Figura 7).

Figura 7
Ejercicio Multinacional UNITAS LXII.



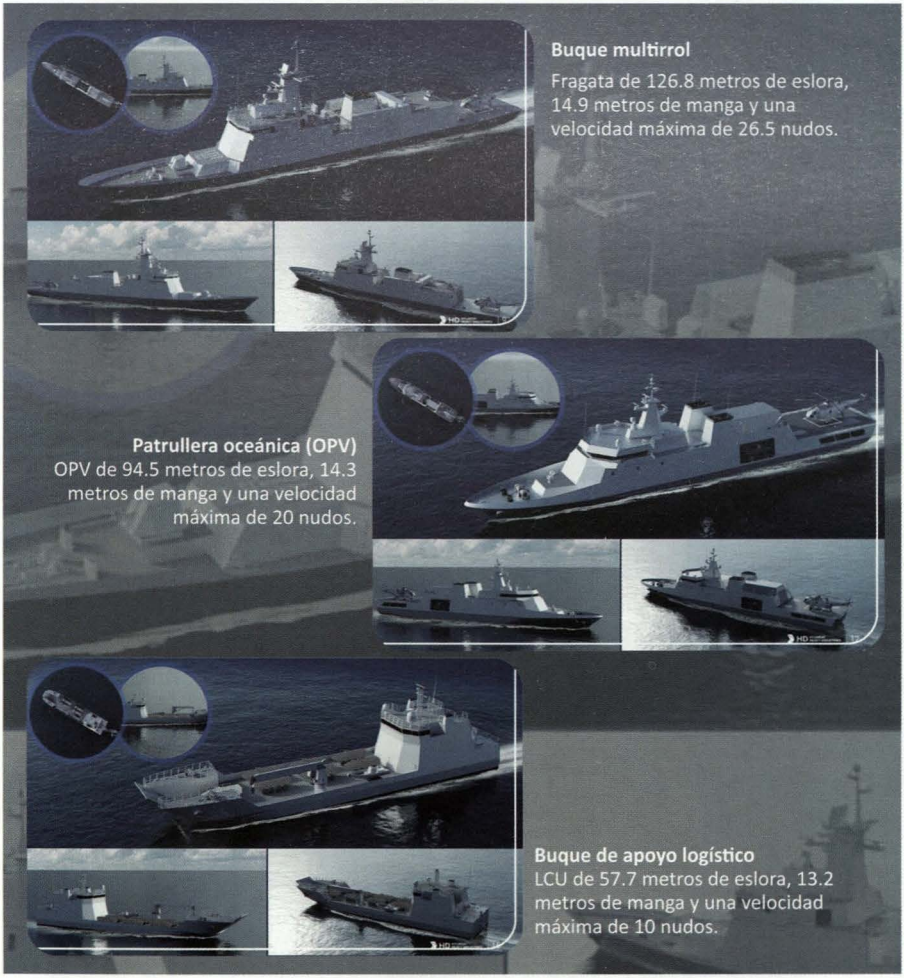
Nota: Dirección de Información de la Marina, año 2021.

Científicos y tecnológicos:

El progreso del Perú está fundamentalmente basado en los intereses marítimos, tales como el comercio marítimo, la pesca y la explotación de hidrocarburos y minerales en la plataforma continental, entre otros. Para que ese progreso tenga lugar es indispensable utilizar las herramientas que proporciona el avance científico y tecnológico. El desarrollo de los intereses marítimos está determinado por la capacidad nacional para utilizar adecuadamente las innovaciones científicas y tecnológicas (Figura 8).

Figura 8

SIMA-Perú y la empresa surcoreana HD Hyundai Heavy Industries, suscribieron un convenio para la construcción de modernas unidades.



Nota: Dirección de Proyectos Navales, año 2024.


296
GUARDACOS
209
SIMA IQUITOS

ROL PREPONDERANTE DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES



ROL PREPONDERANTE DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

Con el fin de describir la evolución de las funciones que desempeña la Marina de Guerra del Perú para contribuir al desarrollo y protección de los intereses marítimos nacionales, es necesario tener en cuenta que, en el contexto actual, las naciones se ven en la necesidad de contar con mayores recursos para atender los requerimientos de su población. El medio marino, las aguas interiores y/o continentales y sus respectivas zonas de influencia constituyen para la humanidad el último espacio donde encontrar los recursos que aseguren su subsistencia. De ser así, las actividades destinadas a aprovechar estos espacios habrán de incrementarse y solo las naciones que tengan claramente definidos sus intereses marítimos, por intermedio de una política marítima, tendrán la capacidad de anticiparse a estos cambios.

El Mar de Grau, con sus 200 millas de dominio marítimo, no solo constituye una fuente de recursos alimenticios, de recreación o de energía, también es el principal medio de transporte para el comercio y las exportaciones. Nuestro país es uno de los más ricos en especies hidrobiológicas, con una biomasa marina privilegiada y valiosos recursos minerales e hidrocarburos, los cuales deben explotarse de manera sostenible para nuestra economía.

La Constitución Política establece en el artículo 38.° que: "Todos los peruanos tienen el deber de honrar al Perú y de proteger los intereses nacionales, así como de respetar, cumplir y defender la Constitución y el ordenamiento jurídico de la Nación". En términos vinculantes, garantiza en el artículo 171.° que las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país y en la defensa civil, de acuerdo a ley; por tanto, de forma individual o colectiva, tanto los ciudadanos como las instituciones comparten sus deberes y compromisos con los intereses nacionales y, por consiguiente, en el ámbito de aplicación nuestro, con los intereses marítimos en su conjunto.

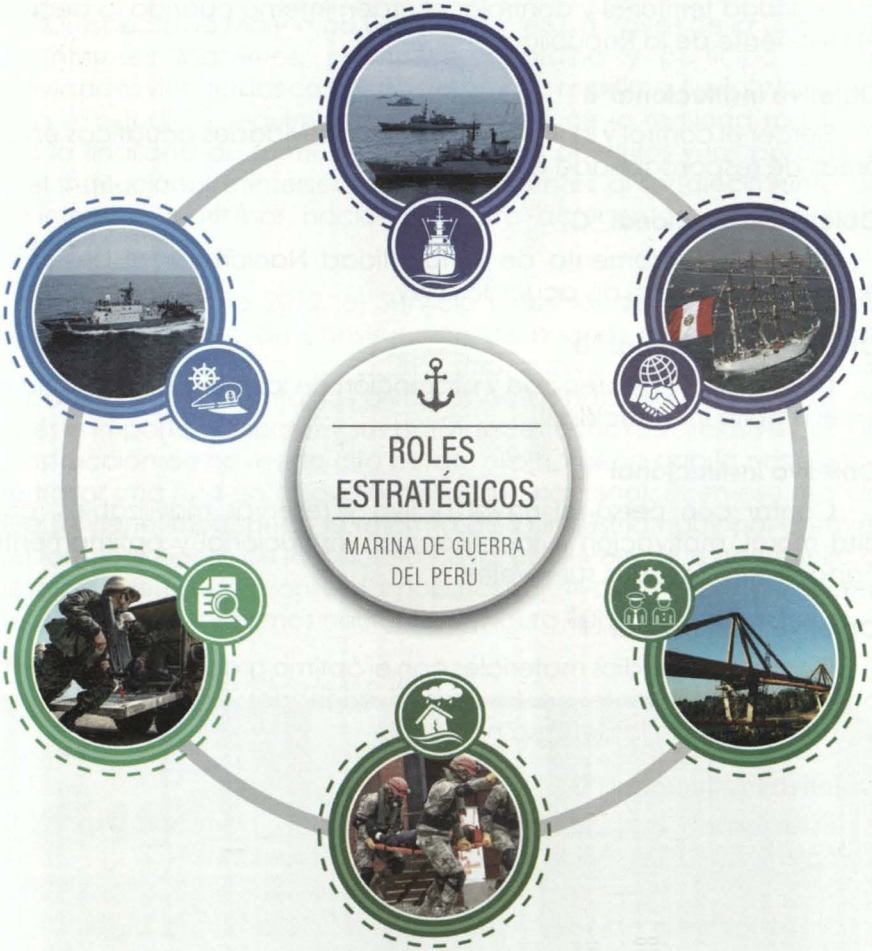
Respecto a las funciones que desempeña la Marina de Guerra del Perú para el desarrollo y protección de los intereses marítimos, el Decreto Legislativo n.° 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú, norma las funciones, organización y competencias de la Institución, estableciendo como su ámbito de competencia controlar, vigilar y defender el dominio marítimo, 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 de la república; asimismo, participa en el desarrollo económico y social del país, en la ejecución de acciones cívicas y de apoyo social en coordinación con las entidades públicas cuando corresponda; del mismo modo, en las acciones relacionadas con la defensa civil, de acuerdo a ley. Es por ello, e importante destacar, que la Institución tiene alcance en todas aquellas actividades que se realizan en el dominio marítimo, ríos y lagos, a través del poder naval.

En la Doctrina y Política General de la Marina de Guerra del Perú (DOPOLMAR-21000) se encuentran descritos los roles estratégicos de la Institución, en cumplimiento y en concordancia con los roles estratégicos establecidos para las Fuerzas Armadas. Estos son los siguientes: (Figura 9)

1) Garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial.
2) Participar en el control del orden interno.
3) Ejercer la Autoridad Marítima.
4) Apoyar la política exterior.
5) Participar en el desarrollo nacional del país.
6) Participar en el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.

En función a su ámbito de competencia y roles estratégicos asignados, la Marina de Guerra del Perú tiene como misión: "Ejercer la vigilancia y protección de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, y apoyar la política exterior del Estado a través del poder naval; asumir el orden del control interno, coadyuvar en el desarrollo económico y social del país y participar en la defensa civil de acuerdo a ley, con el fin de contribuir a

Figura 9
Roles estratégicos de la Marina de Guerra del Perú.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la república y el bienestar general de la población". Es así que, para el cumplimiento de nuestra misión, el Comandante General de la Marina aprueba, orienta y dirige la política general de la Institución, estableciendo objetivos y políticas institucionales, las cuales trazan el rumbo a seguir:

Objetivo institucional "A"

Disponer de fuerzas navales que permitan resguardar la soberanía e integridad territorial y controlar el orden interno cuando lo decrete el Presidente de la República.

Objetivo institucional"B"

Ejercer el control y la vigilancia de las actividades acuáticas en las áreas de responsabilidad e interés.

Objetivo institucional "C"

Contribuir al fomento de la Identidad Nacional y al desarrollo económico y social de acuerdo a ley.

Objetivo institucional "D"

Contribuir a la protección y promoción de los Intereses Nacionales en el ámbito internacional.

Objetivo institucional "E"

Contar con personal naval activo y reservas movilizables, con alta moral, motivación e identificación institucional y óptimamente capacitado en todos sus niveles.

Objetivo institucional "F"

Contar con medios materiales con el óptimo grado de alistamiento para el cumplimiento de las tareas asignadas por la misión y el planeamiento de la defensa nacional.

Objetivo institucional "G"

Establecer una organización flexible y adecuada para el cumplimiento de la misión y el desarrollo institucional.

De estos siete objetivos institucionales, de acuerdo al tema que nos aborda, podemos resaltar las políticas asociadas al objetivo institucional C: "Contribuir al fomento de la identidad nacional y al desarrollo económico y social de acuerdo a ley", las cuales son difundir en la población el potencial existente en las actividades marítimas, fluviales y lacustres para el desarrollo nacional, resaltando el rol de la Marina de Guerra del Perú; fomentar la difusión de los intereses marítimos y el incremento de la conciencia marítima y patriótica de la población; mantener una alta capacidad para el desarrollo científico; promover el incremento de la capacidad del transporte acuático de bandera nacional; promover el desarrollo de la industria

naval; y efectuar programas de acción cívica que beneficien real y efectivamente a la comunidad.

Al respecto, la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección de Intereses Marítimos, promueve, coordina y participa en las actividades vinculadas con el uso del ámbito marítimo, fluvial y lacustre, para el estudio y seguimiento permanente de la realidad marítima, con la finalidad de formular y ejecutar los objetivos y las políticas a nivel institucional e intersectorial conducentes al fortalecimiento de los intereses marítimos nacionales para acrecentar la conciencia marítima.

A partir del año 2012, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) inició un programa de construcción de buques para la Institución, que le ha permitido a la industria naval obtener renovadas capacidades y cimentar los primeros pasos hacia la industrialización de este importante sector y sus actividades conexas, inclusive para la construcción de naves de alto bordo; ello ha generado la posibilidad de trazar una ruta en apoyo al desarrollo nacional. Es en ese sentido que se viene impulsando la reforma de la industria nacional a través del fortalecimiento de la industria naval en el Perú, que contribuirá al desarrollo del país y a consolidar nuestros objetivos en el fortalecimiento de los intereses marítimos nacionales (Figura 10).

Figura 10

Proyectos de construcciones navales hasta el 2030.



Nota: SIMA-Perú, año 2024.

Alineada a los roles estratégicos de las Fuerzas Armadas y en relación a la contribución de la Marina de Guerra del Perú al desarrollo nacional, la Institución dispone de medios operativos y con capacidad para apoyar en las tareas sociales encomendadas por el Estado, lo cual se materializa a través de sus fuerzas operativas y unidades desplegadas en las diferentes zonas navales. Así, tenemos a los buques auxiliares con grandes capacidades logísticas, de carga y de transporte; las unidades aeronavales, las cuales cumplen similar labor a través de puentes aéreos, así como tareas de evacuación, búsqueda y rescate; las unidades y personal de la Fuerza de Infantería de Marina, que actúan ante la ocurrencia de algún fenómeno o desastre natural.

En nuestra Amazonía, entre otras unidades, contamos con las plataformas itinerantes de acción social (PIAS), que, de manera articulada, realizan un permanente trabajo acercando los servicios del Estado a la población más alejada de esa parte de nuestro territorio. Es así que la Marina de Guerra del Perú actúa con rapidez, oportunidad y de manera coordinada en las labores encargadas para enfrentar cualquier situación de emergencia y cuando el país lo requiera (Fig. 11).

Figura 11
Plataforma itinerante de acción social (PIAS).



Nota: Dirección de Información de la Marina, año 2022.

Cumple, igualmente, un rol muy importante en la contribución al desarrollo nacional y en la protección y fortalecimiento de los intereses marítimos mediante la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), organismo de línea de la Marina de Guerra del Perú, la cual está estrechamente vinculada con las diferentes actividades que se desarrollan en el mar, ríos y lagos navegables; y a quien le corresponde ejercer, de acuerdo a ley, la Autoridad Marítima Nacional, con presencia en todos los puertos y caletas de nuestro territorio a través de las capitanías de puerto y unidades guardacostas (Figura 12), atribución que se remonta a más de 200 años con la creación de la Capitanía de Puerto del Callao en 1791.

Figura 12
Patrullera marítima B.A.P. Río Cañete.



Nota: Dirección de Información de la Marina, año 2022.

Una de sus principales responsabilidades, en resguardo de la vida humana, es prestar permanentemente el servicio de búsqueda y rescate marítimo, fluvial y lacustre. En el caso del medio marino, su responsabilidad abarca más allá de las 200 millas de la costa, misionamiento que desarrolla en estricto cumplimiento a los convenios adoptados por el Perú en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Sus funciones abarcan normar las actividades acuáticas que se desarrollan en el mar, ríos y lagos navegables, en todas sus modalidades, para garantizar la seguridad de la vida humana y la protección del medio ambiente, así como reprimir la pesca

ilegal y cualquier otra actividad ilícita que se pretenda efectuar en nuestras aguas y puertos, haciendo cumplir la normativa nacional e internacional, en apoyo y coordinación con los sectores públicos involucrados. La DICAPI ejerce jurisdicción sobre las naves, artefactos navales e instalaciones acuáticas; controla las playas y terrenos ribereños y otorga a personas naturales o jurídicas derechos de uso de áreas acuáticas; por lo cual, es responsable del Catastro Único Nacional de Áreas Acuáticas.

También, es de vital importancia en la contribución al fortalecimiento de los intereses marítimos la investigación y el desarrollo científico en el ámbito marítimo, en los que se destaca la labor del buque oceanográfico polar B.A.P. *Carrasco*, el cual realiza tareas de investigación científica en las áreas de hidrografía, oceanografía, entre otras, tanto en nuestro dominio marítimo como en el continente antártico (Figura 13).

Figura 13

Buque oceanográfico polar B.A.P. Carrasco (B.O.P. - 171).



Nota: Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, año 2024.

Figura 14
Buque escuela a vela B.A.P. Unión.



Nota: Dirección de Información de la Marina, año 2023.

Así también, la participación del B.A.P. *Unión*, donde los cadetes navales realizan sus prácticas preprofesionales; del mismo modo, como Embajada itinerante nacional lleva la Marca Perú a todos los puertos que visita, en la que muestra la cultura peruana y los productos que exportamos al mundo (Figura 14).

Como miembros de la Marina de Guerra del Perú, debemos inculcar en la población la importancia, trascendencia y contribución del ámbito marítimo en la historia, evolución y desarrollo del país, y generar una conciencia y cultura marítima que orienten su sentido de pertenencia hacia los espacios acuáticos para la conservación, explotación y protección de nuestros intereses marítimos nacionales (Figura 15).

Figura 15
Museos navales del Perú, fomentan la conciencia y cultura marítima.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.



Ex-B.A.P. *Guardiamarina San Martín*. Su primera misión como patrullera oceánica fue efectuar patrullajes en el área otorgada al Perú por la Corte Internacional de La Haya el 27 de enero del 2014.

DELIMITACIÓN DEL DOMINIO MARÍTIMO DEL PERÚ

Decreto Supremo Nº 781

El Presidente de la República

CONSIDERANDO:

Que la plataforma submarina o zócalo continental forma con el continente una sola unidad morfológica y geológica;

Que en dicha plataforma continental existen riquezas naturales cuya pertenencia al patrimonio nacional es indispensable proclamar;
Que es igualmente necesario que el Estado proteja, conserve y reglamente el uso de los recursos pesqueros y otras riquezas naturales que se encuentren en las aguas epicontinentales que cubren la plataforma submarina y en los mares continentales adyacentes a ella, a fin de que tales riquezas, esenciales para la vida nacional, continúan explotándose o se exploten en lo futuro, en forma que no cause detrimento a la economía del país ni a su producción alimenticia;

Que la riqueza fertilizante que depositan las aves guaneras en las islas del litoral peruano requiere también para su salvaguardia la protección, conservación y reglamentación del uso de los recursos pesqueros que sirven de sustento a dichas aves;

Que el derecho a proclamar la soberanía del Estado y la jurisdicción nacional sobre toda la extensión de la plataforma o zócalo submarino, así como sobre las aguas epicontinentales que los cubren y sobre las del mar adyacente a ellas, en toda la extensión necesaria para la conservación y vigilancia de las riquezas allí contenidas, ha sido declarado por otros Estados y admitido prácticamente en el orden internacional (Declaración del Presidente de los Estados Unidos de América del 28 de setiembre de 1945; Decreto del Presidente de México del 29 de octubre de 1945; Decreto del Presidente de la Nación Argentina del 11 de octubre de 1946; Declaración del Presidente de Chile del 23 de junio de 1947);
Que el artículo 37° de la Constitución del Estado establece que las minas, tierras, bosques, aguas y en general, todas las fuentes naturales de riqueza pertenecen al Estado, salvo los derechos legalmente adquiridos;

Que en ejercicio de la soberanía y en resguardo de los intereses económicos nacionales, es obligación del Estado fijar de una manera inconfundible el dominio marítimo de la Nación, dentro del cual deben ser ejercitados la protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales antes aludidas;
Con el voto consultivo del Consejo de Ministros:

DECRETA:

1.- Declárase que la soberanía y jurisdicción nacionales se extienden a la plataforma submarina o zócalo continental o insular adyacente a las costas continentales e insulares del territorio nacional cualesquiera que sean la profundidad y extensión que abarque dicho zócalo.

2.- La soberanía y jurisdicción nacionales se ejercen también sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional, cualesquiera que sea su profundidad y en la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o debajo de dicho mar se encuentren.

3.- Como consecuencia de las declaraciones anteriores, el Estado se reserva el derecho de establecer la demarcación de las zonas de control y protección de las riquezas nacionales en los mares continentales e insulares que quedan bajo el control del Gobierno del Perú, y de modificar dicha demarcación de acuerdo con las circunstancias sobrevinientes por razón de los nuevos descubrimientos, estudios e intereses nacionales que fueren advertidos en el futuro; y, desde luego, declara que ejercerá dicho control y protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de doscientas millas marinas, medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos. Respecto de las islas nacionales esta demarcación se trazará señalándose una zona de mar contigua a las costas de dichas islas, hasta una distancia de doscientas millas marinas medidas desde cada uno de los puntos del contorno de ellas.

4.- La presente declaración no afecta el derecho de libre navegación de naves de todas las naciones, conforme al Derecho Internacional.

Dado en la Casa de gobierno, en Lima, el día primero de agosto de mil novecientos cuarenta y siete.

J.L. Bustamante i R. E. García Sayán

DELIMITACIÓN DEL DOMINIO MARÍTIMO DEL PERÚ

ANTECEDENTES

Para explicar el proceso de determinación de nuestras fronteras marítimas, debemos referirnos a las declaraciones y los acuerdos que se realizaron entre los años 1947 y 1954, referidos a la protección de los recursos naturales en la zona marítima del Pacífico sudeste.

En 1947, el Estado peruano, considerando que era necesario proteger, conservar y reglamentar el uso de los recursos que se encuentren en las aguas epicontinentales que cubren la plataforma submarina y en los mares continentales adyacentes a ella, y a fin de que tales riquezas, esenciales para la vida nacional, continúen explotándose o se exploten en lo futuro, en forma que no cause detrimento a la economía del país, ni a su producción alimenticia, declaró, mediante decreto supremo[1], que "la soberanía y jurisdicción nacionales se extienden a la plataforma submarina o zócalo continental o insular adyacente a las costas continentales e insulares", también añadió que las ejerce "sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional", con el fin de proteger, conservar y utilizar los recursos naturales existentes en el mar adyacente a sus costas; de esta manera, estableció su "dominio marítimo", concepto que ha sido incluido en la Constitución Política del Perú desde el año 1979. Al respecto, Chile había efectuado una declaración similar en junio del mismo año.

Igualmente, en dicha declaración, Perú reservó "el derecho de establecer la demarcación de las zonas de control y protección de las riquezas nacionales en los mares continentales e insulares que quedan bajo el control del Gobierno del Perú, y de modificar dicha demarcación de acuerdo con las circunstancias sobrevinientes" y que, además, "ejercerá dicho control y protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el

1 Decreto Supremo n° 781 de fecha 1 de agosto de 1947.

mar a una distancia de doscientas millas marinas medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos".

Durante la Primera Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur[2], celebrada en 1952 en Santiago de Chile, las repúblicas de Chile, Ecuador y Perú suscribieron la "Declaración sobre Zona Marítima", conocida como "Declaración de Santiago", en la que "proclaman como norma de su política internacional marítima que a cada Estado le corresponde soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el área marítima adyacente a sus respectivas costas hasta una distancia mínima de 200 millas marinas", y precisan que, "la jurisdicción y soberanía exclusivas sobre la zona marítima indicada incluyen también la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el suelo y subsuelo que a ella corresponde". Con esta declaración, los tres países se vinculaban recíprocamente en el ejercicio y defensa de las 200 millas.

Es importante mencionar que, en 1982, al concluir la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar iniciada en 1973[3], en Montego Bay, Jamaica, se logró adoptar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), instrumento en el que, entre otros, se establecen los criterios para la delimitación de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la alta mar y la plataforma continental entre los Estados con costas adyacentes, como es el caso que nos ocupa; por lo que la CONVEMAR se constituye en el mecanismo jurídico a utilizar para la delimitación marítima entre los Estados, y se encuentra en vigor desde noviembre de 1994.

En el 2005, Perú definió por ley[4], en cumplimiento del artículo 54.° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con el derecho internacional, las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura de su dominio marítimo hasta la distancia de 200 millas marinas en las que el Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción, y precisó que las aguas comprendidas dentro de las líneas de base establecidas forman parte de las aguas interiores del Perú.

---

2 Conferencia sobre Conservación y Explotación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, Chile-Ecuador-Perú. Convenios y otros Instrumentos (1952-1966). Lima, 1967.

3 Resolución 2750 C (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 17 de diciembre de 1970, por el que se convoca en 1973 una conferencia sobre el derecho del mar que se ocuparía del establecimiento de un régimen internacional equitativo. Con resolución 3029 A (XXVII), la Asamblea General pidió al Secretario General que convocara los períodos de sesiones primero y segundo de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

4 Ley n° 28621, Ley de líneas de base del dominio marítimo del Perú, del 3 de noviembre de 2005.

Dicha ley considera que, "por el oeste, el límite exterior del dominio marítimo es una línea tal, que cada uno de sus puntos se encuentra a 200 millas del punto más próximo de las líneas de base, en aplicación de los criterios de delimitación establecidos por el derecho internacional".

FRONTERA MARÍTIMA CON LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Mediante intercambio de notas diplomáticas[5], Perú y Ecuador acordaron, el 2 de mayo del 2011, fijar por primera vez, formalmente y de manera definitiva, sus límites marítimos sobre el paralelo de la Boca de Capones y establecer una línea de base recta común a los dos países, que cierra el golfo de Guayaquil, para lo cual "expresan su voluntad de llevar a cabo acciones conjuntas con miras a su reconocimiento como bahía histórica".

Se precisa:

> En atención a la existencia de circunstancias especiales en el área adyacente a la frontera terrestre entre Ecuador y Perú, el límite entre los espacios marítimos de soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción de ambos países, incluyendo tanto la columna de agua como su suelo y subsuelo, se extenderá a lo largo del paralelo geográfico 03°23'33.96" S, que, con el meridiano 80°19'16.31" O, corresponde al inicio de la frontera terrestre ratificada por el Acta de Brasilia de 26 de octubre de 1998 y cuya equivalencia en el sistema WGS 84, 03°23'31.65" S y 80°18'49.27" O respectivamente, fue definida en el acta suscrita al término de la IV Reunión de la Comisión Mixta Permanente de Fronteras Perú - Ecuador (COMPEFEP), llevada a cabo en Lima los días 23 y 24 de abril del 2009.
>
> Del mismo modo, el punto de inicio del límite marítimo está definido por la coordenada 03°23'31.65" S, 81°09'12.53" O en el sistema WGS 84, que corresponden al punto donde convergen las líneas de base del Perú y del Ecuador.

Asimismo, el tramo del paralelo geográfico del punto de frontera en la Boca de Capones, al interior de la línea de base recta, es el límite entre las respectivas aguas interiores y a partir del punto de intersección del paralelo geográfico con la línea de base recta

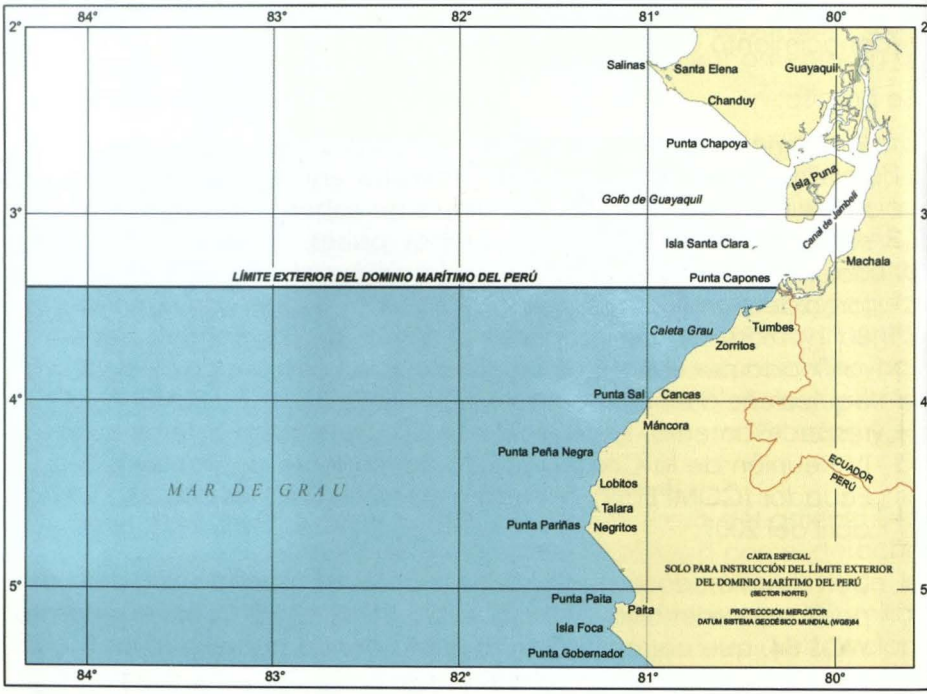
5 Acuerdo por Intercambio de Notas de contenido idéntico entre la República del Perú y la República del Ecuador sobre Límites Marítimos, del 2 de mayo del 2011.

(coordenada 03°23'31.65" S, 81°09'12.53" O en el sistema WGS 84), se inicia la medición del límite marítimo sobre el citado paralelo hasta las 200 millas.

El 19 de mayo del 2011, Perú aprueba mediante resolución legislativa[6] el Acuerdo por intercambio de notas de contenido idéntico entre la República del Perú y la República del Ecuador sobre límites marítimos y, en la misma fecha, emite una ley[7] que adecúa la Ley n.° 28621, Ley de Bases del Dominio Marítimo del Perú, a los términos del mencionado acuerdo (Figura 16).

Figura 16

Delimitación marítima de Ecuador y Perú.



Nota: Dirección de Hidrografía y Navegación, año 2024

6 Resolución Legislativa n° 29686 del 19 de mayo de 2011, que aprueba el Acuerdo por intercambio de notas diplomáticas de contenido idéntico entre la República del Perú y la República del Ecuador sobre límites marítimos.

7 Ley n° 29687 del 19 de mayo de 2011, Ley que adecua la Ley n° 28621, Ley de Bases del Dominio Marítimo del Perú.

FRONTERA MARÍTIMA CON LA REPÚBLICA DE CHILE

El 23 de mayo de 1986, la Embajada del Perú en Santiago entregó a la Cancillería de Chile una nota en la que planteaba la necesidad de delimitar formal y definitivamente los espacios marítimos de Chile y Perú, y resaltaba que el establecimiento por la CONVEMAR (adoptada en 1982) de nuevos espacios marítimos y la incorporación de sus principios a la legislación interna de los países, hacía más urgente la necesidad de delimitar dichos espacios en las zonas de vecindad internacional.

Mediante nota diplomática del 20 octubre del 2000, entregada al Gobierno de Chile, el Gobierno del Perú expresó que no existe un tratado específico sobre delimitación marítima entre los dos países, refiriéndose a la publicación efectuada por Chile de una carta náutica en la que figuraba como límite marítimo el paralelo geográfico del hito n.° 1 de la frontera terrestre peruano- chilena. Chile respondió que ambos países ya habían definido su límite marítimo internacional sobre la línea del paralelo. Esta respuesta chilena fue a su vez respondida por el Perú, reiterando su persistente disentimiento a la afirmación de que estaba definido el límite marítimo internacional.

En enero del 2001, Perú presentó ante las Naciones Unidas una declaración por la cual deja constancia que ambos países no han celebrado un tratado específico de delimitación marítima, y subraya la presentación a Chile de la nota diplomática de mayo de 1986, así como concluye que Perú no reconocería la indicación de la línea del paralelo como límite marítimo entre ambos países.

El 16 de enero del 2008, Perú interpone la demanda a Chile ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de La Haya, al considerar que los Tratados de 1952 y 1954 no definen los límites marítimos entre ambas naciones, con lo cual se da inicio al proceso contencioso que concluyó con la sentencia emitida por la CIJ el 27 de enero del 2014. De esta manera culmina para el Perú el último diferendo limítrofe de nivel internacional.

El recurso ante la CIJ estuvo amparado por el Tratado Americano de Soluciones Pacíficas de 1948, más conocido como "Pacto de Bogotá", del cual el Perú y Chile son partes. Dicho tratado constituye la vía legal para recurrir directamente a la CIJ sin necesidad de ningún convenio especial, en aplicación de su artículo XXXI.

Dicho artículo establece el reconocimiento de las partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, de la jurisdicción de dicha Corte en todas las controversias de orden jurídico relativas a la interpretación de un tratado y cualquier cuestión de derecho internacional, entre otros.

La demanda fue presentada con la finalidad de solucionar pacíficamente la controversia con Chile, relativa a, por un lado, la delimitación de la frontera entre las zonas marítimas de ambos países y, por otro lado, al reconocimiento a favor del Perú de una zona marítima situada dentro de las 200 millas náuticas de la costa del Perú, que Chile consideraba como parte de la alta mar (Figura 17).

Perú solicitó a la Corte Internacional de Justicia:

> La delimitación entre las respectivas zonas marítimas entre la República del Perú y la República de Chile es una línea que comienza en 'Punto Concordia' (definido como la intersección con la marca de bajamar en un arco de radio de 10 kilómetros, que tiene como centro el primer puente sobre el río Lluta del ferrocarril Arica-La Paz) y equidistante de las líneas de base de las dos Partes, hasta un punto situado a una distancia de 200 millas náuticas contadas desde dichas líneas de base.
>
> Más allá del punto donde termina la frontera marítima común, Perú tiene derecho a ejercer derechos soberanos exclusivos sobre un área marítima que se extiende hasta una distancia de 200 millas náuticas contadas desde sus líneas de base.

Al respecto, Perú sostuvo que no existía una frontera marítima convenida entre los dos países y solicitó a la Corte que trace una línea divisoria utilizando el método de la equidistancia, con el fin de lograr un resultado equitativo.

Por su parte, Chile solicitó a la Corte Internacional de Justicia fallar y declarar que:

1) Los respectivos derechos de zonas marítimas de Chile y Perú han sido totalmente delimitados por acuerdo.

2) Los derechos sobre las zonas marítimas están delimitados por una frontera que sigue el paralelo de latitud que pasa a través

Figura 17
Jueces de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de La Haya y los agentes de Perú y Chile.



Nota: Corte Internacional de Justicia - La Haya, año 2014.

del marcador de frontera de límite más hacia el mar de la frontera terrestre entre Chile y Perú, conocido como hito n.° 1, que tiene una latitud de 18°21'00" S bajo Datum WGS 84.

Después de seis años que duró todo el proceso jurídico ante la CIJ, el 27 de enero de 2014, la Corte emitió su fallo:

Que, el punto de partida de la frontera marítima única que delimita los espacios marítimos respectivos de la República del Perú y la República de Chile está ubicado en la intersección del paralelo de latitud que pasa por el hito fronterizo n.° 1 con la línea de bajamar (punto inicio frontera marítima (PIFM): latitud 18°21'00.42" S y longitud 70°22'49.80" O).

Que, el segmento inicial de la frontera marítima única sigue, en dirección oeste, el paralelo de latitud que pasa por el hito fronterizo n.° 1.

Que, el segmento inicial se extiende hasta un punto (punto A) ubicado a una distancia de 80 millas náuticas del punto de partida de la frontera marítima única.

Que, a partir del punto A, la frontera marítima única sigue en dirección suroeste a lo largo de la línea de equidistancia de las costas de la República del Perú y de la República de Chile,

calculada desde ese punto hasta el punto (punto B) donde se encuentra el límite de las 200 millas náuticas, calculadas desde las líneas de base a partir de las cuales está medido el mar territorial de Chile. A partir del punto B, la frontera marítima única sigue en dirección sur a lo largo de este límite hasta el punto de intersección (punto C) del límite de las 200 millas náuticas, calculadas desde las líneas de base a partir de las cuales se miden los mares territoriales respectivos de la República del Perú y de la República de Chile (Figura 18).

El 11 de julio del 2014, el Estado peruano adecua la Ley 28621, Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú, conforme al fallo de la CIJ[8].

El 19 de agosto del 2014, el Gobierno del Perú aprueba[9] la carta que sustituye a la carta que grafica el límite exterior, sector sur, del dominio marítimo del Perú, aprobada mediante Decreto Supremo n.° 047-2007-RE, sin afectar de modo alguno la intangibilidad de la frontera terrestre ni del inicio de esta en el Punto Concordia, que se mantiene inalterable en virtud de lo establecido en el Tratado de Lima entre el Perú y Chile de fecha 3 de junio de 1929, su Protocolo Complementario y los trabajos de la Comisión Mixta de Límites de 1929 y 1930.

La rápida ejecución del fallo por parte de Perú y Chile, respecto a la determinación de las coordenadas precisas del límite marítimo, a tan solo dos meses de su emisión, fue un claro ejemplo de respeto al derecho internacional y a la solución pacífica de controversias.

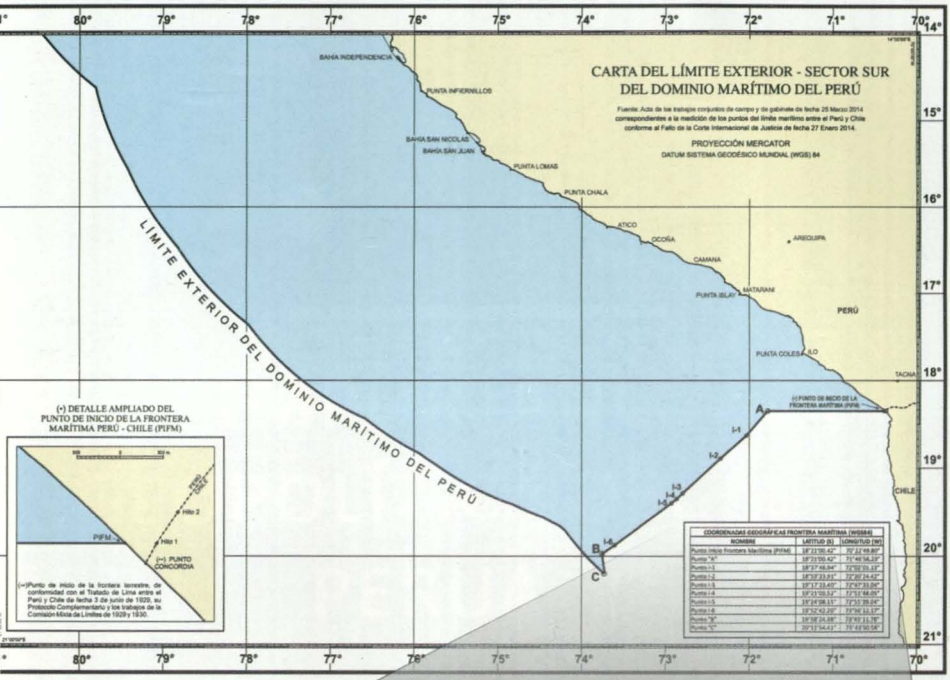
Conforme con el fallo de la CIJ, 50284 km^2 de mar fueron reconocidos bajo derecho de soberanía y jurisdicción exclusivos del Perú, por encontrarse dentro de las 200 millas de sus líneas de base.

Finalmente, debemos evocar el esfuerzo desplegado de diplomáticos, marinos, jurisconsultos, historiadores, cartógrafos, asesores y profesionales, quienes pusieron al servicio del país sus conocimientos, experiencia, así como su empeño y muchas horas de trabajo para conseguir una sólida posición.

8 Ley n° 30223 del 11 de julio de 2014.
9 Decreto Supremo n° 035-2014-RE del 19 de agosto del 2014.

Figura 18

Carta que grafica el límite exterior -sector sur- del dominio marítimo del Perú, del 19 agosto del 2014, que sustituye a la carta aprobada mediante Decreto Supremo n° 047-2007-RE.



COORDENADAS GEOGRÁFICAS FRONTERA MARÍTIMA (WGS84)		
NOMBRE	**LATITUD (S)**	**LONGITUD (W)**
Punto Inicio Frontera Marítima (PIFM)	18°21'00.42"	70°22'49.80"
Punto "A"	18°21'00.42"	71°46'56.23"
Punto I-1	18°37'46.94"	72°02'01.13"
Punto I-2	18°53'23.91"	72°20'24.42"
Punto I-3	19°17'23.40"	72°47'33.04"
Punto I-4	19°21'03.52"	72°51'48.05"
Punto I-5	19°24'08.15"	72°55'39.04"
Punto I-6	19°52'42.20"	73°36'12.17"
Punto "B"	19°58'24.38"	73°45'11.78"
Punto "C"	20°11'54.41"	73°43'50.58"

Nota: Dirección de Hidrografía y Navegación, año 2024.


Océano Atlántico
PANAMA
Pto. Mensabé
VENEZUELA
Pto. Buenaventura
COLOMBIA
Pto. Tumaco
Quito
ECUADOR
Pto. Guayaquil
Río Amazonas
Río Amazonas
Pto. Paita
Pto. Saramiriza
Pto. Yurimaguas
BRASIL
Pto Salaverry
Pto. Velho
Pto.Chimbote
PTO. CHANCAY
200 millas
Pto. San Juan
BOLIVIA
Pto. Matarani
Pto. Ilo
Pto. Arica
CHILE
Pto. Iquique
Océano Pacífico
Pto. Antofagasta
ARGENTINA
Pto. Valparaiso
RUTAS COMERCIALES MARÍTIMO
Y FLUVIALES DEL PERÚ
Ruta Comercial Internacio
Navegación de Cabotaje
Navegación deTravesía
Carreteras
Rios

IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DEL MAR PERUANO



Pesca artesanal. *Fuente:* Ministerio de la Producción, año 2020.



Comercio marítimo. *Fuente*: Revista *Economía*, año 2023.

IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DEL MAR PERUANO

Una visión retrospectiva de la historia y un análisis de las relaciones del hombre con el mar, desde la aurora de los tiempos hasta el presente, nos permite inferir con objetividad que el uso del mar ha contribuido sustancialmente en el desarrollo y progreso de las civilizaciones. Las culturas que lograron su influencia a grandes distancias, mediante un adecuado poder marítimo, han alcanzado en definitiva un mayor desarrollo económico.

Desde una perspectiva geopolítica, el Perú se encuentra ubicado en la parte central y occidental de América del Sur, caracterizándose por un relieve geográfico accidentado por la presencia de la cordillera de los Andes, que recorre el país de norte a sur dando lugar a la formación de regiones naturales definidas como costa, sierra y selva, las que, aunadas a los espacios del dominio marítimo peruano, el Mar de Grau, le dan un carácter de país marítimo, andino y amazónico.

Como país marítimo, tiene acceso natural al océano Pacífico a lo largo de una franja de costa de aproximadamente 3080 kilómetros de longitud, una costa de características principalmente desérticas que alberga más de cincuenta fértiles valles y ríos. Las masas de aguas que bañan este litoral poseen características físicas y biológicas especiales, que le permiten contar con una gran variedad y cantidad de recursos que han llevado al Perú a ser uno de los países con mayor riqueza ictiológica a nivel mundial, lo cual ha impulsado un desarrollo importante del sector pesquero. En esta amplia zona marino-costera se desarrollan gran cantidad de actividades socioeconómicas y recreativas, siendo la vía de acceso principal al comercio internacional.

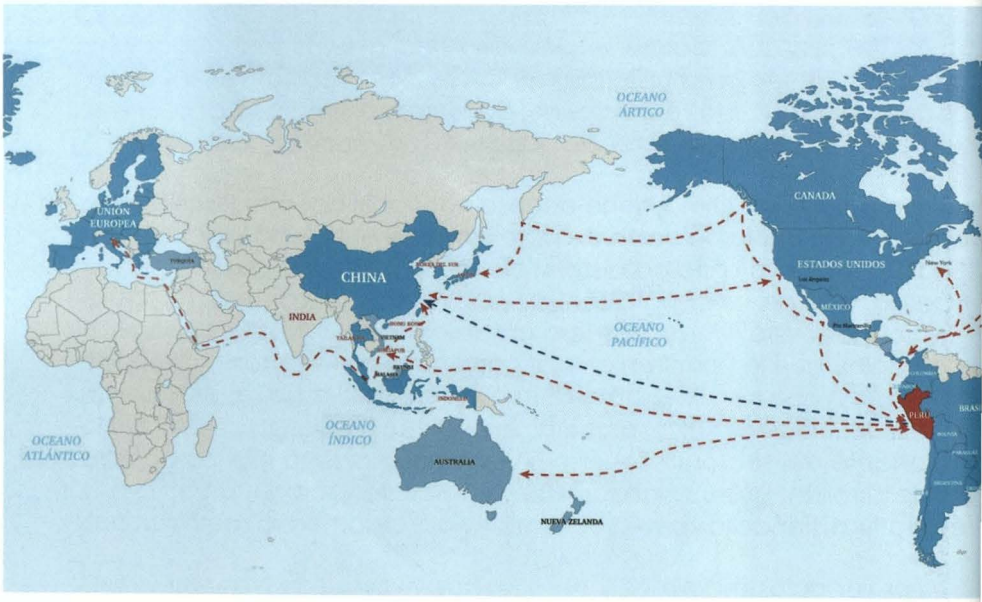
Los espacios marítimos y sus recursos vivos y no vivos son vitales para el desarrollo del país; sin embargo, se requiere de medios para investigarlos, evaluarlos, vigilarlos, protegerlos y controlarlos en su totalidad. Es importante conocer aún más su potencialidad, considerando que el ámbito marítimo a estudiar es complejo y demanda fuertes inversiones.

Es conveniente señalar que la conjunción de todos los medios que dispone un Estado para el logro de sus objetivos constituye su realidad nacional; la misma que comprende la totalidad de situaciones o condiciones multirelacionadas, dinámicas y cambiantes, cualitativas y cuantitativas, actuales y potenciales que presenta un Estado en determinado momento como producto de su evolución histórica.

En tal sentido, el poder marítimo del Perú es parte de nuestra realidad marítima nacional; por consiguiente, la capacidad de un Estado para el logro de sus fines señala dos conceptos: una capacidad actual o poder y una capacidad latente o potencial, en la que el poder marítimo de un Estado constituye la capacidad de usar el mar. Ello puede resultar sumamente beneficioso para un Estado en términos económicos, a través del comercio y la explotación de recursos, y en términos militares, a través de la protección y salvaguarda de sus intereses marítimos (Figura 19).

Figura 19

Rutas comerciales del Perú.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

El uso militar del mar en sus dos magnitudes se concreta en dos funciones generales que el hombre históricamente le ha otorgado:

1) La función económica: Para implementar y explotar el tráfico

marítimo, defender las líneas de comunicaciones marítimas propias y negar su uso al enemigo.

2) La función militar: Para proyectar el poder naval y, en su vertiente negativa, evitar que el enemigo proyecte su propia fuerza sobre territorio propio.

Nuestra economía se mueve por mar con tratados de libre comercio y nuestras fuentes y destinos de inversión distribuidas por todo el orbe. Las rutas comerciales marítimas se presentan como las carreteras que necesitamos mantener abiertas para el éxito del modelo de desarrollo económico adoptado. La paz y la seguridad en nuestros destinos comerciales son esenciales para poder mantener una taza de crecimiento.

Usar el mar proyectando nuestro poder naval es en la actualidad la mayor contribución que la Marina de Guerra del Perú puede brindar en cualquier escenario que se puedan ver afectados los intereses marítimos nacionales (Figura 20).

Finalmente, la Política Nacional Marítima, aprobada en diciembre del 2019, constituye una sólida plataforma para la gestión de los diferentes espacios de nuestro mar, de manera tal que se permita el desarrollo integral y sistémico de las actividades en torno a lo marítimo, de forma equilibrada y coherente.

Figura 20

Poder Naval en el Mar de Grau.



Nota: Dirección de Información de la Marina, año 2022.



Círculo "Unión". Fuente: Dirección de Información de la Marina, año 2024.

RELEVANCIA EN EL FOMENTO DE LA CONCIENCIA MARÍTIMA



Campaña de limpieza de playas. *Fuente*: Autoridad Marítima Nacional, año 2024.



Operativo contra la minería ilegal en la región amazónica. *Fuente*: Autoridad Marítima Nacional, año 202

RELEVANCIA EN EL FOMENTO DE LA CONCIENCIA MARÍTIMA

En el territorio peruano se han realizado hallazgos de restos humanos de una antigüedad de aproximadamente doce mil años. La relación de nuestros ancestros con el mar, los ríos y los lagos se extiende también a lo largo de este periodo. La relación del poblador peruano con el mar tiene una larga historia que se remonta a la época prehispánica, cuando las culturas costeras como Chimú y Nazca desarrollaron actividades en el mar, como la pesca, el intercambio de mercancías y la navegación, con la finalidad de brindar bienestar a su población.

En la época colonial o de la conquista española, se empleó el ámbito marítimo como medio de comunicación y de transporte a gran escala, y se establecieron puertos importantes, como el Callao, primer puerto ubicado en las costas de América del Sur. Con el inicio de nuestra época republicana, se creó la Marina de Guerra del Perú, con la finalidad primordial de garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la república. Posteriormente, se crearon las Capitanías de Puerto con las funciones de control y vigilancia marítima, para brindar seguridad a las actividades que se realizaban en el mar. Actualmente, el Mar de Grau y los ríos navegables son los principales medios para el transporte marítimo y fluvial.

Existe una evolución de los usos y conceptos referidos al mar, ríos y lagos, a través del tiempo; por tanto, es necesario continuar acrecentando la conciencia marítima nacional, pero antes debemos conocer su significado y fomentarla.

Generalmente, asociamos el término conciencia marítima con el conocimiento que tienen las personas respecto a los intereses marítimos nacionales. Sin embargo, no es preciso asumir dicha igualdad, ya que tienen conceptos diferentes.

Cuando nos referimos a la conciencia, nos referimos a un conocimiento totalmente subjetivo, el cual se relaciona con la voluntad y la comprensión; por tal motivo, también podría ser erróneo y, por ello, debe ser educada permanentemente.

Respecto a lo marítimo, como se mencionó anteriormente, comprende el mar, ríos y lagos, los cuales cuentan con diversos recursos y actividades que normalmente lo asociamos a los intereses marítimos nacionales, los cuales están directamente influenciados por las condiciones geográficas e históricas de nuestro país. Es necesario tener conocimiento de estos aspectos para que sirvan como base para desarrollar e incentivar el componente de voluntad de la conciencia marítima.

Podemos decir que la expresión conciencia marítima supone la voluntad de las personas hacia lo marítimo, de lo cual no necesariamente se tiene conocimiento. Entonces, podemos afirmar que los conceptos conciencia y conocimiento están sumamente relacionados debido a que la conciencia marítima debe ser educada para que se oriente hacia lo marítimo, pues nadie ama lo que no conoce.

Por lo tanto, la conciencia marítima es el conocimiento profundo que posee la población de un país marítimo sobre las posibilidades que se tienen para el uso, explotación y protección de los recursos disponibles en el mar, ríos y lagos, con el fin de alcanzar el desarrollo y seguridad de una nación.

Sin embargo, cuando hablamos de conciencia marítima nacional, debemos entender el alcance que tiene y cuáles son las prioridades asociadas al lugar donde se desarrollan las personas. Al mismo tiempo, debemos tener en cuenta que, más del 85% del comercio nacional se realiza a través del transporte marítimo. Por lo tanto, podemos asumir que las personas que viven, trabajan o realizan alguna actividad relacionada con el ámbito marítimo, fluvial o lacustre cuentan con una conciencia marítima más desarrollada en comparación con aquellas personas que viven alejadas de estos entornos. En ese sentido, realizar alguna actividad relacionada con el medio acuático permite adquirir, a lo largo del tiempo, vivencias que contribuyen a desarrollar una mayor conciencia marítima nacional.

Esta se logra a través de un proceso en el que participa toda la sociedad, en el que están involucradas la Marina de Guerra del Perú, las autoridades nacionales y las diversas instituciones que integran la comunidad marítima, para lograr el desarrollo armónico de las actividades relacionadas con los intereses marítimos nacionales, en cumplimiento a las políticas de Estado, en las que se coordinan

aspectos culturales, educativos, históricos, deportivos, de acción cívica y otros de interés, con el fin de cultivar la identidad y la cultura marítima.

Es así que la conciencia marítima tiene tres componentes principales, los cuales deben integrarse como parte del proceso para que esta pueda ser alcanzada: (Figura 21).

1) Comunidad marítima: Es el conjunto de personas vinculadas por características comunes al mar, ríos y lagos.
2) Identidad marítima: Es la expresión de libre voluntad o deseo de los integrantes de una comunidad marítima de mantenerse unidos por un vínculo social, jurídico y político, sobre la base del sentido de pertenencia a un país marítimo, sustentado en raíces históricas, de cultivo de costumbres, tradiciones, intereses y aspiraciones comunes.
3) Cultura marítima: Es la forma en que la población conoce, evalúa y enjuicia el desenvolvimiento de la acción política y social de un país marítimo y, frente a ello, plantea y opta por alternativas de solución razonables y fundamentadas en los problemas comunes.

Figura 21

Componentes de la conciencia marítima, las cuales, mediante un proceso, deben ser integradas para que esta pueda ser lograda.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

Como parte de este proceso, la conciencia marítima nacional se logra fundamentalmente con el desarrollo humano, a través de la educación bajo la tutela del Estado, el cual tiene la responsabilidad de promover y liderar esta actividad educativa, convocando a participar a todos los actores de la comunidad marítima.

Estas actividades deben orientarse y desarrollarse a través de las siguientes acciones:

a) El sistema cultural y educativo de nivel escolar y universitario, público y privado, con programas curriculares y extracurriculares.
b) Acciones cívicas y campañas de concientización y sensibilización para materializar las relaciones cívico-marítimas a través de la colaboración interinstitucional, uniendo esfuerzos entre instituciones públicas, privadas y la sociedad civil.
c) Una adecuada difusión de la historia marítima, desarrollo de actividades culturales e investigación científica, así como la protección del patrimonio histórico cultural y subacuático.

Por consiguiente, cuando hablamos de fomentar la conciencia marítima, no basta con dar a conocer los beneficios reales y potenciales que nos ofrece el medio acuático, sino que debemos intentar que sea parte del proyecto de vida de las personas, de modo que sus conductas se traduzcan en actividades relacionadas con el mar, ríos y lagos. Naturalmente, a mayor conocimiento del medio acuático y más intensa la relación vivencial de parte de la población, mayores serán las probabilidades de actitudes positivas permanentes hacia el mar, ríos y lagos.

Actualmente, la Marina de Guerra del Perú viene llevando a cabo un plan de fortalecimiento de los intereses marítimos nacionales para fomentar la conciencia marítima nacional, mediante charlas y conferencias dirigidas a los docentes y alumnos de los liceos navales,universidades y colegios de todo el Perú, a todo el personal naval de la Institución; así como a las entidades públicas y privadas afines que tienen un estrecho vínculo con nuestro ámbito marítimo (Figura 22).

Esta iniciativa es de gran valor para difundir la importancia que constituye el empleo y protección de nuestro mar, ríos y lagos en beneficio de nuestro país; reconocer la interconexión entre el medio acuático y la sociedad; fomentar una cultura de respeto, protección y uso sostenible de los recursos marinos; e inculcar el orgullo que debemos sentir por pertenecer a un país marítimo, amazónico, andino, bioceánico y con presencia en la Antártida.

Figura 22

Conferencia "Fortalecimiento de los intereses marítimos y fomento de la conciencia marítima del Perú".



Piura







Arequipa

Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA











COMISIÓN MULTISECTORIAL
DE LA ACCIÓN DEL ESTADO
EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

COMISIÓN MULTISECTORIAL DE LA ACCIÓN DEL ESTADO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO (COMAEM) Y LA OPERATIVIZACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA 2019 - 2030



PERÚ Presidencia del Consejo de Ministros (Preside)

PERÚ Ministerio de Relaciones Exteriores

PERÚ Ministerio de Defensa (Secretaría Técnica - MGP)

PERÚ Ministerio de Educación

PERÚ Ministerio del Ambiente

PERÚ Ministerio de la Producción

PERÚ Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

PERÚ Ministerio de Energía y Minas

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

PERÚ Ministerio de Cultura

CEPLAN
Centro Nacional de Planeamiento Estratégico

COMISIÓN MULTISECTORIAL DE LA ACCIÓN DEL ESTADO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO (COMAEM) Y LA OPERATIVIZACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA 2019 - 2030

REPRESENTANTES:

La Marina de Guerra del Perú, en representación del Ministerio de Defensa, forma parte de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), teniendo a su cargo, también, ejercer la Secretaría Técnica (ST-COMAEM), que está bajo responsabilidad del Director de Intereses Marítimos.

Entre los años 2012 al 2017, por iniciativa de la Marina de Guerra del Perú, en coordinación con el Ministerio de Defensa, la Presidencia del Consejo de Ministros propuso la conformación de una comisión multisectorial de carácter permanente, con el objetivo principal de elaborar una política nacional marítima que permita articular y armonizar los esfuerzos de los diferentes sectores del Estado que gestionan las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo.

Es así que, el 6 de diciembre del 2017, mediante Decreto Supremo n.° 118- 2017-PCM se conformó la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), que es presidida por la Presidencia del Consejo de Ministros y conformada por representantes de los ministerios de Relaciones Exteriores, Defensa, Educación, Producción, Comercio Exterior y Turismo, Energía y Minas, Transportes y Comunicaciones, Ambiente y Cultura, así como del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), teniendo a la Marina de Guerra del Perú a cargo de la Secretaría Técnica a través de su Dirección de Intereses Marítimos.

El objeto de la COMAEM es efectuar el seguimiento y fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales; así como la emisión de

informes técnicos, a fin de proponer una política nacional marítima y su permanente actualización, y sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional (Figura 23).

Sus funciones son las siguientes:

1) Seguimiento de la realidad marítima y su potencialidad, particularmente de las políticas sectoriales públicas vinculadas a los intereses marítimos nacionales, orientadas a establecer y fortalecer una política nacional marítima.

2) Fiscalizar la armonización de las políticas de los diferentes sectores vinculadas al ámbito marítimo para alcanzar, a nivel del Estado, una adecuada gobernanza marítima.

3) Seguimiento y fiscalización de la gobernabilidad sectorial en el ámbito marítimo, a través de indicadores de gestión, de resultados y de impacto relacionados con los objetivos específicos, los lineamientos y las estrategias.

4) Emitir informes técnicos que contribuyan al desarrollo de una política nacional marítima, a fin de orientar los lineamientos de carácter multisectorial de largo plazo, para una actuación coherente y eficaz del sector público en el ámbito marítimo, sin afectar las competencias sectoriales que les confiere la ley.

5) Otras funciones que deriven del cumplimiento del objeto de creación, que le sean asignadas por ley o por decreto supremo.

Figura 23

Reunión técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM).



Nota: Dirección de Información de la Marina, año 2024.

POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA (PNM)

En el marco de las funciones asignadas a la COMAEM, como resultado de los trabajos multisectoriales desarrollados durante los años 2018 y 2019, mediante el Decreto Supremo n.° 012-2019-DE, de fecha 20 de diciembre del 2019, fue aprobada la Política Nacional Marítima 2019-2030 (PNM).

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

En tal sentido, esta política nacional constituye el deseo colectivo de la nación de usar y proteger el ámbito marítimo y aprovechar sus recursos, que implican los espacios, actividades y factores vinculados a ella, para su desarrollo de una manera eficiente (Figura 24).

Figura 24
Política Nacional Marítima.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

OBJETIVOS PRIORITARIOS Y LINEAMIENTOS

Se han determinado cinco objetivos prioritarios de la PNM, los mismos que buscan alcanzar la solución del problema público planteado. Cada uno de estos objetivos cuenta con sus respectivos lineamientos, con el fin de concretar los objetivos planteados:

Objetivo Prioritario 1: Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales (Figura 25).

Lineamientos:

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

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

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

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

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

Figura 25
Organización Marítima Internacional - OMI.



Nota: www.gob.pe, año 2023.

Objetivo Prioritario 2: Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible (Figura 26).

Lineamientos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Figura 26
Plataforma petrolera en el mar peruano.



Nota: Revista *Energiminas*, año 2024.

Objetivo Prioritario 3: Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo (Figura 27).

Lineamientos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Figura 27

Megapuerto de Chancay.



Nota: Autoridad Portuaria Nacional, año 2024.

Objetivo Prioritario 4: Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo (Figura 28).

Lineamientos:

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

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

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

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

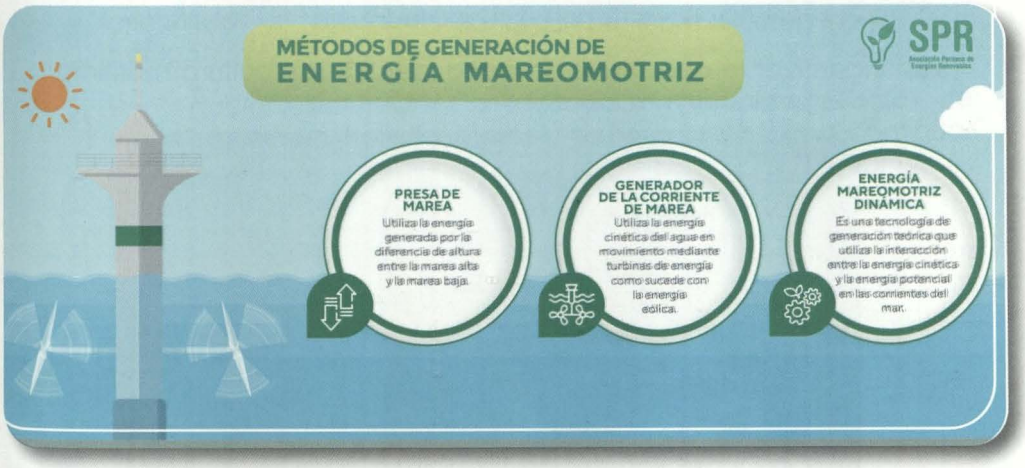
(4.5) Fortalecer la coordinación y articulación de las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados a la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas del ámbito marítimo.

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

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

Figura 28

La energía mareomotriz es una fuente de energía renovable que aprovecha el ascenso y descenso del agua del mar.



Nota: Osinergmin, año 2022

Objetivo Prioritario 5: Fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo.

Lineamientos:

(5.1) Fortalecer el control y la vigilancia de todas las actividades marítimas, en cumplimiento de la normativa nacional y compromisos internacionales, en resguardo de la seguridad de la vida humana, la protección del medio marino y sus recursos, y la represión de las actividades ilícitas, por parte de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) y la Policía Nacional del Perú (PNP), en el ámbito de su responsabilidad (Figura 29).

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

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

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

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

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

(5.7) Proteger el patrimonio cultural subacuático que se encuentre en el dominio marítimo nacional.

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

Figura 29
Control y vigilancia de todas las actividades marítimas.



Nota: Dirección de Información de la Marina, año 2021.

OPERATIVIZACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA 2019 - 2030

Es de interés del Estado peruano lograr, a través de la Política Nacional Marítima, el crecimiento de nuestra economía marítima, el desarrollo de nuestro mar y el aprovechamiento sostenible de los recursos vivos y no vivos, de tal forma que se mejoren las capacidades del Estado y permitan proyectar al Perú como una potencia oceánica regional.

Han transcurrido 5 años desde la promulgación del decreto supremo que aprueba la Política Nacional Marítima, evidenciándose la operativización de los objetivos prioritarios que establece dicha política nacional en las siguientes acciones, que permiten el desarrollo integral de las actividades en torno al ambiente marítimo:

1) Realización de la circunnavegación 2023-2024 del B.A.P. *Unión* como Embajada itinerante, en apoyo a la Política Nacional Marítima a través del poder naval.

2) Se viene incentivando las inversiones en infraestructura portuaria, como el desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay.

3) Mesa ejecutiva para la implementación de la reforma de la industria nacional a través del fortalecimiento de la Industria Naval en el Perú.

4) Reelección del Perú como miembro del Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), incrementando la participación activa de las delegaciones peruanas para coordinar iniciativas orientadas a salvaguardar los derechos e intereses marítimos nacionales.

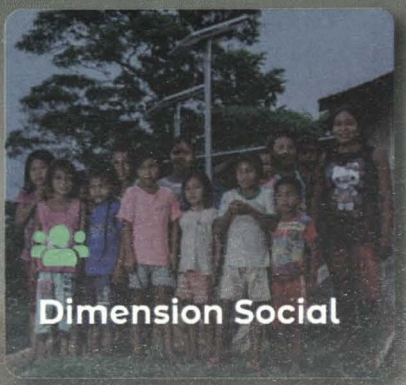
5) Participación del B.A.P. *Carrasco* para ejecutar proyectos de investigación en el continente antártico y, de esta forma, continuar incentivando la investigación científica respecto al mar y sus recursos vivos y no vivos.

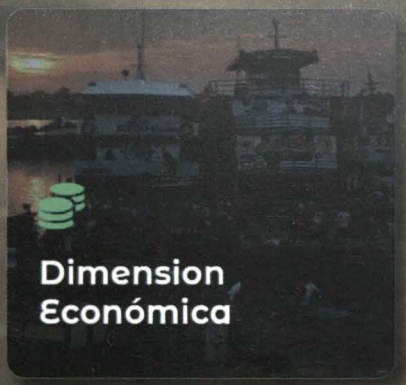
6) El establecimiento de reservas nacionales que comprenden espacios acuáticos, como por ejemplo la Dorsal de Nazca, Paracas, del lago Titicaca, islas, islotes y puntas guaneras, San Fernando y Mar Tropical de Grau, que contribuyen a la conservación, protección y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales en el dominio marítimo.

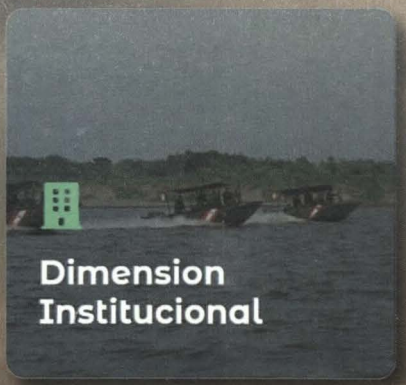
EL RÍO NOS UNE

Navegando hacia el buen uso y aprovechamiento de la Red Fluvial Amazónica.









HACIA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA (PNFA)



Cañonera fluvial B.A.P. *Castilla*, efectuando operaciones fluviales en el río Yavarí, en límite con Brasil.
Fuente: Archivo fotográfico del B.A.P. *Castilla*.

HACIA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA (PNFA)

A lo largo de los años, la presencia y acción del Estado en la Amazonía peruana han sido una constante preocupación respecto a su efectividad y sostenibilidad. Esta situación está marcada por la extensa superficie y baja densidad poblacional, entre otros aspectos. Es por ello que la Marina de Guerra del Perú, presente en la Amazonía desde el 5 de enero de 1864, de acuerdo a su ámbito de competencia y sus funciones, considera que se debería contar con una Política Nacional Fluvial Amazónica (PNFA) de carácter multisectorial para los ríos navegables de la Amazonía y sus diferentes cuencas. Esto se debe a la particularidad sociocultural del poblador amazónico, la morfología de los ríos, la topografía, la comunicación y la navegación fluvial, el ecosistema, entre otros factores. Además, la complejidad de ese entorno requiere un tratamiento diferenciado que responda a su propia dinámica en aspectos de protección, conservación y desarrollo.

Es por esta razón que, en concordancia con la metodología dispuesta en la Guía de Políticas Nacionales del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), a través de la Marina de Guerra del Perú —Dirección de Intereses Marítimos—, en representación del Ministerio de Defensa (sector conductor) se elaboró el análisis de pertinencia para la formulación de la PNFA. Este análisis verifica que el asunto de interés identificado y su ámbito de aplicación cumplen con los criterios mínimos para ser abordado por una nueva política nacional (carácter público, prioridad nacional y exclusividad); es decir, una condición de interés que se resume en diagnóstico, cerciorándose de la conveniencia de su formulación.

En el año 2021, se identificó preliminarmente a las entidades participantes y se conformó un grupo de trabajo denominado "grupo impulsor", el cual contó con representantes de cinco sectores del Gobierno y cuatro organizaciones para iniciar el proceso de elaboración del análisis de pertinencia y la formulación de la PNFA. Estos sectores y organizaciones se detallan a continuación:


Océano Atlántico
PANAMÁ
VENEZUELA
COLOMBIA
ECUADOR
BRASIL
BOLIVIA
CHILE
ARGENTINA
PTO. CHANCAY
Océano Pacífico
RUTAS IIRSAS
IIRSA AMAZONAS
IIRSA PERÚ - BOLIVIA - BRASIL
IIRSA EJE ANDINO
IIRSA EJE INTEROCEÁNICO

1) Ministerio de Cultura.
2) Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
3) Ministerio de Relaciones Exteriores.
4) Ministerio del Ambiente.
5) Ministerio de Energía y Minas.
6) Instituto de Investigaciones de la Amazonia Peruana (IIAP).
7) Autoridad Nacional del Agua (ANA).
8) Wildlife Conservation Society del Perú (WCS PERÚ).
9) Universidad de Ingeniería y Tecnología (UTEC).

Previa a la elaboración y presentación del análisis de pertinencia de la PNFA, se realizaron diferentes talleres, reuniones y conferencias con la participación del grupo impulsor, actores de la sociedad civil e instituciones educativas (Figura 30).

Figura 30

Reunión de trabajo del "grupo impulsor" y el equipo técnico de la Política Nacional Fluvial Amazónica.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2023.

Figura 31

Red Fluvial Amazónica.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

El asunto de interés abarca un problema de carácter público. La PNFA, tomando como referencia el Panel Científico de la Amazonía (PCA), consideró que la red fluvial amazónica es clave para la Amazonía peruana, por ende para el mundo, y tiene su propia complejidad. Además, los ríos amazónicos presentan una dinámica muy cambiante, por ello también se los denominan como ríos danzantes.

Para el caso de la PNFA, la red fluvial amazónica (ámbito) está conformada por los siete ríos principales y sus afluentes de la cuenca amazónica, que cuentan con cartas náuticas suministradas por el Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía (SEHINAV) de la Marina de Guerra del Perú. Dichos ríos principales son el Amazonas, Ucayali, Madre de Dios, Yavarí, Marañón, Napo y Putumayo (Figura 31).

Es así que se definió como asunto de interés el "uso y aprovechamiento de la red fluvial amazónica" y se identificó un enfoque apropiado para abordarlo (Figura 32).

La red fluvial amazónica tiene influencia directa en el territorio, por lo cual se definió con criterios técnicos y antropológicos un área que abarca los 10 km de ancho en cada lado de los ríos que conforman

Figura 32
Embarcación fluvial de transporte de carga.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

la red fluvial amazónica. Considerando la variable de accesibilidad al territorio, se tuvo en cuenta que una persona se desplaza caminando un promedio de 10 km en 2 horas. Además, se tomaron en cuenta una serie de datos para el ámbito de la PNFA de los 10 km en las dimensiones ambiental, social, económica e institucional (siguiendo el marco de la Gestión Integrada de Recursos Hídricos – GIRH).

En términos geográficos, la red fluvial amazónica está conformada por los siete ríos principales mencionados anteriormente y sus afluentes de la cuenca amazónica. Para fines de la PNFA, se ha calculado que el ámbito fluvial amazónico cuenta con 209 015.25 km2, lo que representa el 16.22% del territorio nacional y el 21.82% de la cuenca amazónica.

De igual modo, respecto a la población beneficiaria directa, se ha calculado que 1 587 842 personas viven en el ámbito fluvial amazónico.

La metodología para delimitar el ámbito de la PNFA consistió en considerar los siguientes insumos cartográficos:

1) Las unidades hidrográficas generadas por la Autoridad Nacional del Agua, en específico las correspondientes al Amazonas.

2) Las cartas náuticas fluviales generadas por la Marina de Guerra del Perú.

3) La hidrografía nacional generada por el Instituto Geográfico Nacional (IGP).

En el 2023, el equipo técnico de la PNFA elaboró la Plataforma de Gestión de Información de la Política, la cual cuenta con información de diferentes entidades gubernamentales y no gubernamentales. Esta plataforma sirvió como herramienta en la elaboración del análisis de pertinencia, que se encuentra en permanente actualización y es accesible mediante el enlace https://pnfa.users.earthengine.app/view/politicanacionalfluvialamazonica. Asimismo, cuenta con la página web https://politicafluvial.pe/ que sirve como herramienta de difusión de la PNFA.

Durante el periodo del 18 de diciembre del 2023 al 20 de febrero del 2024, se recibió la validación del análisis de pertinencia por parte de los sectores participantes en la PNFA, que se detallan a continuación:

1) Ministerio de Defensa (sector conductor).
2) Ministerio de Cultura.

3) Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
4) Ministerio de Relaciones Exteriores.
5) Ministerio del Ambiente.
6) Ministerio de Energía y Minas.
7) Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
8) Ministerio de Salud.
9) Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social.
10) Ministerio del Interior.
11) Ministerio de la Producción.
12) Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego.
13) Ministerio de Educación.

El Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), en mayo del presente año, efectuó la revisión y validación del informe de análisis de pertinencia de la PNFA, y concluyó que el informe cumple con los tres criterios técnicos que establece la Guía de Políticas Nacionales (carácter público, prioridad nacional y de exclusividad), por lo que recomendó dar inicio a la formulación de la PNFA (Figura 33).

Figura 33
Autoridades y Equipo Técnico de la PNFA en reunión de coordinación



Nota: Página web de la PNFA, año 2024.

Asimismo, dando inicio a la etapa preparatoria, se formalizó el proceso de formulación de la PNFA a través de la Resolución Ministerial n.° 00745-2024-DE de fecha 22 de julio del 2024 del Ministerio de Defensa como sector conductor, y en el que se establecen los

ministerios intervinientes que participarán en la formulación de la PNFA.

Para la etapa de formulación, se han identificado en cada uno de los ministerios y organismos públicos adscritos, así como en los organismos autónomos, a los responsables de participar en el siguiente proceso. Para ello, se requerirá del liderazgo activo de los servidores públicos en cada uno de los sectores involucrados para el abordaje del problema público de la PNFA.

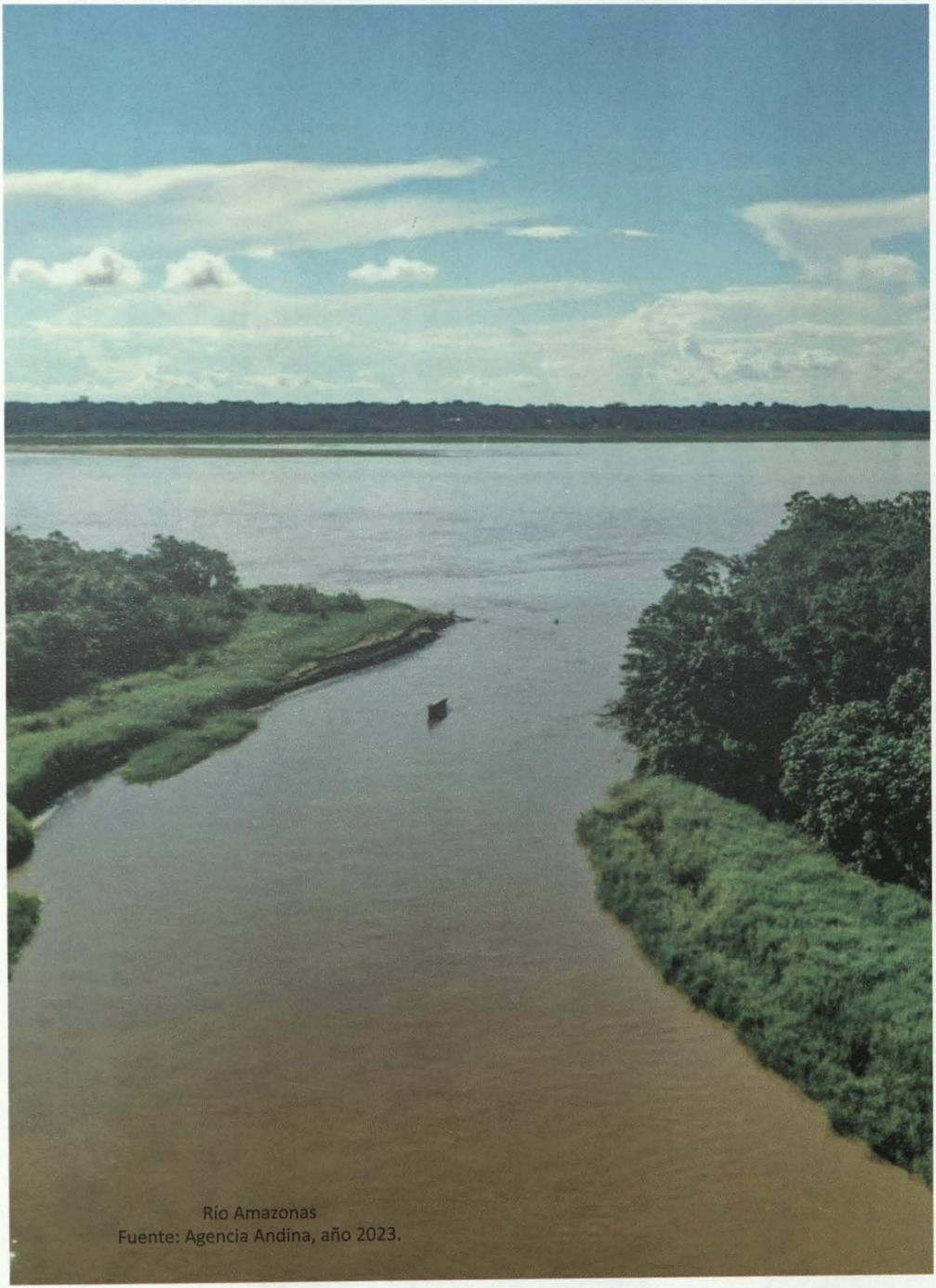
Actualmente, se ha elaborado el Plan de Trabajo, el cual contempla las actividades necesarias desde la etapa preparatoria hasta la redacción del documento de la política multisectorial. Se ha culminado el contenido de los pasos n.° 1 y n.° 2 (Entregable 1) para ser socializado y validado por los sectores participantes; y, posteriormente, los avances preliminares serán remitidos por el sector conductor al CEPLAN.

Los pasos y entregables durante el proceso de formulación se representa en la Figura 34 que se detalla a continuación:

Figura 34
Proceso de formulación de la Política Nacional.



Nota: Guía de Políticas Nacionales, CEPLAN, año 2024.



Río Amazonas
Fuente: Agencia Andina, año 2023.



LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR) Y SU RELACIÓN CON EL DERECHO INTERNACIONAL CONSUETUDINARIO



LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR) Y SU RELACIÓN CON EL DERECHO INTERNACIONAL CONSUETUDINARIO

El Perú concurre en más de una veintena de foros de organizaciones internacionales en los que se abordan asuntos relativos al ámbito marítimo y oceánico, y en los que se adoptan importantes decisiones políticas en el plano internacional. Nuestro país participa bajo la orientación del Ministerio de Relaciones Exteriores, en coordinación con los diversos actores nacionales vinculados a esos temas en específico, con el objetivo de promover, proteger y defender los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo.

Esta posición del Perú se remonta a la dación del Decreto Supremo n.° 741 de fecha 1 de agosto de 1947, cuando proclama ante la comunidad internacional su soberanía y jurisdicción sobre un mar de 200 millas marinas, así como sobre el suelo y subsuelo y todos los recursos vivos y no vivos que se encuentren en su "dominio marítimo", a fin de protegerlos y conservarlos para el sustento y desarrollo de su población, sin afectar la libertad de navegación internacional.

Esta posición fue reiterada ante la comunidad internacional al suscribir en 1952, junto con Chile y Ecuador, la Declaración de Santiago, así como por la defensa sostenida de esta decisión política en las sucesivas conferencias internacionales en las que participó a lo largo del siglo XX para definir los derechos de los Estados sobre el mar; en especial, las convocadas por las Naciones Unidas en 1958, 1960 y 1973, que culminaron años después con la declaración de la Convención del Derecho del Mar de 1982. Este acuerdo consta de 320 artículos y 9 anexos, escrito en un lenguaje técnico y jurídico, que fue producto de más de diez años de negociación.

La CONVEMAR, de validez internacional, recoge y compila la mayoría de las normas del derecho internacional, que se fueron forjando

en el tiempo con base en la costumbre —derecho consuetudinario— y establece nuevas reglas que regulan el uso de los mares y los océanos en todo el mundo, atendiendo las preocupaciones que muchos de los países que participaron activamente en esta Tercera Conferencia del Mar invocaron en atención a principios jurídicos, geopolíticos, biológicos y económicos que reivindican la necesidad del aprovechamiento de las riquezas marinas en beneficio de sus poblaciones.

La CONVEMAR, conocida como la Convención de los Océanos, es un régimen por excelencia que se distingue por una particularidad: sus principios y normas no fueron inducidos por las grandes potencias, sino por países sin mayor poder relativo, como es el caso del Perú y otros países de la región.

La CONVEMAR reconoce y define los siguientes espacios: (Figura 35).

Mar territorial

De 12 millas marinas, medida desde la línea de base, franja adyacente al territorio sobre el cual el Estado ejerce soberanía, que se extiende no solo a la columna de agua, sino también al espacio aéreo y al lecho y subsuelo. En este espacio, el Estado puede adoptar leyes y reglamentos sobre cualquier materia, pero no puede dificultar y obstaculizar el paso inocente de los buques de terceros Estados.

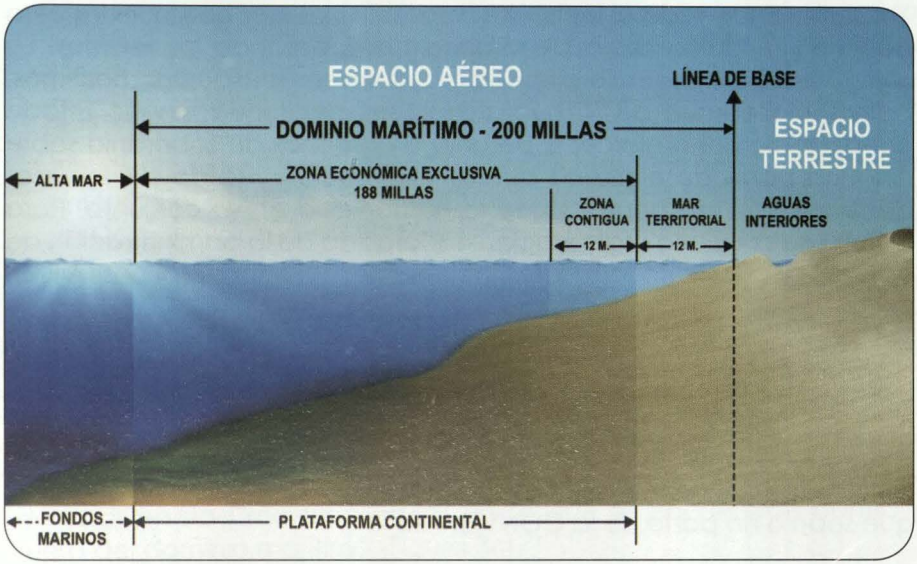
Zona contigua

Zona adyacente al mar territorial que comienza donde termina este hasta las 24 millas medidas desde la línea de base. En esta zona, los Estados tienen derecho de fiscalizar la actividad de los buques con fines de prevención y sanción en relación con sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, migratorios y sanitarios.

Zona económica exclusiva (ZEE)

Comienza a tener efectos a partir del límite exterior del mar territorial, con una extensión máxima de 200 millas marinas desde la línea de base. En la ZEE los Estados ribereños ejercen "derechos de soberanía" para la exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos. A su vez, poseen jurisdicción para el establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, así como para la investigación científica

Figura 35
Zonas Marítimas establecidas en la CONVEMAR.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.

marina y la protección y preservación del medio marino. El ejercicio de estos derechos es exclusivo del Estado ribereño, y la CONVEMAR le otorga la facultad de aplicar sanciones (visita, inspección o apresamiento del buque y la iniciación de procedimientos judiciales) por su violación.

Plataforma continental

El lecho y el subsuelo que se extienden más allá del mar territorial hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

La alta mar

Es un gran espacio marítimo que no pertenece al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado ni a la ZEE. Es decir, es todo aquello que no se encuentra bajo la jurisdicción ni la soberanía de ningún Estado. Se dan las libertades, establecidas por el derecho internacional, de navegación, de sobrevuelo, de tender cables y tuberías submarinos, de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas, y de pesca, garantizando la conservación de los recursos vivos y la investigación.

Zona internacional de los fondos marinos (zona)

Comprende todo el lecho y el subsuelo del mar que queda fuera de la delimitación de la plataforma continental de los Estados. La zona y sus recursos son, a diferencia de los demás espacios marítimos, patrimonio común de la humanidad, es decir que ningún Estado puede reclamar o ejercer soberanía o derechos de soberanía sobre ninguna parte de ella, sino que su exploración y la de sus recursos debe hacerse en beneficio de la humanidad en su conjunto. Para este fin, se creó una organización encargada de la administración de este espacio: la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (AIFM).

Si bien nuestro país no es parte aún de la CONVEMAR, muchas de las reglas recopiladas en esta son normas imperativas de derecho internacional; y otras, por su aceptación universal por constituirse en costumbre internacional por el comportamiento de los Estados (derecho internacional consuetudinario) son parte del Derecho del Mar Consuetudinario y obligan a los Estados, independientemente de que sean o no parte de la CONVEMAR.

En las deliberaciones en el Congreso de la República respecto de la iniciativa de adherir al Perú a la CONVEMAR, se precisó:

> ... lo importante y necesario que es para el Perú el formar parte de la CONVEMAR y evitar con ello un aislamiento que, inclusive ya en la actualidad, está generando perjuicios económicos y jurídicos al país ... se opina favorablemente a la adhesión del Perú a la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y al Acuerdo de aplicación de la Parte XI de dicho instrumento[1].

También, debemos tener en especial consideración la posición oficial del Estado peruano expresada por el agente ante la Corte Internacional de Justicia, máximo órgano jurídico de las Naciones Unidas, en la fase oral del contencioso con Chile, en diciembre del 2012[2]:

> Sr. presidente, en nombre del Gobierno del Perú, deseo formalmente dejar constancia del compromiso del Perú con el moderno derecho del mar como se encuentra reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. La Constitución del Perú de 1993, su derecho interno y

1 Dictamen Comisión de Constitución y Reglamento los proyectos de Resolución Legislativa nº 813/2001-CR y el proyecto de ley nº 10638/2003-CR.

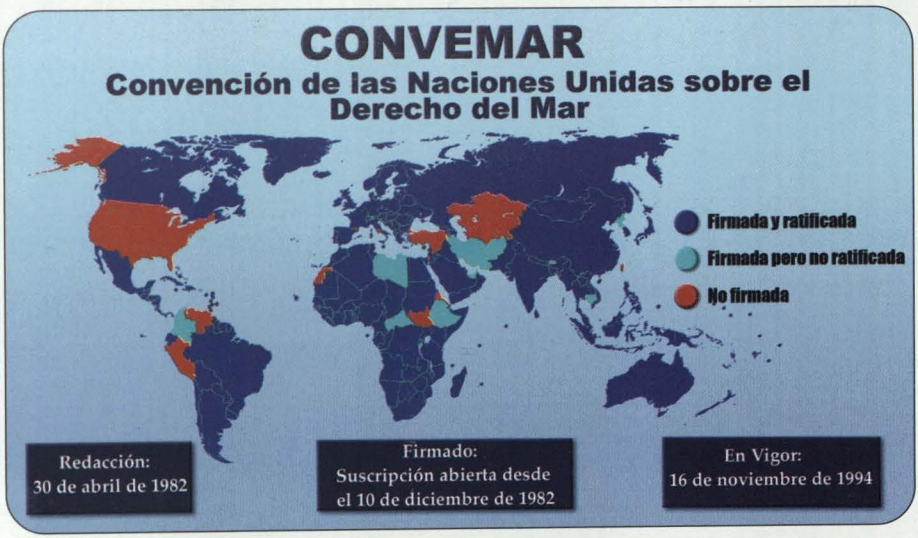
2 Declaraciones del agente del Perú ante la CIJ, el 3 de diciembre del 2012.

la práctica del Perú se encuentran en plena conformidad con el derecho del mar contemporáneo. El término «dominio marítimo» empleado en nuestra constitución es aplicado de manera consistente con las zonas marítimas señaladas en la Convención de 1982; la Constitución se refiere expresamente a la libertad de comunicación internacional.

En resumen, el Perú acepta y aplica las normas del derecho internacional del mar consuetudinario como están reflejadas en la Convención.

Actualmente, 169 Estados y la Unión Europea son parte de la CONVEMAR, lo que confirma la aceptación de la mayoría de los países del mundo a sus disposiciones. Sin embargo, el no ser parte de la Convención, por poco más de 40 años, limita al Perú en su participación en áreas como la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. Por el contrario, ser parte de la Convención nos brindaría la seguridad jurídica necesaria para la conservación y el uso sostenible de la diversidad marítima en las áreas que se encuentran dentro y fuera del dominio marítimo (Figura 36).

Figura 36
Estados partes de la CONVEMAR.



Nota: Dirección de Intereses Marítimos, año 2024.



TERMINOLOGÍA NÁUTICA



TERMINOLOGÍA NÁUTICA

Aguas interiores. Son las aguas situadas al interior de la línea de base del mar territorial. Estas forman parte de las aguas interiores del Estado (CONVEMAR).

Ámbito marítimo. Constituido por el dominio marítimo, las aguas interiores, las zonas marino-costeras de influencia y las áreas de responsabilidad de la Autoridad Marítima Nacional en el ejercicio de funciones que recaen en el Estado al amparo de tratados de los que es parte (Política Nacional Marítima).

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

Autoridad Portuaria Nacional. Es un organismo público descentralizado, encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y dependiente del ministro del sector. Tiene personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera, así como facultad normativa por delegación ministerial. El directorio es el órgano máximo de la Autoridad Portuaria Nacional y lo preside un representante de la referida cartera (Ley 27943; Ley del Sistema Portuario Nacional).

Buque de guerra. Todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado; que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad; que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de ese Estado, cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente; y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares (CONVEMAR).

Cabotaje. Consiste en el transporte de personas, mercancías o equipajes entre diversos lugares del territorio de un Estado sin abandonarlo (Política Nacional Marítima).

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

Contaminación del medio marino. Se entiende como la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino, incluido los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina; peligros para la salud humana; obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar; y deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y en detrimento de los lugares de esparcimiento (CONVEMAR) .

Derecho marítimo internacional. Conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones entre los Estados y otros sujetos de derecho internacional inherentes a la navegación y al comercio marítimo (Política Nacional Marítima).

Derecho de navegación. Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en la alta mar (CONVEMAR).

Derecho de paso inocente. Es el derecho de todo buque de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, de gozar del paso inocente a través del mar territorial. Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño (CONVEMAR).

Dominio marítimo. Comprende el mar adyacente a nuestras costas, así como el lecho y subsuelo marítimo y el espacio aéreo, hasta una distancia de 200 millas medidas desde las líneas de base que establece la ley. En su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados ratificados por el Estado (artículo 54.° de la Constitución Política del Perú).

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

Gobernanza marítima. Es el arte o manera de gobernar cuyo objetivo es el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero en el ámbito marítimo nacional, promoviendo un equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado (Política Nacional Marítima).

Intereses marítimos. Son la expresión del deseo colectivo de la nación de usar y proteger nuestro ámbito marítimo constituido por el océano y las aguas continentales, así como aquellas zonas de interés más allá de nuestro dominio marítimo, aprovechando sus recursos mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y la seguridad nacional en forma permanente (Política Nacional Marítima).

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

Libertad de navegación. Se encuentra comprendida dentro de la libertad de la alta mar, la cual está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral (CONVEMAR).

Línea de base normal. Para medir la anchura del mar territorial, la línea de base normal es la línea de bajamar a lo largo de las costas, tal como aparece marcado mediante el signo apropiado en las cartas de gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño (CONVEMAR).

Límite exterior del mar territorial. Es la línea cuyos puntos está del punto más próximo de la línea de base a una distancia igual a la anchura del mar territorial (CONVEMAR).

Patrimonio cultural subacuático. Es el conjunto de todos aquellos bienes que tenga importancia, valor y significado, que se encuentren sumergidos bajo el agua, ya sea en el dominio marítimo peruano, los

espacios lacustres, ribereños y en otros medios acuáticos del territorio nacional, conforme a la legislación sobre la materia (Política Nacional Marítima).

Paso. Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de:

a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores.

b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella (CONVEMAR).

Paso en tránsito. Ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido, por el estrecho entre una parte de la altamar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la altamar o de una zona económica exclusiva (CONVEMAR).

Paso inocente. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a la CONVEMAR y otras normas del derecho internacional. Los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial (CONVEMAR).

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

Poder marítimo. Es la parte del poder nacional que comprende la capacidad del Estado para contribuir significativamente al logro del bienestar y la seguridad de la nación mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo. Lo componen los intereses marítimos y el poder naval (Doctrina Marítima del Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú).

Poder naval. Está constituido por las fuerzas navales, que incluyen los medios a flote, aeronavales, de infantería de marina y operaciones especiales, el establecimiento naval terrestre, así como la infraestructura de comando y control (Política Nacional Marítima).

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

Potencial marítimo. Es parte del potencial nacional que comprende la totalidad de los medios en situación de latencia relacionados con el ámbito marítimo y susceptibles de ser incorporados al poder marítimo en un momento dado. (Manual de Conceptos y Terminología sobre la Realidad Marítima, MACOMAR-11104).

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

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

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

Soberanía. Potestad político-jurídica que permite decidir libremente sobre los asuntos internos y externos de un Estado (Centro de Estudios de Derecho de la Universidad San Martín de Porras).

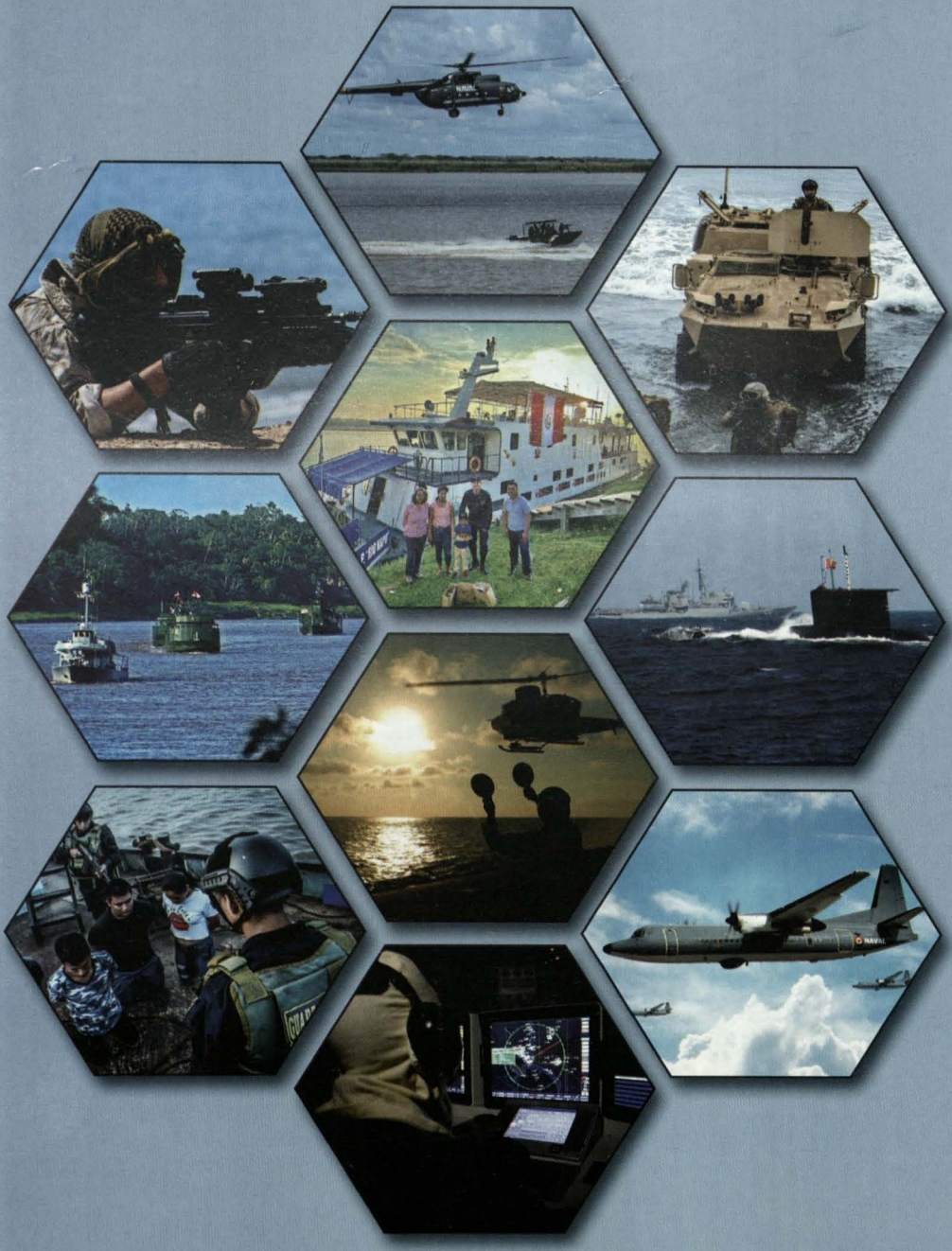
Tsunami. Es una ola o serie de olas que se producen en una masa de agua al ser empujada violentamente por una fuerza que la desplaza verticalmente. Terremotos, volcanes, derrumbes costeros o subterráneos, e incluso explosiones de gran magnitud, pueden generar este fenómeno (Política Nacional Marítima).

Zona. Comprendida por los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional (CONVEMAR).

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



Poder Naval, protege los intereses marítimos nacionales. Fuente:Dirección de Información de la Marina, año 2023.




ESCANEA EL CÓDIGO QR
MGP - Intereses Marítimos y Conciencia Marítima
ÚNETE
A NUESTRO
CANAL DE WHATSAPP
SÍGUENOS
MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
Intereses Marítimos Nacionales
Entérate todo lo relacionado a promover las actividades vinculadas con el uso del ámbito marítimo, fluvial y lacustre; conducentes al fortalecimiento los Intereses Marítimos y Conciencia Marítima

FOMENTANDO LA CONCIENCIA MARÍTIMA

Av. Los Insurgentes s/n (Cdra. 36 Av. La Marina)
La Perla - Callao
www.marina.mil.pe