



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

La señal satelital de las naves en el procedimiento administrativo por  
abordaje marítimo en el puerto del Callao, años 2010-2013

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
ABOGADO**

**AUTOR:**

Juan Carlos Farro Durand

**ASESOR:**

Mgtr. César Israel Ballena

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Derecho Administrativo

Lima – Perú

**2017**

---

Presidente.

---

Secretario.

---

Vocal.

### **DEDICATORIA:**

A la memoria de todas aquellas personas que han fenecido durante el desempeño de diferentes actividades acuáticas; quienes en sueño eterno, reposan a la espera de una estandarización oportuna en la correcta administración de justicia terrenal.

### **AGRADECIMIENTO:**

A Dios nuestro creador, por otorgarme la salud y el raciocinio necesarios para concluir en parte, esta etapa de mi vida académica.

A la Capitanía de Puerto del Callao, por permitirme ser parte integrante de la investigación y desarrollo de los diferentes siniestros acuáticos.

A los profesionales en Derecho Marítimo, que tuvieron a bien en compartir sus experiencias profesionales con el suscrito.

## Declaración jurada de autenticidad

Yo Juan Carlos Farro Durand, identificado con D.N.I. N° 03474764, a efectos de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Derecho Escuela de Derecho, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

1. La tesis es de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de cita y referencias para las fuentes consultadas, por lo tanto la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
3. La tesis no ha sido auto plagiado; es decir, no ha sido publicada ni presentada con anterioridad para obtener grado o título profesional alguno.
4. Los datos presentados en los resultados son reales; no han sido falseados, duplicados ni copiados y por lo tanto los resultados que se presentan en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad César Vallejo

Lima, 30 de Junio de 2017



---

Juan Carlos Farro Durand  
D.N.I. N° 03474764

## Presentación

Señores miembros del Jurado:

La presente investigación **La señal satelital de las naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao, años 2010-2013**, personalmente significa la culminación de una etapa de mi vida, parte de la cual dediqué a la investigación y desarrollo de diferentes acontecimientos acuáticos que ocurren en aguas jurisdiccionales nacionales, en los cuales, la señal satelital de naves significó para las naves de pabellón peruano, colocarlos en una situación jurídica en la que los hechos no brindan un claro panorama de lo que ocurría antes, durante o después del siniestro acuático. En este sentido, se ha efectuado el análisis de la norma relacionada con este tema, su evolución en el tiempo hasta llegar al año 2016, en el cual aún se puede apreciar que el período de diez minutos aproximadamente, brinda espacios en los cuales la señal es ausente.

Por otra parte, cumpliendo con el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo sede Lima Norte, la investigación se ha organizado de la siguiente manera: en la parte introductoria se consignan los antecedentes y la formulación del tema, el problema de investigación, los objetivos y los supuestos jurídicos generales y específicos, la fundamentación científica, teórica y la justificación; más adelante, se abordará el marco metodológico en el que se sustenta el trabajo de investigación relacionado con el enfoque cualitativo, tipo de estudio orientado a la comprensión del diseño de estudio de casos. Continuando con el desarrollo, se detallarán los resultados que permitirán arribar a las conclusiones y sugerencias, todo ello con el respaldo bibliográfico y las evidencias correspondientes.

El autor

## Índice

Miembros del Jurado	li
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaración de Autenticidad	v
Presentación	vi
Índice	vii
<b>RESUMEN</b>	ix
<b>ABSTRAC</b>	x
<b>I.- INTRODUCCIÓN</b>	
1.1 Aproximación Temática	12
1.2 Trabajos Previos	19
1.3 Teorías	22
1.4 Formulación del Problema	44
1.5 Justificación del Estudio	45
1.6 Objetivos	46
1.7 Supuestos Jurídicos	47
<b>II. MÉTODO</b>	
2.1 Tipo de Investigación	49
2.2 Diseño de Investigación	49
2.3 Caracterización de Sujetos	50
2.4 Población y Muestra	50
2.5 Técnicas e Instrumentos	51
2.6 Método de Análisis de Datos	51
2.7 Unidad de Análisis, Categorización	52
<b>III. RESULTADOS</b>	
3.1 Descripción de Técnicas de Entrevista	55
3.2 Descripción de Análisis Normativo	61
3.3 Descripción de Análisis Jurisprudencial	64
<b>IV. DISCUSIÓN</b>	69
<b>V. CONCLUSIONES</b>	76
<b>VI. RECOMENDACIONES</b>	78

## **VII. REFERENCIAS**

7.1 Fuentes Primarias	80
7.2.Fuentes Secundarias	80
<b>Anexos</b>	
Anexo 1 Matriz de Consistencia	84
Anexo 2 Formato de Validación de la Guía de Entrevistas	87
Anexo 2.1 Formato Dra. Liliam Castro Rodríguez	88
Anexo 2.2 Formato Dra. Nilda Roque Gutierrez	89
Anexo 2.3 Formato Dr. César Israel Ballena	90
Anexo 3 Formato de Validación de Análisis Jurisprudencial	91
Anexo 3.1 Formato Dra. Clara Namuche Cruzado	92
Anexo 3.2 Formato Dr. Jaime Chávez Sánchez	93
Anexo 3.3 Formato Dr. César Israel Ballena	94
Anexo 4 Formato de Entrevista	95
Anexo 4.1 Formato Dr. Luís Pedemonte Hurtado	100
Anexo 4.2 Formato Dr. Luis Changanauquí Almendáriz	105
Anexo 4.3 Formato Sr. Walter Vera Tudela de la Gala	110
Anexo 5 Normativa	
Anexo 5.1 Archivo Nacional de Tratados	113
Anexo 5.2 Decreto Legislativo N° 1147	114
Anexo 5.3 Decreto Supremo N° 008-2011-DE	119
Anexo 5.4 Reglamento del Sistema de Información y Monitoreo	122
Anexo 5.5 Resolución Directoral N° 0323-2013-MGP/DCG	123
Anexo 5.6 Expediente N° 000347-2012/CEB	129
Anexo 5.7 Sentencia del Tribunal Constitucional	131
Anexo 5.8 Proceso de Inconstitucionalidad	136
Anexo 5.9 Resolución de Capitanía N° 060-2010-M	140
Anexo 5.10 Resolución de Capitanía N° 021-2011-M	147
Anexo 5.11 Resolución de Capitanía N° 006-2013	154
Anexo 5.12 Resolución de Capitanía N° 044-2013-M	157
Anexo 5.13 Resolución de Capitanía N° 007-2016-M	162



## RESUMEN

El presente trabajo de investigación, tuvo como objetivo principal, determinar cuál es la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao entre los años 2010-2013; para cumplir tal finalidad se empleó la técnica de la entrevista y el análisis documental. En ese sentido se concluyó que la problemática jurídica se debió a que el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera de bandera peruana, requiere tener una secuencia de transmisión de minuto por minuto, con la finalidad de ser oportunamente valorado como medio probatorio en la determinación de responsabilidades jurídicas resultante del abordaje entre naves de bandera nacional y de bandera extranjera en aguas de dominio marítimo del Perú, del mismo modo, se analizó si la información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional relacionados con el abordaje marítimo establecidos y ratificados por el Estado peruano, fueron valorados por las distintas entidades de la administración pública nacional en la oportuna administración de justicia.

Palabras Clave: señal de posicionamiento satelital, procedimiento administrativo, abordaje marítimo, derecho marítimo, tratados internacionales.

## **ABSTRACT**

The main objective of this research was to determine the legal problems generated by the satellite positioning of ships in the administrative procedure by a maritime approach in the port of Callao between 2010-2013; to fulfill this purpose was used the technique of interview and documentary analysis. In this sense, it was concluded that the legal problem was due to the fact that the current period of emission of the satellite positioning signal of the Peruvian flag anchovy required a transmission sequence of minute by minute, in order to be timely valued as A probative means in the determination of legal responsibilities resulting from the approach between ships of national flag and foreign flag in waters of maritime dominion of Peru, the same way, it was analyzed if the intergovernmental information, the national and international legal order related to the maritime approach Established and ratified by the Peruvian State, were valued by the various entities of the national public administration in the timely administration of justice.

**Keywords:** Satellite positioning signal, Administrative procedure, Maritime approach, Maritime law, International treaties.

## I. INTRODUCCIÓN

## **Aproximación temática**

Cabe señalar que la aproximación temática, se define como el problema de observación que será motivo de estudio, en este sentido (Valderrama, 2013, p.68) sostiene lo siguiente:

[...] En esta fase del proceso de investigación, se refiere a la toma de contacto con el tema de interés relacionado con el estudio. Del mismo modo, se adoptarán las decisiones respectivas con el tema a tratar; por lo que algunos autores sostienen que es un pre estadio para preparar la estrategia que en el inicio el trabajo por estudiar requiere para tal efecto.

El origen de la navegación marítima se remonta a la antigüedad del hombre, conforme el ser humano evoluciona, se constituyen los diferentes Estados, y se avizoran nuevos horizontes de navegación, obligándose por consiguiente a indagar que existe más allá de donde sus ojos no podían observar, originándose consecuentemente, una serie de paradigmas que secuencialmente va superando.

Inicialmente determina el empleo de la fuerza física del propio ser humano, más adelante el uso del timón a fin de poder gobernar las embarcaciones, para luego estudiar y analizar, la fuerza y dirección de los vientos, la astronomía, las propiedades físicas de la atmósfera y de la superficie del mar, hasta llegar al buque de actual navegación marítima (Real, 2002, p.11).

Con el desarrollo de la tecnología e instrumentos electrónicos de navegación marítima, los cuales, han sido implementados en base a las experiencias adquiridas de los principales siniestros marítimos ocurridos a través de la historia, en los que se involucra la vida humana, así como, daños irreversibles al medio ambiente acuático, que sirvieron de fuente de inspiración a los organismos internacionales para estandarizar y establecer normas de seguridad destinadas a preservar la vida humana a bordo de las naves.

En el caso del Estado peruano, entre los sectores que generan divisas económicas, se ubica el sector pesquero, dedicado una parte de él, a la explotación anchovetera utilizando naves de diferentes dimensiones, capacidad y ámbito de operación, las cuales poseen equipos de navegación que permiten

determinar la ubicación geográfica de las naves a través de la emisión de señal de posicionamiento satelital, con la cual la Autoridad Marítima Nacional, efectúa labores de control marítimo a fin de establecer, entre otras funciones, las causas que originan el abordaje entre naves en aguas de dominio marítimo del Perú.

Esta señal satelital, permite establecer periódicamente la fecha, hora, nombre y matrícula de la nave, latitud, longitud, rumbo y velocidad, información que provee el satélite, para poder reconstruir en cartas de navegación marítima, la trayectoria efectuada por las naves implicadas y a su vez sirven de lineamiento en los casos de producirse un abordaje en aguas jurisdiccionales nacionales, siendo utilizada como medio probatorio por la Autoridad Marítima Nacional, para el deslinde de responsabilidades administrativas.

En relación a la señal satelital (García, 2009, p.23) refiere que:

[...] En la observación de los océanos se emplean dispositivos instalados en los satélites que se encuentran en la órbita espacial, el alto nivel de desarrollo de esta tecnología, de instrumentos de medida y empleo de métodos de interpretación, se consideran medidas cuantitativas de parámetros oceanográficos, del mismo modo, señala que este procedimiento de obtener información de los océanos empleando estos instrumentos se denomina teledección o percepción remota, vocablo procedente del término anglosajón remote sensing.

En dicho contexto, la señal satelital, comprende el método de teledección con el propósito de obtener información relacionada con los océanos, así mismo, de utilidad para el propietario, el capitán de la nave y las autoridades nacionales e internacionales que de una u otra manera mantengan una relación administrativa con la nave, la tripulación y la carga. Del mismo modo, desde los años 1970, se ha incrementado el estudio de la dinámica marina, promoviéndose misiones como Geosat, Seasat, Topex-Poseidon, ERS, Envisat y Jason I, las cuales han permitido entre otros aspectos, desarrollar una oportuna concepción del comportamiento del mar, mejorar las predicciones de los niveles de marea a rango global, así como, diagnosticar el cambio climático desde plataformas exteriores.

El medio probatorio, según lo considerado por (Kielmanovich, 2010, p.30) señala lo siguiente:

[...] El medio probatorio no significa la simple verificación de las circunstancias de los hechos que se alegan, sino incluso la misma comprobación de los hechos, que si bien no han sido alegados por las partes involucradas, pueden obtenerse de otras pruebas o de la propia investigación judicial.

En este sentido (Castillo, 2014, p.133), refiere con relación al medio probatorio:

[...] El deber jurídico de motivación relacionado con los hechos probados, no solo es un deber legal, sino que constituye una obligación con rango constitucional. Por lo que, el cumplimiento del deber de motivación, compromete que las resoluciones deben de documentarse por escrito, como expresión de la función garantista que implica la declaración de voluntad del Estado.

En este orden de ideas, resulta pertinente señalar que, el período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de las naves de bandera peruana, así como de las naves de bandera extranjera, se encuentra normado como parte del Derecho interno, en el Decreto Supremo N° 008-2011 de fecha 08 de julio de 2011 y su Reglamento, por el cual:

- a) Se dictan las disposiciones pertinentes, con el propósito de ejercer control del tráfico acuático a través del sistema de posicionamiento automático de naves denominado Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático – SIMTRAC, que incluye la navegación, el acceso, la permanencia y salida de las naves que se encuentren ubicadas en los puertos, fondeaderos y en aguas de soberanía, en las que el Estado peruano ejerce jurisdicción.
- b) Disponer de los medios probatorios, objetivos e irrefutables que, de ser el caso, permitirán dar inicio al correspondiente procedimiento administrativo, para la investigación de un determinado hecho.

En este sentido, en el presente trabajo de investigación relacionado con el abordaje marítimo, uno de los medios probatorios, resulta ser el período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de las naves peruanas; que en este caso, es de cada quince minutos aproximadamente, período de tiempo en el cual no evidencia un debido control satelital, lo que consecuentemente no demostraría en que ubicación geográfica latitud, longitud, rumbo, velocidad y condición, se encontraría determinada nave; mientras que las naves de bandera

extranjera sí cumplen con emitir su señal de posicionamiento satelital en un período de transmisión de minuto por minuto.

Siendo así, se pretende demostrar que el control que ejerce la Autoridad Marítima Nacional relacionada con el período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana, requiere estandarizarse en períodos de minuto por minuto, con la finalidad de ser valorada oportunamente como medio probatorio en la determinación de responsabilidades tanto a nivel administrativo como en las diferentes instancias judiciales, según corresponda a las partes involucradas acudir para la solución de sus conflictos de intereses.

Con relación al abordaje, (Gabaldón, 2012, p.742), tiene a bien en señalar lo siguiente:

[...] "Las normas internacionales no establecen directamente una concepción de abordaje, pero su análisis permite definirlo, como aquel accidente marítimo que consiste necesariamente en el choque entre dos o más buques que causen daños".

En este sentido, ante la ocurrencia de abordajes marítimos en aguas jurisdiccional peruanas, es potestad de la Autoridad Marítima Nacional, disponer el inicio del procedimiento administrativo, conforme lo establece el artículo 749°, inciso 1 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, por lo que, apertura de oficio, a solicitud de parte o por requerimiento de parte con legítimo interés, el procedimiento para el esclarecimiento de las responsabilidades administrativas a que hubiere a lugar.

Es necesario mencionar, que en aguas nacionales – en la cual el Estado peruano ejerce jurisdicción –, resulta ser el escenario de la ocurrencia de abordajes marítimos entre naves de bandera peruana, que realizan diferentes actividades en aguas de dominio marítimo del Perú; las que ocasionan entre otros, daños al medio ambiente, daños materiales, el deceso, desaparición o lesiones en la persona, debiéndose tener en cuenta para tal efecto, la nacionalidad de la tripulación y el pabellón que enarbola la nave extranjera, situaciones jurídicas que requieren de un tratamiento especial, puesto que se trata de asuntos relacionados con los intereses legales de varios estados, dentro del territorio del Estado peruano.

La concepción de mar territorial, es la que se relaciona jurídicamente con el territorio del Perú, que a su vez comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, así como, el espacio aéreo que los cubre; en este sentido, comprende también el mar adyacente a sus costas, su lecho y subsuelo hasta la distancia de doscientas millas náuticas, en las que el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de la libertad de la comunicación internacional, según lo establecen la ley y los tratados ratificados por el Estado, cuyos cimientos jurídicos se configuran en el artículo 54° de la actual Carta Magna.

A través de la promulgación del Decreto Supremo N° 781 de fecha 01 de agosto de 1947, el Gobierno de don José Luís Bustamante y Rivero, decretó entre otros, que el Estado peruano se reserva el derecho de control y protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio, medidas desde éste y la proyección de una línea imaginaria paralela a ellas, hasta una distancia de doscientas millas marinas.

En este sentido, resulta necesario precisar que las coordenadas geográficas del Punto de Inicio de la Frontera Marítima por el lado Norte, corresponde al ubicado en la Latitud 03°23'31.65" Sur y Longitud 80°18'49.27" Oeste; por el lado Sur, al establecido en la Latitud 18°21'00.42" Sur y Longitud 70°22'49.80" Oeste; así como mencionar que la jurisdicción marítima del puerto del Callao, se inicia en Punta Toma y Calla por el Norte y concluye en Punta Lobería por el Sur.

La Marina de Guerra del Perú, es una entidad de la administración pública dependiente del Ministerio de Defensa, responsable a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de efectuar labores de vigilancia y protección de los intereses nacionales, en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, así como apoyar la política exterior del Estado a través del Poder Naval, con el propósito de contribuir y garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República, conforme lo establece el Decreto Legislativo N° 1134, por el que se aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa.

Por Decreto Ley N° 17824 de fecha 23 de setiembre de 1969, se creó el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, como Cuerpo Auxiliar de la Marina de Guerra del



Perú, bajo autoridad del Director General de Capitanías y Guardacostas en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, para desempeñar funciones de Policía Marítima, Fluvial y Lacustre; así como, desarrollar labores de control y vigilancia del litoral, del tráfico acuático, seguridad y vigilancia de los puertos, control y protección de los recursos y riquezas naturales, así como, de las actividades que se desarrollen en el medio acuático.

Desde el aspecto externo, las aguas jurisdiccionales que forman parte del territorio, por su ubicación es el medio geográfico preferido por los navegantes extranjeros; que inclusive para la fundación de Lima, fue analizada por los “conquistadores” como ubicación estratégica, ya que requerían de un lugar que los abasteciera de agua, que cuente con un valle para proveerse de alimentos, así como, de una bahía protegida geográficamente, para abrigo y protección natural de sus naves.

El Decreto Legislativo N° 1147 de fecha 10 de diciembre del 2012, que regula el Fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, tiene por objeto, entre otros, ejercer la administración de áreas acuáticas, las actividades que se desarrollan en él, así como, el control de los artefactos navales, instalaciones acuáticas, naves en general, operaciones y servicios que prestan o reciben, con el fin primordial de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente acuático, así como, reprimir todo tipo de actividades ilícitas en el ámbito donde ejerce jurisdicción, en cumplimiento de normas nacionales e instrumentos internacionales de los cuales el Estado peruano, es parte integrante.

Del mismo modo, el Decreto Supremo N° 015-2014-DE de fecha 26 de noviembre del 2014, aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el Fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las Competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas; en este sentido, el artículo 14°, establece como funciones de las Capitanías de Puerto, coordinar con el Ministerio Público y la Policía Nacional del Perú, entre otras entidades de la administración pública, la adecuada ejecución de las acciones que requieran su participación, conforme a las potestades jurídicas normadas por ley.

Dentro del aspecto interno, la pesca industrial representa uno de los eslabones comerciales que genera apreciables divisas económicas al Estado, cuyo desarrollo demanda una serie de estudios oceanográficos para la apertura y cierre de la temporada de pesca extractiva del recurso hidrobiológico denominado anchoveta, asimismo, regular las reglamentaciones necesarias con el propósito de preservar la seguridad de la vida humana a bordo de las naves, según su tipo y el ámbito donde efectúen sus operaciones.

Por otra parte, cabe mencionar, que las naves de bandera extranjera que navegan en aguas jurisdiccionales peruanas, se someten a un control de tráfico marítimo a cargo de la Autoridad Marítima Nacional, previo a su ingreso, su permanencia, así como, hasta su salida de aguas jurisdiccionales peruanas, emitiendo para tal efecto, secuencialmente información predeterminada, relacionada con su posicionamiento satelital, con el propósito que se efectúe el control de tráfico marítimo durante la trayectoria hacia su destino.

En este sentido, resulta pertinente señalar, que las conclusiones obtenidas en instancia administrativa al producirse un abordaje entre nave peruana y nave extranjera, comprende la obtención de información intergubernamental nacional, así como la observancia de la normativa internacional relacionada con el abordaje marítimo, ya que se trata de los intereses de un Estado dentro de aguas jurisdiccionales del Estado peruano, en razón que las naves extranjeras poseen bandera de un país en el cual se encuentran inscritos, del mismo modo, su Capitán, Oficiales y Tripulación poseen una nacionalidad, así como, indicar que de dicha situación se desprenden actividades laborales que requieren de control relacionado con el movimiento migratorio, sanitario, tributario y seguridad, entre otros aspectos, que cada entidad de la administración pública nacional ejerce funciones según las facultades otorgadas por norma nacional.

En aguas de dominio marítimo del Perú, ocurren una serie de abordajes, en los cuales resultan ser varios los conflictos de intereses, tanto nacionales e internacionales, que requieren de un análisis jurídico riguroso, con el fin de que el Estado peruano, cautele la correcta administración de justicia y a futuro los conflictos de las partes involucradas, no se sometan a instancia internacional para su solución, en razón de que la justicia interna, debe equipararse a los estándares

de investigación internacional que se desarrollan en otras latitudes del mundo marítimo, lo que demanda de especialistas en la materia.

En este orden de ideas, es necesario indicar que las actividades comerciales o de explotación, que se efectúen en el ámbito acuático, se rige por lo normado en tratados internacionales aprobados y ratificados por el Estado peruano, emitidos por los Organismos Internacionales que guarden relación con las actividades acuáticas, así como lo establecido en las normas de carácter interno, prevaleciendo jurídicamente éstas sobre las anteriores.

### **Trabajos previos**

Con el propósito de definir el término antecedentes de la investigación, nos remitiremos a (Hernández, Fernández y Baptista, 2010), quienes sostienen al respecto, lo siguiente:

[...] Resulta necesario conocer la realización de estudios, investigaciones y trabajos que con antelación se han desarrollado, con metodología cualitativa, principalmente si la persona no es experta en la materia a tratar, del mismo modo, define no investigar sobre un tema ya tratado, por lo que, se requiere de una mejor investigación, la que debe ser novedosa.(p.86).

Los antecedentes académicos relacionados con el estudio del tema del proyecto de investigación, proporcionan información de trabajos realizados anteriormente, los cuales permiten adoptar lineamientos del proyecto para idear y elaborar un mejor planteamiento estructural del tema por complementar.

### **Antecedentes Nacionales**

Es necesario indicar que de las fuentes públicas nacionales consultadas, no se han evidenciado tesis relacionadas con el abordaje marítimo, que comprende una de las vertientes académicas del derecho marítimo, como parte del presente trabajo de investigación, en este sentido, se hace mención a las que guardan relación académica, considerando para tal efecto las siguientes fuentes:

Duarte (2012) en su investigación académica titulada: ***“Valoración probatoria de los documentos audiovisuales”***, desarrollada en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, para obtener el Grado Académico de Magister en Derecho, mención en Derecho Procesal, siguiendo el método cualitativo, una de sus conclusiones, establece que:

[...] “La prueba presenta un conflicto de derechos:1) Por un lado, el derecho a demostrar como elemento esencial del derecho fundamental a un proceso justo o debido proceso, cuyo fin es desplegar su eficacia en aras de una apropiada administración de justicia 2) Por otra parte, la gran variedad de derechos fundamentales que esperan no ser vulnerados durante el proceso”.

Por lo cual, resulta necesario precisar que, la prueba también podría presentar un matiz de ilegalidad con relación a su obtención, sus efectos en el proceso, su grado de veracidad, así como la protección de diferentes derechos fundamentales como parte del debido proceso, medios con los cuales reforzarán las posiciones de las partes, y generarán mejores elementos de convicción para la solución de los conflictos de intereses.

### **Antecedentes Internacionales**

Díaz (2010), en su investigación de Tesis Doctoral titulada: ***“El empleado público ante el Procedimiento Administrativo: Deberes y Obligaciones de Buena Administración”***, desarrollada en la Universidad de Salamanca, para obtener el Grado de Doctor en Derecho, empleando el método cualitativo, entre otros, concluyó:

[...] En esta línea argumentativa, es necesario precisar que es evidente que el elemento humano como parte de la Administración, es insustituible y de obligada atención en todos los campos. La idea de que en cualquier organización compleja – lo realmente importante son las personas –, va adquiriendo un alcance e importancia básica y esencial en el ámbito de la Administración Pública. Si en el procedimiento, falla el elemento humano en cualquiera de sus aspectos, se comprometerá muy seriamente la consecución de los objetivos de una buena administración; por lo que, el descuido o desatención que se brinde al personal, resultará ser un coste oculto que se pagará inmediatamente, a corto, medio o largo plazo.

Como en todas las actividades profesionales, en las labores privadas o colectivas, el ser humano desempeña un rol muy valioso, principalmente, al formar parte de la cadena de operadores de justicia, con lo cual considero pertinente señalar, que la formación académica y profesional para lograr un mejor desarrollo e investigación del abordaje marítimo en el Perú resulta ser destacable, debiéndose tener en cuenta que la actividad acuática que se desarrolla es una de las principales actividades que genera divisas económicas como parte del desarrollo de los pueblos, que requieren especial atención.

Aige (2014), en su investigación de Tesis Doctoral titulada **“Los Documentos Electrónicos en el Ámbito del Proceso”**, desarrollada en la Universidad de las Islas Baleares – península española; para obtener el Grado de Doctor en Derecho, empleando el método cualitativo, entre otros, concluyó:

[...] Los documentos electrónicos que no posean la condición de prueba documental, resulta intrascendente, salvo que se reconozca su carácter probatorio por otros medios (que pueden ser adecuados dada su naturaleza), y con una legislación lo suficientemente amplia como para regularlos correctamente de manera garantista, que no merme su valor en el solo hecho de encontrarse en un soporte electrónico. Lo principalmente relevante es atribuir una normativa coherente con su propia naturaleza y que sea susceptible de una utilidad práctica que atienda a las necesidades de las sociedades modernas.

Esta concepción, guarda relación con el medio probatorio del trabajo de investigación, en el sentido que la información registrada y proporcionada por el satélite, que emplea el sistema de teledetección, comprende medios de seguridad electrónicos, con parámetros establecidos para su encriptación en la transmisión de datos de ubicación de cada nave, según su tipo, lugar de operaciones y la actividad que desarrolla; esta información es generada por una empresa privada, para los propietarios de las naves y las autoridades gubernamentales con injerencia en dicha materia.

Quiñonez (2015), en su Trabajo Final de Grado titulado **“El Abordaje: Limitación de Responsabilidad”**, desarrollado en la Universidad Politécnica de Catalunya, para optar por el Grado en Náutica y Transporte Marítimo, empleando el método cualitativo, entre otros, concluyó:

Fortuito, es el daño producido que recaerá de forma diferente dependiendo del tipo de abordaje. La decisión de dedicar un amplio capítulo al abordaje se debe a los diferentes supuestos que se pueden plantear y que determinarán la responsabilidad de los daños causados así como la obligación de resarcimiento. Del mismo modo, considera importante el autor, identificar los tipos de abordaje que se pueden producir ya que no es lo mismo, por ejemplo, un abordaje por culpa exclusiva, que un abordaje por responsabilidad compartida.

En el presente trabajo de investigación, se indagará la aplicación y situación jurídica nacional respecto de los grados de responsabilidad administrativa que del abordaje marítimo resulten, así como, su afectación a las partes involucradas; del mismo modo, la aplicabilidad de la norma internacional relacionada con el abordaje marítimo ratificada y adoptada por el Estado peruano, entre ellos, el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972.

### **Teorías relacionadas al tema**

En relación a la definición de teoría (Gonzáles, Oseda, Ramírez y Gave, 2014, p.54), sostienen lo siguiente:

[...] La teoría se define como el sistema de un saber generalizado, explicación sistemática de determinados aspectos de la realidad. El término de la teoría posee diversas significaciones: como contraposición a la práctica o a la hipótesis. La teoría es distinta de la práctica, pues constituye un reflejo y una reproducción mental, ideal, de la verdadera realidad.

### **Generalidades**

#### **Teoría de la probabilidad lógica**

Al respecto (Taruffo, 2015, p. 34), sostiene que:

[...] Este tipo de razonamiento, basado en la concepción lógica de la inferencia, ha sido desarrollada como una teoría general y resulta aplicable en variados ámbitos, en los cuales, la ponderación de los medios de prueba resultan ser importantes; ofreciendo parámetros útiles para el análisis de situaciones probatorias complejas, prestando debida atención a los principales problemas de la valoración de la prueba.

En este sentido, podemos señalar que en el desarrollo e investigación de hechos que comprende la señal de posicionamiento satelital de las naves, utilizadas como medio probatorio en instancia administrativa encargada de resolver el abordaje marítimo que ocurre en aguas jurisdiccionales peruanas, resultaría de gran aplicación, puesto que, la navegación marítima presenta una serie de complejidades georeferenciales con respecto de su posicionamiento en el mar y de una serie de situaciones jurídicas que requieren especial tratamiento, dada la variedad de partes procedimentales involucradas, entre las cuales se ubica al Estado, como afectado en algunos casos.

### **Teoría dualista**

(Novak y García-Corrochano, 2016, p.536), sostienen que por esta teoría se establece que:

[...] "Por el ordenamiento del derecho internacional, se regulan las relaciones entre estados, el ordenamiento del derecho nacional, establece las relaciones jurídicas de los individuos o de éstos con el Estado".

Dentro de esta concepción, se encuentra el sistema de ratificación de los tratados por el Estado peruano, por el cual se establece que aquellos celebrados y en vigor, forman parte del derecho nacional, los que son aprobados por el Congreso y ratificados por el Presidente de la República, cuando versen sobre derechos humanos; soberanía, dominio o integridad del Estado; defensa nacional y obligaciones financieras del Estado.

(Morón, 2015, p.61), con relación al derecho administrativo, en su obra: Comentarios a la Ley de Procedimiento Administrativo General, expone las concepciones jurídicas de los principios que rigen el procedimiento administrativo, algunos de los cuales se indican a continuación, como los más importantes, según nuestra posición, sin desmerecer jurídicamente los otros restantes:

### **Principio de legalidad**

Exige que la certeza de validez de toda acción administrativa dependa de la medida en que pueda referirse a un determinado precepto jurídico, o que partiendo de éste, pueda derivársele como cobertura o desarrollo necesario, en la

que el marco jurídico para la administración es un valor indisponible, irrenunciable e intransigible". (2015, p. 63).

Por este principio, si la administración no actúa bajo los parámetros de la legalidad, se estarían vulnerando los derechos del administrado, quienes amparados en que la administración ha sido nominada por ley para la aplicación de determinadas funciones administrativas, sus efectos jurídicos no tendrían sustento, ni razón de ser, ya que el Estado no ejercería el control sobre sus propias labores.

### **Principio del debido procedimiento**

Los administrados gozan de todos los derechos y garantías inherentes al debido procedimiento administrativo, entre ellos el derecho a exponer sus propios argumentos, a ofrecer y a producir pruebas, así como, obtener una decisión motivada y fundada en derecho. (2015, p. 67).

Resulta ser de vital importancia, principio por el cual, las administraciones deben de actuar conforme a las atribuciones que la ley les confiere, se deben de tener en cuenta que este principio presenta tres niveles de aplicación: entre ellos, como derecho al procedimiento administrativo, como derecho a la no desviación de los fines del procedimiento administrativo y como derecho a las garantías del procedimiento administrativo.

### **Principio de razonabilidad**

Cuando las decisiones de la autoridad administrativa creen obligaciones, califiquen infracciones, impongan sanciones o establezcan restricciones a los administrados, éstos deberán adoptarse dentro de los límites de las facultades conferidas, manteniendo la proporcionalidad entre los medios empleados y los fines públicos tutelados, respondiendo necesariamente para la satisfacción de su propósito". (2015, p.74).

Por este principio las decisiones a que arribe la autoridad administrativa, deberán ceñirse a la proporcionalidad de sus actuaciones, valorar los medios utilizados, para sustentar correctamente su propio accionar en la administración de justicia.



### **Principio de verdad material**

La autoridad administrativa deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones para lo cual, adoptarán las medidas probatorias necesarias autorizadas por ley, a pesar que no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas” (2015, p. 88).

En este caso, la autoridad administrativa al actuar de oficio, a solicitud de parte o parte con legítimo interés, no deberá obviar las conclusiones jurídicas a que arribe, las cuales deberán ser debidamente comprobadas; y ser puestas a disposición de otras administraciones del Estado peruano, ante la presunta comisión de algún ilícito jurídico, según las normas establecidas para tal efecto.

Del mismo modo, el graduando, considera pertinente señalar la modificatoria relacionada con los principios administrativos, establecida en el Decreto Legislativo N° 1272, que dispone la modificatoria de la Ley del Procedimiento Administrativo General y a su vez, deroga la Ley del Silencio Administrativo, siendo estos principios, los que se indican a continuación:

### **Principio del ejercicio legítimo del poder**

Por el cual, la autoridad administrativa ejerce exclusividad en las competencias atribuidas, según las facultades otorgados por norma nacional, evitándose principalmente el abuso del poder, o actos que involucren fines diferentes de los establecidos o que atenten contra el interés general.

### **Principio de responsabilidad**

La autoridad administrativa se encuentra obligada a responder por los daños ocasionados contra los administrados, consecuente del mal desarrollo de la actividad administrativa.

### **Principio de acceso permanente**

La autoridad administrativa se encuentra obligada a facilitar información al administrado parte en el procedimiento, para que en cualquier momento conozcan el estado de tramitación en que se encuentre, así como, acceder y obtener copias de los documentos aportados en el procedimiento.

### **Principio del derecho internacional:**

Resulta necesario precisar que en el desarrollo del procedimiento administrativo por abordaje marítimo ocurrido en aguas jurisdiccionales peruanas, se presentan casos en los cuales la bandera de las naves involucradas son diferentes, en este sentido, representan intereses de otro Estado, relacionados con la propiedad de la nave y su propósito, así como, posee injerencia jurídica la nacionalidad de la tripulación, el control migratorio, los procedimientos protocolares en caso de poner a la tripulación a disposición de los consulados de su nacionalidad, debido a la paralización de la nave infractora principalmente en las zonas fronterizas marítimas del extremo Norte y Sur del Perú, con lo cual, se desarrolla la relación a nivel consular entre el Estado peruano y sus similares, para la correcta administración de justicia, por lo que, se desarrollará el siguiente principio:

**Principio de pacta sun servanda**, con relación a este enunciado: (Novak, García-Corrochano, 2016, p.199), sostienen:

[...] Por su trascendencia en el plano del derecho internacional es fundamental, en consecuencia, un tratado debidamente perfeccionado al entrar en vigor, se convierte en norma obligatoria para los estados; no existiendo la menor posibilidad de desconocer sus efectos, ya que se pondría en peligro la estabilidad del ordenamiento exterior, incurriendo por consiguiente el Estado en responsabilidad internacional.

Por consiguiente, los tratados al ser de obligatorio cumplimiento entre los estados parte, garantiza a las personas nacionales o extranjeras, la correcta aplicación de los mismos, puesto que son el reflejo de los diferentes acuerdos relacionados con el derecho universal de las personas, principalmente la administración de justicia y la preservación de la vida humana a bordo de las naves, comprometiendo el accionar judicial de los diferentes estados parte.

(Basadre, 2010, p.135), con relación a la Convención de Viena, sobre Derechos de los Tratados de 1969, refiere:

[...] Establece los diversos aspectos, etapas de la celebración, la interpretación, la aplicación y término de los tratados; en este sentido, el artículo 2º, párrafo 1, inciso a), establece que la identificación jurídica del tratado, tales como, convenciones, declaraciones, acuerdos, protocolos, manteniendo la denominación que sea

empleada al respecto, la diversidad o terminológica resulta ser jurídicamente irrelevante, puesto que, se universalizan tales denominaciones a la palabra tratado.

(Novak, García-Corrochano, 2016, p.135), con relación al tratado, establecen que:

[...] Podría ser definido como el acuerdo de voluntades entre dos o más sujetos de Derecho Internacional, con poder de concertación, pueden pactarlo en forma verbal o escrita, pero siempre regido por el Derecho Internacional, direccionado a crear, modificar, regular o extinguir derechos y obligaciones.

### **Abordaje marítimo**

Es el choque entre dos o más naves, en la que necesariamente se producen daños materiales; de esta acción, asimismo, se desprenden en algunos casos, daños al medio ambiente acuático, la comisión de delitos contra la vida, el cuerpo y la salud relacionadas con el deceso, desaparición o lesiones en la persona, tráfico ilícito de drogas, trata de personas, tráfico de armas, explotación laboral, tráfico de inmigrantes, lavado de activos, entre otros.

### **Actividad probatoria**

Es toda aquella diligencia realizada necesariamente por la Autoridad Administrativa, en presencia o en ausencia del administrado, tiene como propósito comprobar, acreditar o desechar el reclamo, solicitud o pretensión planteada.

### **Acto administrativo**

Son pronunciamientos de las entidades administrativas del Estado, destinadas a causar efectos jurídicos, relacionados con los intereses, obligaciones y derechos de los administrados.

### **Administrado**

Recibe esta denominación toda persona natural o jurídica que recurre ante la instancia administrativa con el fin de obtener de ella, un pronunciamiento relacionado con sus intereses, obligaciones o derechos.

## **Aguas de Dominio Marítimo del Perú**

Aguas en las que el Estado peruano ejerce jurisdicción y soberanía, hasta el límite de las doscientas millas náuticas medidas a partir de las líneas de base y orientadas hacia el Oeste. Dichas aguas, también son utilizadas por naves de bandera extranjera con el fin de desarrollar sus actividades comerciales transportando mercancías, en cumplimiento a los tratados internacionales que forman parte del derecho interno; también son usadas como navegación en paso inocente, para trasladarse hacia aguas de otro Estado, con la prerrogativa de no ingresar a puerto peruano, salvo razones extremas que pongan en riesgo la vida humana de su tripulación, cumpliendo previamente con la emisión de información relacionada con su posicionamiento satelital para efectos de control de tráfico marítimo y de activar los planes de búsqueda y salvamento en casos de emergencia.

### **Ámbito externo**

Para efectos de la presente tesis, se considerará como toda aquella normativa proveniente del exterior emitida por los Organismos internacionales que guardan relación con la actividad marítima que se desarrolla dentro de aguas nacionales peruanas, en cumplimiento a los tratados internacionales ratificados por el Estado peruano.

### **Ámbito interno**

Toda aquella normativa peruana relacionada con las actividades pesqueras de las naves pesqueras anchoveteras nacionales, con el fin de preservar la seguridad de la vida humana a bordo.

### **Apertura del procedimiento administrativo**

Es la Resolución emitida por la Autoridad Administrativa y notificada a los administrados, con el fin de dar inicio al procedimiento administrativo con el propósito de resolver el conflicto de las partes, relacionadas con sus intereses, obligaciones o derechos.

### **Autorización de zarpe**

Documento emitido por la Autoridad Marítima Nacional, a nave nacional con el propósito de efectuar faenas de pesca en aguas de dominio marítimo del Perú, en el cual se consignan los datos de la nave, de la tripulación, fecha, hora de salida y de retorno.

### **Decreto Supremo**

Es la norma de mayor jerarquía expedida por el Poder Ejecutivo, que lleva la rúbrica del Presidente de la República y del Ministro responsable del contenido del mismo.

### **Declaración General**

Es el documento principal que presenta el Capitán de la nave extranjera para efectos del arribo o zarpe del puerto, contiene datos relacionados con la propia nave, el armador o propietario, nombre del capitán, total de tripulantes o pasajeros, último puerto de salida y próximo de arribo, así como, los datos relacionados con la carga.

### **Dispositivo A.I.S.**

Es el sistema automático para la identificación de las naves, no satelital, conformado por equipos y dispositivos electrónicos para transmitir y recibir información, del mismo modo, permite determinar el posicionamiento de una nave en tiempo real.

### **Dispositivo G.P.S.**

Sistema de posicionamiento vía satélite, globalmente permite determinar la posición de un objeto, una persona, un vehículo o una nave.

### **Encriptado de información**

La encriptación de información, es un procedimiento con parámetros de seguridad predefinidos, que vuelve completamente ilegibles los datos de un documento o de cualquier archivo. Por lo que, la data se vuelve inservible para un usuario no

autorizado, ya que incluso si lo ha interceptado o lo ha copiado, al no contar con el password correspondiente, no podrá leerlo o visualizarlo.

### **Entidades de la administración pública**

Son consideradas como tales, el Poder Ejecutivo, los Ministerios y los Organismos Públicos; el Poder Legislativo; el Poder Judicial; los Gobiernos Regionales, Locales; los Organismos a los que la Carta Magna y las leyes les confieren autonomía; los Organismos, Proyectos Especiales y los Programas Estatales con atribución administrativa, con sujeción a las normas comunes del derecho público y a las personas jurídicas del régimen privado, que prestan servicios públicos o desempeñan función administrativa.

### **Explotación laboral**

Condición antijurídica en la cual, el trabajador es obligado a laborar con el fin de obtener una percepción económica para su subsistencia.

### **Latitud**

Resulta ser la distancia medida desde el punto de la superficie hacia la línea ecuatorial, que se expresa en grados, minutos y segundos.

### **Lista de pasajeros**

Es la relación nominal total de los pasajeros embarcados en una nave.

### **Longitud**

Resulta ser la distancia angular expresada en grados, minutos y segundos, sobre la línea ecuatorial, entre el meridiano de un punto y de otro como referencia (actualmente pasa imaginariamente por el meridiano de Greenwich).

### **Manifiesto de carga**

Declaración formal que efectúa el capitán de una nave, relacionada con la mercancía general o peligrosa que transporta a bordo de la nave, sea para el puerto o en tránsito hacia otro puerto de destino.

### **Medio ambiente acuático**

Es el medio natural que comprende las áreas acuáticas hasta las doscientas millas náuticas, en el cual se desarrollan diferentes actividades extractivas o comerciales, relacionadas con el bienestar de la persona humana.

### **Nave mercante extranjera**

Nave dedicada al transporte internacional de mercancías entre los diferentes puertos del mundo, dotadas y equipadas con equipos de navegación electrónica de última generación según las normas internacionales.

### **Nave pesquera anchovetera peruana**

Nave con matrícula expedida por la Autoridad Marítima Nacional, dedicada a la extracción del recurso hidrobiológico denominado anchoveta.

### **Navegación marítima**

Es aquella que permite el posicionamiento de una nave en aguas marítimas con el fin de desplazarse de manera segura desde una ubicación geográfica conocida hacia otra.

### **Permiso de navegación**

Licencia que otorga la Autoridad Marítima Nacional a una nave extranjera con el fin de efectuar actividades extractivas o de exploración en aguas de dominio marítimo del Perú.

### **Permiso de pesca**

Licencia que otorga el Ministerio de la Producción a una nave extranjera con el propósito de efectuar operaciones extractivas de productos hidrobiológicos en aguas jurisdiccionales peruanas.

### **Posicionamiento satelital de naves**

Es el período de emisión de señal de posicionamiento satelital de las naves tanto nacional como extranjera que navegan en aguas jurisdiccionales, dicho período de emisión se encuentra regulado en el Decreto Supremo N° 008-2011-DE de

fecha 08 de julio del 2011, así como sus demás normas complementarias; cabe mencionar que el uso de la señal de posicionamiento satelital viene siendo empleado como medio probatorio por la Autoridad Marítima Nacional, para la determinación de responsabilidades administrativas, consecuentes del abordaje marítimo.

### **Procedimiento administrativo**

Es la fusión de actos y diligencias que se efectúan ante las entidades representativas del Estado peruano, con el propósito de obtener de ellas, la emisión de un acto administrativo con efectos jurídicos para los interesados, relacionados con sus intereses, obligaciones o derechos.

### **Procedimiento administrativo sancionador**

Es el conjunto de actos concatenados establecidos por la Administración, con el propósito de aplicar una sanción administrativa.

### **Recurso de apelación**

Aquel procedimiento que se interpone ante la misma autoridad que emitió el acto impugnatorio con el fin que eleve lo actuado al superior jerárquico con el propósito de obtener de este último un pronunciamiento, ante la existencia preliminar de diferente interpretación de las pruebas producidas.

### **Recurso de reconsideración**

Aquel procedimiento que se interpone ante la misma autoridad que emitió el primer acto administrativo materia de impugnación, en dicho procedimiento, necesariamente se deberá actuar nueva prueba.

### **Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972**

Emitido por la Organización Marítima Internacional (OMI) en el año 1972, por el cual, se establecen las reglas destinadas a prevenir exclusivamente los abordajes durante la navegación marítima; dicha norma internacional fue ratificada y aprobada como parte del derecho interno, con la promulgación del Decreto Ley N° 22712 de fecha 03 de octubre de 1979; y, el 09 de enero de 1980 entró en vigor



para el Perú, el mismo que se encuentra vigente, siendo de observancia obligatoria para las naves de bandera nacional y extranjera, y a su vez sirve de lineamiento normativo para que la Autoridad Marítima Nacional, determine las responsabilidades administrativas ante la ocurrencia de abordajes en aguas jurisdiccionales peruanas, previo análisis paralelo de la señal de posicionamiento, las declaraciones de los involucrados, los reportes, los trazos de navegación, datos de velocidad, rumbo, ubicación de la nave, entre otros aspectos.

### **Resolución administrativa**

Aquel pronunciamiento escrito de la Autoridad Administrativa, el cual se relaciona jurídicamente con los intereses, obligaciones o derechos del administrado.

### **Resolución Directoral**

Pronunciamiento del Director General de una entidad administrativa.

### **Resolución Ministerial**

Aquella Resolución expedida por un Ministro, con el propósito de determinar una situación jurídica relacionada con las actividades del administrado, en asuntos de su competencia.

### **Rol de tripulación**

Relación nominal general de la tripulación de una nave de bandera extranjera, la cual consigna los nombres y apellidos completos, documento de identificación internacional y fecha de nacimiento, así como el cargo que desempeña bordo de la nave.

### **Texto Único de Procedimientos Administrativos**

Es el documento de gestión de la administración, que contiene los procedimientos administrativos y los servicios exclusivos que brinda al administrado, legalmente organizado para guiar los trámites administrativos de la entidad.

### **Texto único ordenado**

Es la ley propiamente ordenada, la misma que ha sido debidamente actualizada.

### **Terminal pesquero**

Establecimiento público o privado, destinado a brindar servicios para los pescadores artesanales o industriales.

### **Terminal portuario**

Instalaciones públicas o privadas con el propósito de brindar la logística necesaria para que las naves de bandera extranjera puedan efectuar sus operaciones comerciales, tales como la importación o exportación.

### **Tratados**

Es el acuerdo pactado necesariamente por escrito entre estados, el cual se rige por el Derecho Internacional, puede constar en un único instrumento o en dos o más conexos, cualquiera que sea su denominación particular, el mismo que puede ser denominado como Carta, Acuerdo, Convenio, Memorándum de Entendimiento, entre otras, necesariamente sin que ello modifique o altere el contenido de su naturaleza jurídica.

Del mismo modo, en la presente investigación académica, resulta pertinente señalar la nominación de las siguientes entidades de la administración pública nacional e internacional, que posee injerencia con el desarrollo de la actividad pesquera anchovetera, así como, de las actividades marítimas de aquellas naves de bandera extranjera que navegan en aguas de dominio marítimo del Estado peruano; y por lo tanto, generan información intergubernamental, entre ellas mencionaremos las siguientes:

#### **Autoridad Portuaria Nacional**

Organismo subordinado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, encargada de promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos, conforme a lo establecido en la Ley N° 27943 de fecha 28 de febrero del 2003.

## **Dirección General de Capitanías y Guardacostas**

Es la Autoridad Marítima Nacional, encargada de cumplir a través de sus órganos subordinados, entre otras funciones, velar por la seguridad y protección de la vida humana en el medio acuático, según la normativa nacional y los instrumentos internacionales aplicables al caso, de los cuales el Estado peruano es parte, del mismo modo, ejerce labores de autoridad administrativa encargada de la investigación de los abordajes marítimos que ocurre en aguas jurisdiccionales peruanas, cuyas facultades y obligaciones se encuentran plasmadas en el vigente Decreto Legislativo N° 1147 de fecha 10 de diciembre de 2012, su Reglamento y demás instrumentos internacionales relacionadas con el tema.

## **Dirección de Hidrografía y Navegación**

Entidad administrativa cuya labor consiste en administrar, operar e investigar las acciones relacionadas con las ciencias del ambiente climático y condiciones mareográficas en el ámbito acuático, contribuyendo al desarrollo nacional, brindando apoyo y seguridad en las actividades de navegación en general.

## **Ministerio de la Producción**

Cumple funciones, entre otras, en concordancia con los estudios oceanográficos realizados por el Instituto del Mar del Perú, decretar la apertura y cierre de temporada de pesca, con la cual, las naves anchoveteras de pabellón peruano, efectúan la detección y extracción de dicho recurso hidrobiológico, ejerciendo entre otras funciones, controlar la preservación del espacio marítimo de cinco millas como zona exclusiva para el desarrollo de las actividades de pesca artesanal.

Finalmente, ante la supuesta comisión de algún ilícito, desde el inicio del procedimiento de investigación administrativa, la Autoridad Marítima Nacional, da cuenta a representantes de la Policía Nacional y del Ministerio Público, de los hechos para que según sus facultades conferidas por ley, desempeñen sus funciones, continuando la Autoridad Marítima con el desarrollo de sus labores administrativas de investigación relacionadas con el abordaje marítimo.

## **Organismos Internacionales**

Del mismo modo, resulta pertinente indicar que los siguientes organismos guardan relación con las actividades acuáticas de naves de bandera nacional y con las operaciones comerciales que realizan las naves extranjeras en aguas de dominio marítimo del Perú, en base a la suscripción, ratificación y aprobación de tratados internacionales, siendo los organismos involucrados, los que se indican a continuación:

### **Organización Internacional del Trabajo**

Consagrada a la promoción de la justicia social de los derechos humanos y laborales mundialmente reconocidos, destinada a su misión fundadora: la justicia social es esencial para la paz universal y permanente. Organismo tripartito que reúne a los Gobiernos, Empleadores y Trabajadores de un total de 187 estados miembro, con el propósito de establecer las normas del trabajo, formular políticas y elaborar programas promoviendo el trabajo decente de hombres y mujeres.

### **Sanidad Marítima Internacional**

Tiene como función principal garantizar y evitar el ingreso y salida de enfermedades descritas en la reglamentación internacional por vía marítima, en este sentido, otorga la libre plática, emitiendo la opinión favorable o no, para el ingreso de nave de bandera extranjera a puerto peruano, conforme a lo establecido en el artículo 24° del Reglamento de Recepción y Despacho de Naves – Decreto Supremo N° 014-2005-MTC.

### **Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria**

Actualmente el Estado peruano con la finalidad de agilizar el despacho de mercancías restringidas transportadas por vía marítima, ha implementado el intercambio electrónico de información y documentos digitalizados a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), la que se desarrolla en coordinación con el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo en el marco de la Agenda de Competitividad que comprende el período de los años 2014 al 2018 inclusive.

En este sentido, la norma peruana, considera la denominación de Administración Aduanera, como el órgano de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, competente para aplicar la legislación aduanera, así como efectuar la recaudación derechos arancelarios y tributos, del mismo modo, aplicar normas y reglamentaciones que tengan relación con el régimen aduanero, así como ejercer la potestad aduanera (Cosío, 2017, p.95).

### **Superintendencia Nacional de Migraciones**

En su calidad de organismo técnico especializado adscrito al Ministerio del Interior, es la Autoridad Migratoria interna, encargada de efectuar labores de control migratorio de pasajeros y tripulantes en medios de transporte marítimo, aéreo, terrestre, lacustre o fluvial internacional en los puestos de control migratorio y/o fronterizo, que se encuentran habilitados, conforme a lo establecido en el vigente Decreto Legislativo de Migraciones N° 1350 de fecha 06 de enero del 2017.

### **Organización de las Naciones Unidas**

Fundada oficialmente el 24 de octubre de 1945, después que la mayoría de los 51 estados miembros signatarios del documento de fundación de la mencionada organización (Carta de la Organización de las Naciones Unidas), la ratificaran. Actualmente son 193 los Estados miembros de la ONU, representados en el órgano deliberante, la Asamblea General; los estados son admitidos como miembros de las Naciones Unidas por decisión de la Asamblea General a recomendación del Consejo de Seguridad.

### **Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura**

Organización intergubernamental, compuesta por 194 países miembros, dos miembros asociados y una organización miembro: la Unión Europea; sus empleados provenientes de diferentes ámbitos culturales, resultan ser especialistas en diferentes materias; del mismo modo, la capacidad del personal genera, desarrolla y adapta herramientas y normativas conducentes para los propósitos de la Organización, que involucran la seguridad alimentaria y la nutrición, los medios de vida, y principalmente el uso sostenible y responsable de

los recursos naturales, ente ellos, la pesca de la anchoveta, como medio de subsistencia de las generaciones presentes y futuras de la humanidad.

### **Organización Marítima Internacional**

La OMI – Organización Marítima Internacional – es el organismo especializado de las Naciones Unidas, encargada de velar por la seguridad y la protección de la navegación marítima, así como, disponer medidas con el fin de prevenir la contaminación del mar por acción de los buques.

### **Legislación comparada**

#### **Panamá**

En Panamá existen desde el año 1982, tribunales especializados en resolver el conflicto de intereses de las partes, que se relacionan con los incidentes ocurridos en el mar. En este sentido, el artículo 1° de la Ley N° 8 de fecha 30 de marzo de 1982, regula la organización, competencia y procedimiento de la jurisdicción marítima de Panamá. La Primer Instancia, se sustanciará ante los Juzgados denominados Tribunales Marítimos, del mismo modo, se crea el Tribunal de Apelaciones Marítimas de la República de Panamá con jurisdicción en todo el país, el cual conocerá de la Segunda Instancia en materia marítima.

El artículo 2° de la indicada Ley, dispone que la justicia en materia marítima, es ejercida a través de los Tribunales Marítimos, el Tribunal de Apelaciones Marítimas y los Tribunales de Arbitraje.

El artículo 3°, establece que en Primera Instancia la justicia marítima, la ejercerán los Tribunales Marítimos, en segunda instancia el Tribunal de Apelaciones Marítimas con sede en el corregimiento de Ancón, distrito y provincia de Panamá, en ambos casos con jurisdicción en el territorio de la República de Panamá.

#### **Venezuela**

En la República Bolivariana de Venezuela, la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (LOEA), publicada en la Gaceta Oficial No. 37.330 de fecha 22 de

Noviembre de 2001. Por este instrumento legal, establece en el Título XVI la creación de la jurisdicción especial acuática, mediante un esquema que comprende el establecimiento de tres (3) Tribunales Superiores Marítimos y cinco (5) Tribunales de Primera Instancia Marítimos.

En este sentido el artículo 109° de la indicada norma, dispone la creación de tres Tribunales Superiores Marítimos con jurisdicción sobre el espacio acuático nacional y sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren; el artículo 110° dispone la creación de Tribunales de Primera Instancia Marítimos, los cuales serán unipersonales.

## **España**

La Ley N° 60 de fecha 24 de diciembre de 1962, regula los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, cuyo artículo 31°, establece que dependiente del Ministerio de Marina, radicará en Madrid el Tribunal Marítimo Central, al que competirá el conocimiento y resolución de cuantas materias le atribuye la referida norma.

Por otra parte, el artículo 32°, determina que en las capitales de los Departamentos Marítimos, Bases Navales y puertos principales, se establecerá un Juzgado Marítimo Permanente a cargo de un Jefe u Oficial del Cuerpo Jurídico de la Marina, que tramitará los expedientes de auxilio, salvamento y remolque, por lo que dependerá del Tribunal Marítimo Central, pudiendo el Ministro de Marina, nombrar un Juez Marítimo Especial para la instrucción de los expedientes por resolver.

Del mismo modo, el artículo 33°, establece que el Tribunal Marítimo Central estará constituido por un Presidente, cuatro Vocales y un Secretario. Asumirá el cargo de Presidente un oficial con el grado de Almirante, designado por Decreto, propuesto por el Ministro de Marina.

Finalmente el artículo 34°, determina que la jurisdicción de este Tribunal se extenderá a todo el territorio nacional, con capacidad para plantear y sostener las cuestiones de competencia con Tribunales de otras jurisdicciones.

## **Chile**

En la República de Chile, con fecha 31 de mayo del 2013, se estableció a través del Resolución N° 1324, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 64B de la Ley General de Pesca y Acuicultura, y en el artículo 9° del Decreto Supremo N° 139, la frecuencia con que se deben de transmitir diariamente los reportes básicos de posición por los dispositivos de posicionamiento automático en el mar, instalados a bordo de las naves pesqueras y de transporte, según el tipo de pesquería y tipo de flota, cuya frecuencia de transmisión comprende intervalos de cada ocho minutos.

Por otra parte, en cuanto a la realidad nacional del Estado peruano, el Decreto Supremo N° 008-2011-DE de fecha 8 de julio del 2011, con el cual, la Autoridad Marítima Nacional, estableció la creación del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático, asimismo, dispuso la obligatoriedad de instalar y mantener a bordo de naves, en perfecto funcionamiento, un dispositivo de posicionamiento automático compatible con el sistema, para efectos de control de las naves pesqueras industriales de bandera nacional y de todas las naves extranjeras, de cualquier tipo, que operen dentro del dominio marítimo del Perú, con Permiso de Navegación (Autoridad Marítima Nacional) y Permiso de Pesca (Ministerio de la Producción). Adicionalmente a esta disposición deberá tenerse en cuenta que en nuestro litoral, también transitan naves de diferente pabellón, y, tripulación de distinta nacionalidad, así como, contemplar que el período de transmisión de señal de posicionamiento satelital deberá ser con intervalos de 60 minutos.

Del mismo modo, con Resolución Directoral N° 0323-2013-MGP/DCG de fecha 16 de abril de 2013, se estableció que las naves y embarcaciones de pesca con capacidad de bodega igual o superior a 10 metros cúbicos, deberán instalar



equipos con capacidad de intervalos de emisión de cada 30 minutos, siendo su fecha límite de instalación el 07 de junio de 2013.

Al respecto, es necesario indicar que, la empresa Inversiones El Gran Abanico S.R.L., ante el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, con escrito de fecha 27 de diciembre de 2012 y complementado con el escrito de fecha 05 de febrero de 2013, interpuso Denuncia contra el Ministerio de Defensa, por la presunta imposición de una barrera burocrática de carácter ilegal carente de razonabilidad, relacionados con la obligación de que todas las naves y artefactos marítimos, fluviales y lacustres deben instalar y mantener en funcionamiento un dispositivo de posicionamiento automático compatible con el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático, según lo señalado en el artículo 3° del Decreto Supremo N° 008-2011-DE.

En este sentido, el Instituto Nacional antes indicado, a través de su Resolución Final N° 0242-2013/CEB-INDECOPI de fecha 20 de junio de 2013, resuelve declarar que no constituye barrera burocrática ilegal, la obligación que las naves, artefactos marítimos, fluviales y lacustres, deban instalar y mantener en funcionamiento un dispositivo de posicionamiento automático compatible con el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático, establecido en el Decreto Supremo N° 008-2011-DE, por tratarse de un dispositivo que tiene como fin, contribuir con la preservación de la seguridad de la vida humana a bordo de las naves, asimismo, resolvió que los argumentos presentados por el administrado, no constituyen indicios para analizar la razonabilidad de la medida, en consecuencia, declaró infundada la denuncia contra el Ministerio de Defensa.

Por consiguiente, con Resolución de Capitanía N° 060-2010-M de fecha 29 de diciembre de 2010, de oficio la Autoridad Marítima del puerto del Callao, declaró que la embarcación pesquera TUNUPA de matrícula peruana, solicitó autorización de zarpe hacia aguas nacionales, para luego salir de éstas sin autorización hacia aguas internacionales; del mismo modo, efectuó el transbordo de tripulantes peruanos a otras naves; embarcó sin autorización tripulación extranjera para efectuar labores de pesca a bordo de la mencionada embarcación; en las declaraciones de zarpe presentada ante la Autoridad Administrativa, consignaron

datos falsos; los certificados de la nave se encontraban vencidos; los implementos de seguridad y de trabajo a bordo, no eran los apropiados para la tripulación y la embarcación de matrícula peruana era comandada por un Capitán de nacionalidad extranjera sin contar con los permisos correspondientes. Cabe destacar que para el año 2010, aún no habían implementado las disposiciones correspondientes para el control del posicionamiento satelital de las naves.

Con Resolución de Capitanía N° 021-2011-M de fecha 26 de agosto de 2011, de oficio el Capitán de Puerto del Callao, declara que al promediar las 21:04 horas del día 10 de abril de 2011 se produjo el abordaje entre la motonave FELICIA de bandera extranjera y la embarcación pesquera BELEN 1 de matrícula peruana, produciéndose el hundimiento de ésta última, el deceso de ocho de sus tripulantes, uno en condición jurídica de desaparecido y cinco sobrevivientes; para este entonces el período de emisión de la señal de posicionamiento satelital era de cada 60 minutos; así mismo, es necesario mencionar que este lamentable hecho actualmente se encuentra en proceso judicial con una serie de contratiempos que fueron informados previamente por la Autoridad Marítima Nacional a las instancias del poder judicial, la fiscalía y autoridad policial del puerto del Callao.

Para tal efecto, se consignaron los nombres y apellidos correctos, el número de pasaporte de la tripulación extranjera los mismos que se encuentran registrados en el Rol de Tripulación, documentación internacional exigida para las naves de bandera extranjera, del mismo modo, no se tomó en cuenta la declaración de personal extranjero a nivel policial en presencia del Fiscal, y se involucra a personal que no estuvo presente en el puente de mando a la hora de ocurridos los hechos; por otra parte, la Autoridad Administrativa sancionó a ambas naves por infringir el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar 1972, aprobado por Decreto Ley N° 22712 de fecha 03 de octubre de 1979, con fecha de entrada en vigor en el Perú, el 09 de enero de 1980, del mismo modo, determinó en porcentajes la responsabilidad de ambas naves en el abordaje ocurrido.

Con Resolución de Capitanía N° 006-2013 de fecha 30 de enero del 2013, el Capitán de Puerto del Callao, de oficio, declaró que el día 08 de octubre de 2012 arribó el buque pesquero MING HUA de bandera china procedente de aguas internacionales, así como, por tener a bordo el cadáver de un tripulante de nacionalidad indonesia, quien habría fallecido en dicha nave a las 11:30 hora peruana del día 06 de junio de 2012, en posición geográfica Latitud 15°59' Sur y Longitud 78°20' Oeste, distante 162 millas náuticas de la zona denominada Punta Infiernillos en aguas jurisdiccionales peruanas, interviniendo el representante del Ministerio Público, así mismo, declaró que no solicitaron en ningún momento la evacuación aéreo-médica, ni informó del deceso del tripulante, pesquero que arribara al puerto del Callao después de cuatro meses y dos días de ocurrido el deceso, con el cadáver congelado en una de sus bodegas.

Con Resolución de Capitanía del Callao N° 044-2013-M de fecha 22 de octubre del 2013, a solicitud de parte, el Capitán de Puerto del Callao, instaura el procedimiento administrativo para la investigación del abordaje ocurrido el día 22 de enero de 2013 entre las embarcaciones PATRICIA y NATALIA ambas de propiedad de la misma empresa pesquera, informando que el hecho ocurrió debido a la poca visibilidad ocasionada por la presencia de supuesta neblina de la zona; desarrollado el procedimiento, la Autoridad Administrativa declaró que al ocurrir el abordaje las condiciones de visibilidad eran las apropiadas en una distancia de entre 13 a 15 kilómetros.

Del mismo modo, parte de la tripulación de una de las naves sufrió lesiones y fue conducida a una clínica local para la atención médica de los heridos hecho que no fue informado a la Autoridad Marítima, señala del mismo modo, que el periodo de emisión de la señal de posicionamiento satelital de la nave nacional, eran de cada hora, no pudiendo determinar la posición exacta del abordaje debido al período de emisión de la referida señal satelital; del mismo modo, cada una de ellas soportó la reparación de los daños ocasionados finalmente, ambas naves fueron multadas por infringir el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar 1972, aprobado por Decreto Ley N° 22712 de fecha 03 de octubre de 1979, con fecha de entrada en vigor en el Perú, el 09 de enero de 1980.

Es necesario hacer mención, el hecho ocurrido en el puerto de Chancay con fecha 26 de julio de 2016, en circunstancias que faltaran aproximadamente seis horas para que concluya el último día autorizado de temporada de extracción de anchoveta decretada por el Ministerio de la Producción, por lo que, la embarcación pesquera INCAMAR 1, en maniobra de izado de la panga (elemento auxiliar) conjuntamente con el panguero, durante el desplazamiento de la nave con velocidades no apropiadas, la panga no encajó correctamente en su carril, ladeándose a los costados y ocasionando la caída del panguero al mar, siendo posteriormente hallado muerto flotando en el mar;

En este sentido, la mencionada Autoridad Administrativa determinó entre otros, aspectos jurídicos, que los reportes de transmisión de señal de posicionamiento satelital de la mencionada nave, no resultan ser suficientes para determinar la reconstrucción de la navegación exacta, ni la descripción de la trayectoria de la nave para la búsqueda del tripulante caído al mar, del mismo modo, no se determinó la trayectoria de inicio de las operaciones de pesca, para la captura del cardumen, ni los cambios de velocidad, de rumbo, de latitud, de longitud, ni el posicionamiento de enfilamiento para la maniobra de izado de la panga, pues éstas servirían para graficar la trayectoria de la nave antes, durante y después de los hechos ocurridos.

### **Formulación del problema**

La formulación del problema, según nos ilustran Hernández, Sampieri, Fernández y Pilar (2003), tienen a bien en señalar que “la formulación del problema, no resulta ser otra, que afinar y estructurar formalmente la idea en general del trabajo de investigación”.

### **Problema general**

¿Cuál es la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao entre los años 2010 al 2013?

### **Problema específico 1**

¿Qué efectos jurídicos para los administrados representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana respecto de nave extranjera, en casos de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú?.

### **Problema específico 2**

¿La información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al Derecho interno, son valorados oportunamente en la administración de justicia en caso de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú?.

### **Justificación del estudio**

Resulta pertinente señalar que el presente trabajo de investigación académica denominado “El posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao años 2010-2013”, ha sido seleccionado por el Graduando, en razón de haber desempeñado labores como parte integrante de la cadena de operadores de justicia a nivel administrativo, potestad a cargo de la Autoridad Marítima Nacional para la investigación y desarrollo de los diferentes siniestros acuáticos que ocurren en aguas de dominio marítimo del Estado peruano.

En este sentido, cabe señalar que en aguas jurisdiccionales peruanas ocurren abordajes entre naves de bandera peruana, o naves de bandera nacional y nave mercante de bandera extranjera, o entre naves de bandera extranjera, por lo cual, se pretende determinar la problemática que representa el actual período de emisión de señal de posicionamiento satelital de nave pesquera anchovetera peruana, en razón de ser el sector que abarca el mayor número de naves con superior cantidad de tripulantes.

Durante las faenas extractivas de las naves anchoveteras nacionales o labores comerciales de las naves extranjeras en aguas de dominio marítimo del Perú, al

ocurrir un abordaje se producen entre otros, daños al medio ambiente acuático; y sí necesariamente daños materiales, o en su defecto la comisión de delitos que atentan contra la vida, el cuerpo y la salud, del mismo modo, el control a través de la señal de posicionamiento satelital, permitiría maximizar las acciones de interdicción con el fin de prevenir la comisión de otros ilícitos en el medio acuático, tales como, las acciones de tráfico ilícito de drogas, trata de personas, explotación laboral, lavado de activos, entre otros delitos.

Del mismo modo, como parte del Derecho interno es necesario indicar que las conclusiones que dicta la Autoridad Marítima Nacional a través de la Resolución de Capitanía, comprende información de diferentes entidades administrativas del Estado, que guardan relación con la actividad marítima nacional, como son el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de la Producción, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Determinar cuál es la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves, en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao, entre los años 2010 al 2013.

### **Objetivo Específico 1**

Analizar qué efectos jurídicos para los administrados, representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana, respecto de nave extranjera, en casos de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú.

### **Objetivo Específico 2**

Establecer si la información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al Derecho interno, son valorados oportunamente en

la administración de justicia en caso de abordaje ocurrido en aguas de dominio marítimo del Perú.

## **Supuestos Jurídicos**

### **Supuesto General**

El actual período de emisión de señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana, como medio probatorio, requiere de un período de transmisión de minuto por minuto, igual al de nave extranjera, para acreditar la responsabilidad de lo ocurrido en el abordaje marítimo en aguas jurisdiccionales peruanas.

### **Supuesto Específico 1**

El actual período de emisión de señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana posee valor probatorio limitado en la determinación de responsabilidades en los casos de abordaje con nave extranjera en aguas de dominio marítimo del Perú.

### **Supuesto Específico 2**

La información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al Derecho interno, relacionados con el abordaje entre naves, no son valorados oportunamente en la administración de justicia en caso de abordaje ocurrido en aguas de dominio marítimo del Perú.

## II. MÉTODO



## **2.1 Tipo de Investigación**

En el presente trabajo de investigación académica presentada por el Graduando, es de tipo básica, de enfoque cualitativo.

A este tipo de procedimiento (Andrade, 2005, p.21), lo denomina investigación pura, tiene como finalidad incrementar los conocimientos teóricos de un determinado problema, no busca aplicaciones inmediatas o consecuencias prácticas, de este modo, aumenta el acervo de los conocimientos.

Este tipo de investigación cualitativa describe los hechos de la realidad del mundo objetivo, tales como, situaciones, individuos, comportamientos, patrones, pretendiendo demostrar los fenómenos de estudio natural para comprender el ambiente usual, empleando las técnicas de investigación (Martínez, 2013, p.9).

## **2.2 Diseño de Investigación**

El diseño de la presente investigación, es de teoría fundamentada y estudio de casos relacionados con el tema académico.

La teoría fundamentada, resulta de los hallazgos que se desprenden en la etapa de investigación, por lo tanto, no es lineal, se inicia con las primeras preposiciones, y en la etapa de la entrevista pueden surgir otras preposiciones, en la que a veces se retorna al campo de estudio con el propósito de obtener mejores datos (Valderrama, 2013, pp. 297-298).

El estudio de casos comprende, recolectar y registrar los fundamentos que anteceden a la investigación planteada, con datos similares o determinar patrones, comprende la estrategia de diseño en la cual se desarrolla la investigación, puede ser utilizado desde cualquier disciplina, para dar respuesta a las interrogantes de la investigación (Rodríguez, Gil y García, 1999, p.92).

### **2.3 Caracterización de Sujetos**

En el desarrollo de los instrumentos para corroborar la problemática planteada, se tendrá predilección del perfil académico y laboral del profesional entrevistado, para lo cual se detalla la siguiente caracterización:

- Señor Luis Alejandro Pedemonte Hurtado, Profesional egresado de la Pontificia Universidad Católica del Perú con el grado de Abogado, actualmente desempeñándose como Asesor Legal de la Capitanía de Puerto del Callao, con Colegiatura del Ilustre Colegio de Abogados de Lima – C. A.L. N° 12072.
  
- Señor Luis Marcial Augusto Changanquí Almendáriz, Profesional egresado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos con el grado de Abogado, desempeñándose a la fecha como Asesor Legal en la empresa SAFEPOR S.A.C., Magister en Derecho Marítimo por la Universidad de Southampton – Inglaterra, posee Colegiatura del Ilustre Colegio de Abogados de Lima – C.A.L. N° 9291 y Colegiatura del Ilustre Colegio de Abogados del Callao – C.A.C. N° 1680.
  
- Señor Walter Vera-Tudela De La Gala, egresado como Oficial de la Escuela Naval del Perú, actualmente Capitán de Navío en situación de retiro, desempeñándose como Asesor Marítimo y Director de Investigación y Siniestros Acuáticos de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

### **2.4 Población y Muestra**

La población o universo, es el conjunto de elementos en quienes se puede desarrollar un acontecimiento que se ajuste a criterios específicos para los resultados del trabajo de investigación que se pretende demostrar (Soto, 2015, p.68).

En el desarrollo del presente trabajo de investigación, se tendrá como población a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, como Autoridad Marítima Nacional, y la muestra comprende el estudio de siniestros acuáticos y de los abordajes marítimos ocurridos en el puerto del Callao.

## **2.5 Técnica e Instrumento de recolección de datos, validez**

En la investigación científica, se emplea una variedad de métodos para la recolección de datos, otras veces denominada recopilación de información directa o indirecta. En este caso, la técnica es el método utilizado para la recolección de datos de una investigación de carácter científico, la que es utilizada para analizar el logro de los objetivos planteados (Torres, 2002, p.82).

La necesidad de que un instrumento tenga validez, surge en razón de que los aspectos por estudiar, no son susceptibles de observación directa por una u otra razón, es en este sentido, que resulta destacar que la prueba diseñada, tenga la capacidad de medir lo que queremos medir y no tenga otros fines. (González, Oseda, Ramírez y Gave, 2014, p.176).

## **2.6. Método de análisis de datos**

### **Entrevista**

Es una herramienta por la que se obtiene información, en la cual media la conversación entre dos o más personas, ayudando al investigador a relacionarse con la realidad (Martínez H., 2015, p.144).

En esta investigación se utilizará el método analítico, hermenéutico, exegético y sistemático.

**Método analítico**, que consiste en la disgregación de la información total, para estudiar el objeto de estudio, de tal manera, esta información se presenta en forma natural sin modificaciones.

**Método hermenéutico**, es la estructura de conceptos de cada elemento que se examinarán dentro de un todo, es decir que el particular se ve como un todo y el todo se ve como particular.

**Método exegético**, es la búsqueda del origen del estudio, conceptos, normas, expresiones, opiniones que se van desarrollando en el campo de la observación, este método se va perfeccionando con los instrumentos y técnicas planteadas en el objeto de estudio.

**Método sistemático**, es un procedimiento que consiste en ordenar conceptos, normas, pensamientos bajo el análisis de un conjunto de sistemas, para interpretar y estructurar las propiedades de esta investigación.

## **2.7. Unidad de análisis: categorización**

Título	Categorías	Definición	Subcategoría	Definición
"La señal de posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao, años 2010-2013"	La señal satelital	La señal de posicionamiento satelital de las naves de bandera peruana, se encuentra establecida en el Decreto Supremo N° 008-2011-DE, de fecha 08 de julio de 2011, por medio del cual, la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas –, dispone la obligatoriedad de instalar a bordo de las naves, un dispositivo electrónico capaz de emitir señal satelital, compatible con el Sistema de Monitoreo y Control de Tráfico Marítimo (SIMTRAC), con el fin de entre otros, preservar la vida humana a bordo de las naves.	Promulgación	A través del Decreto Supremo N° 008-2011-DE, se establecen que el período de emisión de la señal satelital de las naves, sea en forma horaria.
			Modificatoria	Con Resolución Directoral N° 0323-2013-MGP/DCG de fecha 16 de abril de 2013, se estableció que las naves instalarán equipos con capacidad de intervalos de emisión de cada 30 minutos.
			Evolución	Al año 2016, el período de emisión de señal satelital de nave peruana, presenta espacios de tiempo de cada diez minutos, que limita demostrar jurídicamente que ocurrió antes, durante y después del abordaje marítimo.
	Procedimiento Administrativo	Comprende la apertura del procedimiento, la notificación, la recolección de información satelital, la inspección ocular, la declaración de las partes, el fallo, y si en caso que el Administrado no esté de acuerdo con el fallo, presentará su Recurso de Reconsideración o Recurso de Apelación, según corresponda.	Apertura	El procedimiento administrativo para los casos de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú, se apertura de Oficio, a solicitud de parte o de parte con legítimo interés.
			Desarrollo	Se ciñe a lo normado en el Decreto Supremo N° 008-2011-DE, Decreto Supremo N° 015-2014-DE, a la Ley N° 27444 y aquellos tratados internacionales relacionados con el ámbito acuático, ratificados por el Estado peruano e incorporados al Derecho Interno.

### **III. RESULTADOS**

## **Resultados obtenidos de la Entrevista**

En esta parte del desarrollo del trabajo de investigación, se registrarán los resultados obtenidos, relacionados con el Objetivo General, el cual se denomina: “Determinar la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao entre los años 2010 al 2013”, cuyos resultados fueron obtenidos a través del empleo de la Guía de Entrevista a profesionales en Derecho Marítimo; del mismo modo, guarda relación con el marco normativo, el análisis de jurisprudencia nacional, del cual se analizó académicamente, con el propósito de obtener respuesta profesional a los objetivos planteados; los mismos que se detallan a continuación:

### **3.1 Descripción de los resultados de la técnica de entrevista:**

Con el empleo de la técnica denominada Guía de Entrevista, se ha recepcionado la apreciación profesional de expertos en la materia, en este sentido, respecto del Objetivo General: **Determinar la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao entre los años 2010 al 2013;** se obtuvo la siguiente información:

**A la pregunta N° 1: ¿Considera Usted, que el Decreto Supremo N° 008-2011-DE, de fecha 08 de julio de 2011 y demás normas reguladoras de la señal de posicionamiento satelital de naves, resulta ser un medio probatorio indubitable en la determinación de responsabilidades administrativas en casos de abordaje marítimo?**

De lo analizado a las respuestas de las Entrevistas, Pedemonte (2017), sostiene que, no podemos considerar que la información del sistema, constituya un medio probatorio indubitable o fehaciente, puesto que, significaría que no admite prueba en contrario.

En este sentido, Changanáquí (2017) refiere que:

[...] Dicha información constituye un “medio de prueba sumamente confiable”, y que la certeza del hecho que se pretende determinar, se establecerá examinando las

pruebas en su conjunto; para determinar la responsabilidad administrativa, civil o penal, no será el único medio de prueba a considerar, sea por abordajes o imputación de la comisión de actos ilícitos.

En este orden de ideas, Vera-Tudela (2017), señala que:

[...] “Lo dispuesto obliga a las naves a contar con un dispositivo para verificar la posición de la nave durante su navegación o faena de pesca según corresponda, y proporciona información muy real en casos de ocurrencia de abordaje marítimo”.

**A la pregunta N° 2: ¿Estima Usted, que el período de transmisión de 15 minutos aproximadamente para nave pesquera anchovetera peruana, requiere ser minimizado, a fin de acreditar fehacientemente la responsabilidad administrativa en los hechos ocurridos en el abordaje marítimo?**

Pedemonte (2017), sostiene “que el período de transmisión sea menor a 15 minutos, pasa por un tema de evaluación de la tecnología que es materia de aplicación; y que minimizar el período de transmisión sería positivo”.

Del mismo modo, Changanaquí (2017), señaló que:

[...] La información proveniente de los dispositivos que tenga brechas o intervalos de secuencia, pierde eficacia probatoria, principalmente en casos de abordaje donde la concatenación y secuencia de hechos es vital para determinar lo que en términos de navegación aconteció antes, durante o después del acaecimiento.

En este sentido, Vera-Tudela (2017), indicó lo siguiente:

[...] El hecho de contar con información más continua sobre la navegación y posición de las naves, nos permitirá una mejor determinación de lo ocurrido; sería conveniente conocer las especificaciones de los equipos y configurarlos para la emisión de posiciones en tiempos más reducidos.

**A la pregunta N° 3: ¿Cree Usted, que la normativa relacionada con el posicionamiento satelital, debe estandarizar el período de transmisión para naves nacionales y extranjeras?**



Pedemonte (2017), con relación a la pregunta antes indicada, respondió que: “Así debería ser, pero pasa por el aspecto tecnológico referido en la anterior respuesta”.

En este sentido Changanquí (2017), sostuvo que:

[...] El flujo continuo e ininterrumpido de información proveniente de los dispositivos o aparatos técnicos es fundamental. Este criterio debe primar para naves nacionales o extranjeras, ni debería generar excepciones en términos de arqueo bruto, lugar o tiempo de operación de las naves.

Del mismo modo, Vera-Tudela (2017) “No debe haber diferencia en las emisiones de la información sobre el posicionamiento de naves, sean mercantes o de pesca”.

### **Objetivo específico 1**

**Analizar qué efectos jurídicos para los administrados, representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana, respecto de nave extranjera, en casos de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú.**

**A la pregunta N° 4: ¿Cree Usted, que al minimizarse el período de transmisión de posicionamiento, se determine jurídicamente la supuesta comisión de actos ilícitos en aguas de dominio marítimo del Perú?**

Pedemonte (2017), al respecto, refirió lo siguiente:

[...] El establecer que el período de transmisión sea menor de 15 minutos, siempre que la tecnología lo permita, posibilitaría obtener una información más detallada, que coadyuvaría a que este elemento de prueba sea más preciso, para determinar infracciones administrativas o la comisión de delitos.

Por otra parte, Changanquí (2017), al respecto mencionó, lo siguiente:

[...] Creo que si la información es continua e ininterrumpida, el administrador podrá detectar situaciones que deben ser objeto de su atención e investigación y, si ello sucediera, podrá generar la prueba que sirva para coadyuvar en el proceso que se abra por la comisión de actos ilícitos.

En este orden, Vera-Tudela (2017), en relación a la misma pregunta, sostuvo: “El contar con información de la navegación en posiciones más frecuentes ayudará en el proceso investigador”.

**A la pregunta 5: ¿Estima Usted, que el posicionamiento satelital como medio probatorio, debe esclarecer hechos jurídicos ocurridos antes, durante o después del abordaje marítimo, para un mejor resolver jurídico?**

Pedemonte (2017), con relación a la pregunta, sostiene: “El posicionamiento satelital es un medio probatorio que aporta en la etapa correspondiente, un argumento fundamental para establecer responsabilidades”.

En este sentido, Changanquí (2017), argumentó lo siguiente:

[...] Si la información proviene de dispositivos o aparatos técnicos que fijan posición satelital en secuencia y sin brechas o intervalos, es previsible que tendrá importancia significativa para esclarecer lo que en términos de navegación aconteció antes, durante o después del abordaje.

En este sentido, Vera-Tudela (2017), refiere que: “Es una información de mucho valor en el proceso de investigación del siniestro acuático, y como tal, debe considerarse una herramienta útil para su resolución”

**A la pregunta N° 6: ¿Estima Usted que las conclusiones administrativas relacionadas con el abordaje marítimo, son valoradas oportunamente cuando el conflicto de intereses de las partes se ventile en vía judicial?**

Pedemonte (2017), en relación a la pregunta antes señalada, respondió que: “En consecuencia, los jueces valoran debidamente las conclusiones a las que arriba la Autoridad Marítima Nacional, como consecuencia de sus investigaciones”.

Sin embargo, contradictoriamente, Changanquí (2017), con relación a la misma interrogante, manifiesta lo siguiente:

[...] En mi experiencia, los jueces no someten la resolución administrativa a análisis. Por lo general, se limitan a aplicar la conclusión administrativa. Esa ausencia de

análisis, respecto a la resolución administrativa, es la que lleva a considerar que las conclusiones administrativas relacionadas con los abordajes marítimos, no son valoradas apropiadamente ante el Poder Judicial.

En este sentido, Vera-Tudela (2017), hace mención de lo siguiente:

[...] La Autoridad Marítima Local que resuelve el siniestro acuático, lo hace desde el punto de vista de seguridad y para saber porque ocurrió; como consecuencia de su investigación emite su fallo. Si posteriormente las partes llevasen esta resolución a la vía judicial, si lo estiman conveniente podrá ser tomada en cuenta.

## **Objetivo específico 2**

**Establecer si la información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al Derecho interno, relacionado con el abordaje entre naves, son valorados oportunamente en la administración de justicia en caso de abordaje ocurrido en aguas de dominio marítimo del Perú.**

**A la pregunta 7: ¿Considera Usted, que las resoluciones administrativas, sirven de lineamiento jurídico para el análisis y procesamiento de responsabilidades en la vía judicial?**

Pedemonte (2017), en relación a la pregunta antes formulada, sostiene que: “Es el juzgador el responsable de analizar y evaluar las resoluciones administrativas contemplando el margen discrecional del que goza, para considerarlas al momento de fallar”.

En este sentido, Changanaquí (2017), opinó lo siguiente:

[...] Las resoluciones administrativas deben quedar circunscritas a la investigación de los hechos (acciones y omisiones) que llevaron al acaecimiento del abordaje (con especificación de las reglas y regulaciones que hubiesen sido quebrantadas), y a determinar la responsabilidad y sanción de carácter administrativo a que hubiese lugar. En este sentido, las resoluciones administrativas constituyen elemento de prueba a considerar en el análisis jurídico que quepa hacerse en el proceso judicial.

Por otra parte, Vera-Tudela (2017), manifiesta: “Las resoluciones administrativas emitidas por la Autoridad Marítima, resuelven sobre el hecho ocurrido,

corresponde a las otras instancias que las partes involucradas deseen acudir, tomar en cuenta esta situación”.

**A la pregunta 8: ¿Cree Usted, que la normativa internacional relacionada con el abordaje marítimo requiere de un análisis jurídico por personal debidamente especializado?**

Pedemonte (2017), en relación a la pregunta formulada, refirió lo siguiente: “Considero que la pregunta va dirigida en el sentido que el Juzgador, debe de ser especializado en la materia; en ese caso opino favorablemente”.

En este mismo sentido, Changanquí (2017), señaló “La normativa referente a la prevención de abordajes, se basa en la experiencia internacional. Es indudable que la normativa requerirá de análisis profesional especializado”.

Por otra parte, Vera-Tudela (2017), en relación a la pregunta, sostuvo lo siguiente:

[...] Se ha emitido mucha legislación sobre los abordajes marítimos, dejando a los estados la legislación sobre lo que ocurre en aguas interiores. Los órganos internacionales como la Organización Marítima Internacional, están en constante revisión de las normas emitidas, por personal altamente calificado.

**A la pregunta N° 9: ¿ Considera Usted, que se debe crear un Juzgado Especializado en Derecho Marítimo, para resolver los conflictos derivados de las actividades que se desarrollan en aguas de dominio marítimo del Perú?**

En este sentido, Pedemonte (2017), concluyó lo siguiente “Para proceder con la creación de Juzgados o Tribunales de dicha naturaleza, previamente deberá de aprobarse la Ley de Navegación”.

Por otra parte, Changanquí (2017), finaliza la Guía de Entrevista, manifestando a continuación:

[...] Lo que tal vez podría resultar más eficaz, es que en los procedimientos administrativos la investigación sea lo más prolija y detallada posible en cuanto a los hechos, reglas y normas quebrantadas, de manera tal que, la labor de los jueces, se facilite al tiempo que tengan que investigar y decidir respecto a responsabilidades de naturaleza civil o penal.

Finalmente, Vera-Tudela (2017), al respecto, concluye haciendo mención de lo siguiente:

[...] Más que un Juzgado Especializado, se debería promover la conformación de un Tribunal Marítimo como última instancia jurídica a la que voluntariamente se sometan las partes involucradas, antes de acudir a la vía judicial, cuyo fallo debería ser inapelable.

### **3.2 Descripción del resultado de técnicas del análisis normativo**

En esta parte, se presentan los resultados obtenidos respecto al Objetivo General denominado: **“Determinar la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao entre los años 2010-2013”**.

Para tal efecto, el artículo 54° de la Carta Magna, define que el territorio del Estado, resulta ser inalienable e inviolable. A su vez abarca el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo que lo cubre. Desde el año 1947, el Gobierno de don José Luís Bustamante y Rivero, promulgó el Decreto Supremo N° 781 de fecha 01 de agosto de 1947, reservándose el derecho de control y protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio, hasta una distancia de doscientas millas marinas, con el fin de proteger, conservar y reglamentar el uso de sus recursos naturales existentes, constituyéndose el Estado peruano en uno de los países pioneros en propiciar la denominada “tesis de las 200 millas”.

Del mismo modo, tratándose del tema de investigación, es pertinente invocar el artículo 55° del magno documento nacional, establece que los tratados celebrados por el Estado peruano, y en vigor, forman parte del derecho nacional; en este sentido, para efectos de solucionar el abordaje que ocurre en aguas jurisdiccionales peruanas, la Autoridad Marítima Nacional, entre otros, recurre al

Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972, instrumento internacional que forma parte del derecho interno.

Continuando con el acervo constitucional, con injerencia en el tema académico, se encuentra relacionado con lo normado en el artículo 139°.3 de la carta principal, en razón de que los administrados y las entidades gubernamentales, deben en todo momento observar el debido proceso, para concretar dentro de los parámetros jurídicos, la solución de los conflictos de interés que puedan desprenderse.

En este sentido, el Decreto Supremo N° 008-2011-DE, fue tratado a nivel del Tribunal Constitucional, en virtud de que el Colegio de Abogados del Callao, pretendió sostener que dicha norma, resultaba inconstitucional, en este sentido, el indicado Tribunal, concluyó, que con relación a lo establecido en artículo 5° inciso 6, del Decreto Legislativo N° 1147, de cual se infiere, que guarda relación con la emisión de la señal satelital de posicionamiento naves, son necesarias para desempeñar labores de control de tráfico marítimo.

Del mismo modo, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, ante la denuncia presentada por la empresa

Inversiones El Gran Abanico S.R.L., contra el Ministerio de Defensa, por la presunta imposición de una barrera burocrática de carácter ilegal carente de razonabilidad, relacionados con la obligación de que todas las naves y artefactos marítimos, fluviales y lacustres, instalarán y mantendrán en funcionamiento un dispositivo de posicionamiento automático compatible con el SIMTRAC, según lo establecido en el artículo 3° del Decreto Supremo N° 008-2011-DE, resolviéndose en dicha instancia que resulta procedente la instalación de equipos de navegación electrónica con el fin de coadyuvar con la seguridad de la vida humana a bordo de las naves.

Por esta razón, lo referido en el párrafo anterior guarda relación con lo enunciado por el Graduando, al mencionar algunos de los diferentes siniestros acuáticos

ocurridos, con el fin de demostrar que en el año 2010, la norma relacionada con el posicionamiento satelital de naves, no era emitida; y que conforme, avanza el año 2011 recién se emite, pero aun con ciertos vacíos, el cual continúa en el año 2012 y en el año 2013 varió normativamente, dicha emisión a un período menor; en este sentido, con el caso ocurrido en el puerto de Chancay (2016) se advierte que se continúa con un período de emisión de cada diez minutos, que no permite establecer que ocurrió antes, durante o después de suceder un siniestro acuático; que los administrados o aún actuando la entidad administrativa de oficio, o por haber sido solicitada la apertura del caso, de parte o parte con legítimo interés, no coadyuva dichas señal satelital a formular una debida prueba que determine jurídicamente lo que ocurrió.

En este orden de ideas, es necesario mencionar que, se ha pretendido cuestionar, la potestad de la Autoridad Marítima Nacional, tanto a nivel del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, como del Tribunal Constitucional, reconociéndose en ambas instancias que el propósito, entre otros, de la Autoridad Marítima, es preservar única y exclusivamente la vida humana a bordo de las naves.

Por otra parte, en relación con lo enunciado en el Objetivo Específico 1 del presente trabajo de investigación, el mismo que comprende: Analizar qué efectos jurídicos para los administrados, representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana respecto de nave extranjera, en casos de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú.

En este sentido, se ha mencionado en la parte correspondiente a Generalidades, la ocurrencia de diferentes abordajes marítimos en aguas jurisdiccionales peruanas, entre nave de bandera extranjera y nave de bandera peruana, o entre naves de bandera peruana, del mismo modo, el ingreso de nave extranjera a aguas jurisdiccionales, problemática que involucra en su totalidad la preservación de la vida humana a bordo, acontecimientos en los cuales, la base de la investigación administrativa, resulta ser entre otros aspectos, la señal de

posicionamiento satelital de las naves, utilizada como medio probatorio para la determinación de responsabilidades en los hechos ocurridos.

Cabe precisar, que las naves de bandera extranjera, mantienen un período de transmisión de minuto por minuto, sin embargo, las naves de bandera peruana presentan un período diferente; para tal efecto, se hace mención que en el caso ocurrido en la jurisdicción marítima del puerto del Chancay (2016), jurisdicción anteriormente subordinada a la Capitanía de Puerto del Callao; determinándose que en maniobra de izado de la embarcación auxiliar (panga) ocurrió la caída al mar de uno de los tripulantes de la dotación de la nave pesquera "INCAMAR 1", quien posteriormente fuera hallado muerto, debiéndose señalar que, el período de emisión de la señal satelital de la mencionada nave, oscilaba en espacios de cada diez minutos aproximadamente, lo que demuestra que aún este período, no resulta ser el apropiado para validar los hechos antes, durante o después de la ocurrencia de un siniestro acuático.

### **3.3 Descripción de los resultados de la técnica de análisis jurisprudencial:**

#### **Análisis de Fuente Normativa**

#### **Objetivo Jurídico General**

**Determinar la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao, entre los años 2010 al 2013.**

#### **La Constitución Política del Perú 1993**

El artículo 139°.- Establece que son principios y derechos de la función jurisdiccional:

El numeral 3 del mencionado artículo, establece: "La observancia del debido proceso y la tutela jurisdiccional", en este sentido:



[...] Ninguna persona puede ser desviada de la jurisdicción predeterminada por la ley, ni sometida a procedimiento distinto de los previamente establecidos, ni juzgada por órganos jurisdiccionales de excepción, ni por comisiones especiales creadas al efecto, cualquiera sea su denominación.

### **La Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General:**

En su artículo V. "Fuentes del Procedimiento Administrativo":

En el numeral 2.4 del mismo modo, establece que son fuentes: "Los Decretos Supremos y demás normas reglamentarias de otros poderes del Estado".

### **El Decreto Legislativo N° 1272**

Norma que Modifica la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General:

En su artículo IV, Principios del Procedimiento Administrativo, en el numeral 1.11 Principio de Verdad Material, por el cual se establece que:

[...] En el procedimiento, la Autoridad Administrativa competente, verificará plenamente, los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, adoptando las medidas probatorias conforme a ley, a pesar de no haber sido propuesta por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.

### **La Sentencia del Tribunal Constitucional, Expediente N° 03997-2013-PHC/TC**

Sentencia de fecha 2 de noviembre de 2015, en el Fundamento 6, establece:

[...] Que existe un derecho constitucional a probar, aunque no autónomo, orientado por los fines propios de la observancia o tutela del derecho al debido proceso. Constituye un derecho básico de los justiciables de producir la prueba, relacionada con los hechos que configuran su pretensión o su defensa.

### **Objetivo Jurídico Específico 1**

**Analizar qué efectos jurídicos para los administrados representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana, respecto de nave extranjera, en casos de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú.**

Decreto Supremo N° 008-2011-DE, de fecha 08 de julio de 2011 y su Reglamento, por el cual, entre otros, se establece:

- a) Las disposiciones pertinentes, con el propósito de ejercer control del tráfico acuático a través del sistema de posicionamiento automático de naves denominado Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático, que incluye la navegación, el acceso, la permanencia y salida de los naves que se encuentren ubicados en los puertos, fondeaderos y en aguas de soberanía, en las que el Estado peruano ejerce jurisdicción.
- b) Disponer de los medios probatorios, objetivos e irrefutables que, de ser el caso, permitirán dar inicio al correspondiente procedimiento administrativo.

Sentencia del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)

La empresa Inversiones El Gran Abanico S.R.L., ante el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, con escrito de fecha 27 de diciembre de 2012 y complementado con el escrito de fecha 05 de febrero de 2013, interpuso Denuncia contra el Ministerio de Defensa – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, por imposición de barrera burocrática de carácter ilegal carente de razonabilidad, relacionados con la obligación que todas las naves y artefactos marítimos, fluviales y lacustres deben instalar y mantener en funcionamiento un dispositivo de posicionamiento automático compatible con el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático, según lo señalado en el artículo 3° del Decreto Supremo N° 008-2011-DE.

En este sentido, el Instituto Nacional antes indicado, a través de su Resolución Final N° 0242-2013/CEB-INDECOPI de fecha 20 de junio de 2013, resuelve declarar que no constituye barrera burocrática ilegal, la obligación que las naves, artefactos marítimos, fluviales y lacustres, deban instalar y mantener en funcionamiento un dispositivo de posicionamiento automático compatible con el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático

## **Sentencia del Tribunal Constitucional**

El pronunciamiento de la Sentencia del Tribunal Constitucional de fecha 17 de enero de 2017, caso DICAPI – Colegio de Abogados del Callao, en el asunto “Demanda de Inconstitucionalidad contra el Decreto Legislativo N° 1147, tales como, los artículos 1°, 2°.1, 2°.4, 5°.5, 5°.6 y 5°.11, así como, las disposiciones complementarias finales Segunda y Tercera del mencionado decreto; del mismo modo, para efectos del presente estudio, resulta pertinente sin desmerecer el resto de artículos indicados, hacer mención que, el artículo 5° Funciones de la Autoridad Marítima Nacional, numeral 6), el cual dispone:

[...] Ejercer el ruteo, el control y la vigilancia del tráfico de naves, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas propulsadas y remolques en general en el medio acuático, incluyendo el canal de acceso y las áreas de fondeo en los puertos.

Dentro de este contexto jurídico, cabe precisar que para la existencia y efectos de control y vigilancia del tráfico marítimo en aguas jurisdiccionales peruanas, que comprende el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, el período de emisión de señal satelital de las naves, se encuentra normado en el Decreto Supremo N° 008-2011-DE

## **Objetivo Jurídico Específico 2**

**Establecer si la información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al derecho interno, relacionados con el abordaje entre naves, son valorados oportunamente en la administración de justicia en caso de abordaje ocurrido en aguas de dominio marítimo del Perú.**

## **Constitución Política del Perú**

El artículo 55°, establece que: “Los tratados celebrados por el Estado y en vigor, forman parte del Derecho Nacional”.

## **El Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar 1972**

Emitido por la Organización Marítima Internacional (OMI) en el año 1972, para establecer las reglas destinadas a prevenir exclusivamente los abordajes durante la navegación marítima; fue ratificada y aprobada como parte del derecho interno, con la promulgación del Decreto Ley N° 22712 de fecha 03 de octubre de 1979; y, el 09 de enero de 1980 entró en vigor para el Perú, el mismo que se encuentra vigente, de observancia obligatoria para las naves de bandera nacional y extranjera, y a su vez sirve de lineamiento normativo para que la Autoridad Marítima Nacional, determine las responsabilidades administrativas ante la ocurrencia de abordajes en aguas jurisdiccionales peruanas.

### **La Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General:**

En su artículo V. "Fuentes del Procedimiento Administrativo":

En el numeral 2.2 del indicado artículo, dispone que: "Los tratados y convenios internacionales incorporados al Ordenamiento Jurídico Nacional, son fuentes del procedimiento administrativo".

#### **IV. DISCUSIÓN**

## Objetivo General

**Objetivo General:** Determinar la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao, entre los años 2010 al 2013.

**Supuesto General:** El actual período de emisión de señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana, como medio probatorio, requiere de un período de transmisión de minuto por minuto, igual al de nave extranjera, para acreditar la responsabilidad de lo ocurrido en el abordaje marítimo en aguas jurisdiccionales peruanas.

## Discusión

A través de las interrogantes formuladas en la Entrevista, efectuada al Abogado Asesor Legal de la Capitanía de Puerto del Callao, se determinó que el Objetivo General y el Supuesto General del tema de investigación, relacionado con la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital emitida por las naves, pasa por un tema de evaluación de la tecnología satelital que es materia de aplicación, concluyendo, que minimizar el período de transmisión sería positivo.

En este mismo sentido, el Abogado Asesor Legal de la empresa SAFEPOR S.A.C., enfatizó que la información proveniente de los dispositivos técnicos a que hace mención la norma, son los que se constituyen en un “medio de prueba sumamente confiable”, señalando además, que si presentaren brechas o intervalos de frecuencia pierde eficacia probatoria, en este sentido, la concatenación y secuencia de hechos, resulta vital para determinar lo que aconteció antes, durante y después del acaecimiento, considerando por consiguiente que el flujo debe ser continuo e ininterrumpido para los diferentes tipos de naves.

Del mismo modo, el nominado Consultor Marítimo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, sostiene que la instalación de los dispositivos a bordo

de las naves, proporciona información muy real en casos de abordaje, la que de ser continúa relacionada con la navegación y posición de las naves, permitirá una mejor determinación de lo ocurrido, por lo que, no debe de existir diferencia en la emisión de la información satelital de las naves.

De lo antes glosado, se puede determinar que el período de emisión de señal satelital de naves, establecido en el Decreto Supremo N° 008-2011-DE y demás normas reguladoras, en instancia administrativa no estandariza el período de transmisión, el cual resulta necesario para determinar lo ocurrido antes, durante y después del abordaje marítimo en aguas jurisdiccionales peruanas.

En tal sentido, como lo advierten los entrevistados especialistas en el tema, este vacío incide en la aplicación de la determinación de responsabilidades, que si bien es cierto contamos con normas, leyes y tratados internacionales, no podemos dejar de señalar que la tecnología satelital, resulta ser indispensable, en el sentido, que la aplicación administrativa nacional, no reuniría los elementos jurídicos pertinentes para concluir que hechos verdaderamente ocurrieron.

#### **Objetivo Específico 1**

Analizar qué efectos jurídicos para los administrados, representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana, respecto de nave extranjera, en casos de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú.

#### **Supuesto Específico 1**

El actual período de emisión de señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana, posee valor probatorio limitado para la determinación de responsabilidades en los casos de abordaje con nave extranjera, en aguas de dominio marítimo del Perú.

#### **Discusión**

Continuando con la misma técnica, el Abogado Asesor Legal de la Capitanía de Puerto del Callao, determinó que con relación al Objetivo específico 1, el

posicionamiento satelital es un medio probatorio que aporta en la etapa correspondiente, el argumento fundamental para establecer las responsabilidades en el abordaje, siendo función de la entidad investigar los sucesos, siniestros y accidentes ocurridos en el medio acuático para determinar sus causas y responsabilidades, con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana en el medio acuático.

Continuando con dicho propósito, el Abogado Asesor Legal de la empresa SAFEPOR S.A.C., refirió que si la información de la señal satelital es continua e ininterrumpida, el administrador del sistema de control de tráfico marítimo, podrá detectar situaciones que deban ser objeto de su atención e investigación y, si ello sucede así, se podrá generar la prueba que sirva para coadyuvar en el proceso que se abra por la comisión de actos ilícitos acontecidos en el medio acuático.

Del mismo modo, el Consultor Marítimo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, argumentó que, el posicionamiento satelital es una información de mucho valor en el proceso de investigación de los siniestros acuáticos, y como tal, debe considerarse una herramienta útil para su resolución.

De lo antes ilustrado, se puede establecer que el actual período de emisión de la señal satelital de las naves, que si ésta es continua e ininterrumpida, se generará la debida prueba, la que contribuirá jurídicamente en los procesos aperturados.

De lo expuesto en su conjunto, en relación al Objeto Especifico 1, resulta imprescindible observar que el Decreto Supremo N° 008-2011-DE de fecha 08 de julio del 2011, requiere una modificatoria en cuanto al periodo de transmisión de la señal de posicionamiento satelital.

#### Objetivo Especifico 2

Establecer si la información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al derecho interno, relacionados con el abordaje entre naves, son valorados oportunamente en la administración de justicia en caso de abordaje ocurrido en aguas de dominio marítimo del Perú.



### Supuesto Específico 2

La información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional, incorporados al derecho interno relacionados con el abordaje entre naves, no son valorados oportunamente en la administración de justicia, en caso de abordaje ocurrido en aguas de dominio marítimo del Perú.

### Discusión

A través del uso de la Entrevista, el Abogado, Asesor Legal de la Capitanía de Puerto del Callao, sostiene que, es el Juzgador el responsable de analizar, así como evaluar las resoluciones administrativas contemplando el margen discrecional del que goza para su consideración al momento de fallar; así como, opinar que el Juzgador debe ser especializado en la materia de Derecho Marítimo, y que para proceder a la creación de Juzgados o Tribunales de dicha naturaleza, deberá aprobarse la Ley de Navegación.

Continuando el trabajo de investigación, el Abogado (Mg.) Asesor Legal en Derecho Marítimo de la empresa SAFEPORT S.A.C., consideró que las resoluciones administrativas, constituyen elementos de prueba en el análisis jurídico que quepa hacerse en el proceso judicial; del mismo modo, mencionó que la normativa internacional relacionada con el abordaje marítimo, se encuentra basada en la práctica y experiencia marinera internacional, la misma que, requerirá de un análisis jurídico especializado; con relación a la creación de Juzgados Especializados, opinó que sería lo ideal o en caso contrario, los procedimientos administrativos, sean lo más prolijo y detallado posible en cuanto a hechos, reglas y normas quebrantadas, de manera tal, que la labor de los jueces se facilite a tiempo para investigar y adoptar responsabilidades de naturaleza civil o penal.

De lo antes indicado, puede concluir el entrevistado que, las resoluciones administrativas emitidas con relación al abordaje marítimo, constituyen elementos probatorios a ser analizados jurídicamente por personal debidamente especializado, así como, indicar que la creación de Juzgados Especializados sería lo ideal.

En este sentido, se debe de precisar, que para el desarrollo e investigación de los siniestros acuáticos, entre ellos el abordaje, se requiere que los diferentes operadores de justicia y profesionales del derecho, se encuentren debidamente capacitados y familiarizados con la terminología marítima, navegación electrónica, así como, de las diferentes etapas del procedimiento llevado a cabo en instancia administrativa, entre ellas, el interrogatorio marítimo.

## **V. CONCLUSIONES**

**Primera:**

El actual período de emisión de señal de posicionamiento satelital de nave peruana, debe ser estandarizado a minuto por minuto, en igual período al de nave extranjera, con el fin de determinar los acontecimientos ocurridos antes, durante y después del siniestro acuático.

**Segunda:**

La señal de posicionamiento satelital de naves, es un medio probatorio sumamente confiable por transmitir información encriptada que no admite su quebrantamiento; pero a su vez, no permite una reconstrucción exacta de los hechos ocurridos.

**Tercera:**

El análisis jurídico de la información intergubernamental, de la normativa nacional e internacional, que forman parte integrante del Derecho interno, requiere de personal debidamente especializado, para ser más dinámico.

## **VI. RECOMENDACIONES**

**Primera:**

Sugerir la modificatoria en parte del Decreto Supremo N° 008-2011 DE, con el propósito de estandarizar el período de transmisión de la señal de posicionamiento satelital de las naves, a intervalos de tiempo de minuto por minuto.

**Segunda:**

La información relacionada con la señal de posicionamiento satelital, al ser analizada y convertirse en medio probatorio eficaz, permitirá a las partes establecer los hechos ocurridos antes, durante y después del siniestro acuático.

**Tercera:**

El mundo globalizado en el cual nos desarrollamos actualmente, así como, el incremento de la actividad acuática nacional e internacional en aguas jurisdiccionales peruanas, demandará de la experiencia de profesionales especializados en Derecho Marítimo.

## **VII. REFERENCIAS**

## **7.1 Fuentes Primarias:**

### **7.1.1 Entrevistas**

Luis Pedemonte Hurtado (Callao, mayo de 2017)

Luis Changanaquí Armendáriz (Callao, mayo de 2017)

Walter Vera Tudela de la Gala (Callao, mayo de 2017)

## **7.2 Fuentes Secundarias:**

Basadre A., J. (2010). Derecho internacional privado. Perú. Editorial Ediciones Legales E.I.R.L.

Carbonell O., E. (2015). Elementos del derecho comercial. Perú. Editorial ARA Editores E.I.R.L.

Cosio, J., E. (2017). Curso de Derecho Aduanero. Perú. Editorial Jurista Editores E.I.R.L.

Gabaldón G., J. (2012). Curso de derecho marítimo internacional. España. Editorial Marcial Pons – Ediciones Jurídicas y Sociales S.A.

González, Oseda, Ramírez y Gave (2014). ¿Cómo aprender y enseñar investigación científica?. Perú. Editorial Soluciones Gráficas S.A.C.

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista P., (Ed) (2014). Metodología de la investigación. (6ta ed). México. Editorial Interamericana Editores S.A. de C.V.

Hinostroza M., A., (Ed) (2010). La prueba documental en el proceso civil. (2da ed). Perú. Editorial San Marcos

Morón, U., J. (Ed) (2015). Comentarios a la ley del procedimiento administrativo general. (11ma ed). Perú. Editorial Imprenta Editora El Buho E.I.R.L.

Novak, F. y García-Corrochano, L. (Ed) (2016). Derecho Internacional Público. (2da ed). Perú. Editorial Tinco S.A.

Real, D., J. (Ed) (2002). Manual de conocimientos marinos. (3ra ed). Argentina. Editorial Guardacostas – Buenos Aires

Taruffo, M., (2015) Teoría de la Prueba. Perú. Editorial ARA Editores E.I.R.L.



Valderrama, M., S. (2013). Pasos para elaborar proyectos de investigación científica cuantitativa, cualitativa y mixta. (2da ed). Perú: Editorial San Marcos.

Aige, M., (2014). *Los documentos electrónicos en el ámbito del proceso* (Tesis Doctoral). Recuperado de: <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/283190/tbam1de1.pdf;sequence=1>

Díaz, M. (2010). *El empleado público ante el procedimiento administrativo: deberes y obligaciones de buena administración* (Tesis Doctoral). Recuperado de: [http://gredos.usal.es/jspui/bitstream/10366/108955/1/DDAFP\\_Diaz\\_Diaz\\_MC\\_EIEmpleadoPublico.pdf](http://gredos.usal.es/jspui/bitstream/10366/108955/1/DDAFP_Diaz_Diaz_MC_EIEmpleadoPublico.pdf)

Quiñonez, C., (2015). *El abordaje: limitación de responsabilidad* (Trabajo Final de Grado). Recuperado de: <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/77732/EI%20abordaje.%20Limitaci%C3%B3n%20de%20responsabilidad.pdf?sequence=1>

Duarte, S. (2012). *Valoración probatoria de los documentos audiovisuales* (Tesis de Maestría). Recuperado de: <http://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2014/04/doctrina38625.pdf>

Taruffo, M. (15 de julio de 2015) ¿y cuando la prueba es ilícita, es favorable a la inocencia del inculpado, sin embargo no es tomada en cuenta por el juez? [Mensaje en un blog]. Recuperado de: <http://elblogdelaemp.blogspot.pe/2015/07/michele-taruffo-si-el-nivel-de-los.html>

Organización de las Naciones Unidas (ONU): Recuperado de:

<http://www.un.org/es/index.html>

Organización Marítima Internacional (IMO): Recuperado de:

<http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>

Organización Internacional del Trabajo (OIT): Recuperado de:

<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--es/index.htm>

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO): Recuperado de: <http://www.fao.org/home/es/>

Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Recuperado de:

<http://www.dicapi.mil.pe/>

Dirección de Hidrografía y Navegación, Recuperado de:

<https://www.dhn.mil.pe/>

Autoridad Portuaria Nacional: Recuperado de:

<https://www.apn.gob.pe/site/>

Sanidad Marítima Internacional: Recuperado de:

<http://www.minsa.gob.pe/?op=51&nota=16267>

Superintendencia Nacional de Migraciones: Recuperado de:

<https://www.migraciones.gob.pe/>

Intendencia de la Aduana Marítima del Callao: Recuperado de:

<http://www.cultura.gob.pe/es/tags/intendencia-de-la-aduana-maritima-del-callao>

Ministerio de la Producción: Recuperado de:

<http://www.produce.gob.pe/>

Instituto del Mar del Perú:

<http://www.imarpe.gob.pe/imarpe/>

Policía Nacional del Perú: Recuperado de:

<https://www.pnp.gob.pe/>

Ministerio Público: Recuperado de:

<http://www.mpfm.gob.pe/>

Poder Judicial: Recuperado de:

[https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/CorteSuprema/s\\_cortes\\_suprema\\_home/as\\_inicio/](https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/CorteSuprema/s_cortes_suprema_home/as_inicio/)

Ministerio de Relaciones Exteriores: Recuperado de:

<http://www.rree.gob.pe/SitePages/home.aspx>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo: Recuperado de:

<http://www.mincetur.gob.pe/>

## **ANEXOS**

MATRIZ DE CONSISTENCIA PARA ELABORACIÓN DE INFORME DE TESIS

NOMBRE DEL ESTUDIANTE: Juan Carlos Farro Durand  
 FACULTAD/ESCUELA: Derecho

<b>TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN</b>	La señal de posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao años 2010-13
<b>PROBLEMA GENERAL</b>	¿Cuál es la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao, entre los años 2010 al 2013?
<b>PROBLEMAS ESPECIFICOS</b>	<p>¿Qué efectos jurídicos para los administrados representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana, respecto de nave extranjera, en casos de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú?</p> <p>¿La información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al Derecho Interno, son valorados oportunamente en la administración de justicia en caso de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú?</p>
<b>OBJETIVO GENERAL</b>	Determinar cuál es la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves, en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao, entre los años 2010 al 2013.
<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<p>1.- Analizar qué efectos jurídicos para los administrados, representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana respecto de nave extranjera, en casos de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú?</p> <p>2.- Establecer si la información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al Derecho Interno, son valorados oportunamente en la administración de justicia, en caso de abordaje ocurrido en aguas de dominio marítimo del Perú?</p>
<b>SUPUESTO GENERAL</b>	El actual período de emisión de señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana, como medio probatorio, requiere de un período de transmisión de minuto por minuto, igual al de nave extranjera, para acreditar la responsabilidad de lo ocurrido en el abordaje marítimo en aguas jurisdiccionales peruanas.
	1.- El actual período de emisión de señal de posicionamiento satelital de nave anchovetera peruana,

<p><b>SUPUESTOS ESPECIFICOS</b></p>	<p>posee valor probatorio limitado en la determinación de responsabilidades en los casos de abordaje con nave extranjera en aguas de dominio marítimo del Perú.</p> <p>2.- La información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al Derecho Interno, relacionados con el abordaje entre naves, no son valorados oportunamente en la administración de justicia, en caso de abordaje en aguas de dominio marítimo del Perú.</p>
<p><b>DISEÑO DEL ESTUDIO</b></p>	<p>La teoría fundamentada, resulta de los hallazgos que se desprenden en la etapa de investigación, por lo tanto, no es lineal, se inicia con las primeras preposiciones, y en la etapa de la entrevista pueden surgir otras preposiciones, en la que a veces se retorna al campo de estudio con el propósito de obtener mejores datos (Valderrama, 2013, pp. 297-298).</p>
<p><b>CARACTERIZACIÓN DE LOS SUJETOS</b></p>	<p>Las personas que conforman el escenario de estudio de la presente investigación son profesionales especialistas en Derecho Marítimo, conocedores de temas relacionados a la materia de investigación, dada su larga trayectoria y experiencia en el desarrollo e investigación de siniestros acuáticos.</p>
<p><b>MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS</b></p>	<p>Método analítico, que consiste en la disgregación de la información total, para estudiar el objeto de estudio, de tal manera, que dicha información se presenta en forma natural sin modificaciones.</p> <p>Método hermenéutico, es la estructura de conceptos de cada elemento que examinará dentro de un todo, es decir que el particular se ve como un todo y el todo se ve como particular.</p> <p>Método sistemático, es un procedimiento que consiste en ordenar conceptos, normas, pensamientos bajo el análisis de un conjunto de sistemas, para interpretar y estructurar las propiedades de esta investigación.</p>
<p><b>RESULTADOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sugerir la modificatoria en parte del Decreto Supremo N° 008-2011 DE, con el propósito de estandarizar el período de transmisión de la señal de posicionamiento satelital de las naves, a intervalos de tiempo de minuto por minuto.</li> <li>- La información relacionada con la señal de posicionamiento satelital, al ser analizada y convertirse</li> </ul>

	<p>en medio probatorio eficaz, permitirá a las partes establecer los hechos ocurridos antes, durante y después del siniestro acuático.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El mundo globalizado en el cual nos desarrollamos actualmente, así como, el incremento de la actividad acuática nacional e internacional en aguas jurisdiccionales peruanas, demandará de la experiencia de profesionales especializados en Derecho Marítimo.</li> </ul>
<p>CONCLUSIONES</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El actual período de emisión de señal de posicionamiento satelital de nave peruana, debe ser estandarizado a minuto por minuto, en igual período al de nave extranjera, con el fin de determinar los acontecimientos ocurridos antes, durante y después del siniestro acuático.</li> <li>- La señal de posicionamiento satelital de naves, es un medio probatorio sumamente confiable por transmitir información encriptada que no admite su quebrantamiento; pero a su vez, no permite una reconstrucción exacta de los hechos ocurridos.</li> <li>- El análisis jurídico de la información intergubernamental, de la normativa nacional e internacional, que forman parte integrante del Derecho interno, requiere de personal debidamente especializado, para ser más dinámico.</li> </ul>

**VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**
**I. DATOS GENERALES**

- 1.1. Apellidos y Nombres: .....
- 1.2. Cargo e institución donde labora: .....
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: GUÍA DE ENTREVISTA
- 1.4. Autor(A) de Instrumento: .....

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.													
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.													
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.													
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.													
9. METODOLOGIA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.													
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

--	--

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :**

%
---

 \_\_\_\_\_  
 FIRMA DEL EXPERTO

D.N.I. No.....

87

Teléfono: .....

**VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**
**I. DATOS GENERALES**

- 1.1. Apellidos y Nombres: Juan Carlos Farro Durand
- 1.2. Cargo e institución donde labora: Asesor de Tiempo Completo
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: "El posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao años 2010-2013"
- 1.4. Autor del Instrumento: Juan Carlos Farro Durand

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.													X
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.													1
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													2
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													✓
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													✓
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.													✓
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													✓
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.													✓
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													✓

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

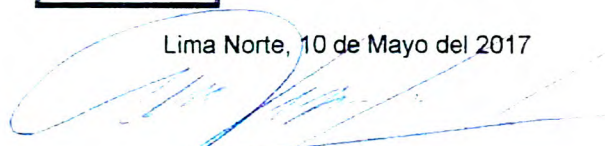
- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

X

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

99,50 %
---------

Lima Norte, 10 de Mayo del 2017


**FIRMA DEL EXPERTO**

 D.N.I. N° 42377796

 Teléfono: 520712570



**VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**
**I. DATOS GENERALES**

- 1.1. Apellidos y Nombres: RODOLFO GUERRERAZ MILDA YC LANDA
- 1.2. Cargo e institución donde labora: DOCENTE FC - UCV LIMA NORTE
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: "El posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao años 2010-2013"
- 1.4. Autor del Instrumento: Juan Carlos Farro Durand

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		4 0	4 5	5 0	5 5	6 0	6 5	7 0	7 5	8 0	8 5	9 0	9 5	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.										X			
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.											X		
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.									X				
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.											X		
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.											X		
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.											X		
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

Si
No

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

70.50 %
---------

Lima Norte, 10 de Mayo del 2017

  
 \_\_\_\_\_  
 FIRMA DEL EXPERTO  
 D.N.I. N° 7960596  
 Teléfono: 949158851

**VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**
**I. DATOS GENERALES**

- 1.1. Apellidos y Nombres: Israel B. César
- 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente UCV
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: "El posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao años 2010-2013"
- 1.4. Autor(A) de Instrumento: Juan Carlos Farro Durand

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.										X			
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.										X			
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.										X			
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.										X			
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales										X			
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.										X			
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.										X			
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.										X			
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.										X			
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.										X			

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

85 %
------

Lima Norte, 10 de Mayo del 2017

FIRMA DEL EXPERTO

 D.N.I. No 10.79162111

 Teléfono: 997222199

**VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**
**I. DATOS GENERALES**

- 1.1. Apellidos y Nombres: .....
- 1.2. Cargo e institución donde labora: .....
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE NORMATIVA.
- 1.4. Autor(A) de Instrumento: .....

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.													
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.													
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.													
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.													
9. METODOLOGIA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.													
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

- El instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación


**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

%
---

 \_\_\_\_\_  
**FIRMA DEL EXPERTO**

D.N.I. No.....

Teléfono: .....

### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

**I. DATOS GENERALES**

- 1.1. Apellidos y Nombres: NAMUENHE CALZADO, CLARA ISABEL
- 1.2. Cargo e institución donde labora: CENTRO DE ANALÍTICAS - I.V. - UCV
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: GUÍA DE ANÁLISIS FUENTE NARRATIVA
- 1.4. Autor(A) de Instrumento: JUAN CARLOS FARFÁN DURLAND

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :**

90 %
------

Lima, 30 de JUNIO del 2017

Clara L. Namuente Cruzado  
ABOGADA

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 55586729 Telf: 972001675

**VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**
**I. DATOS GENERALES**

- 1.1. Apellidos y Nombres: Chavez Sánchez Jaime Elider
- 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente - UCV
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE NORMADA SIN
- 1.4. Autor(A) de Instrumento: JUAN CARLOS FARIAS DURAN

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.											X		
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.											X		
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.											X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.											X		
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales											X		
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.											X		
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.											X		
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.											X		
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.											X		
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.											X		

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

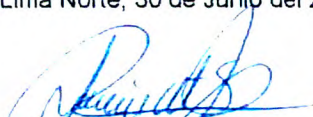
- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

90 %
------

Lima Norte, 30 de Junio del 2017




---

**FIRMA DEL EXPERTO**

 D.N.I. No 08676402

 Teléfono: 964766457

**VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**

**I. DATOS GENERALES**

1.1. Apellidos y Nombres: KRADEL ORTIZ ROSA CESAR LAUREN  
 1.2. Cargo e institución donde labora: DE CENTRO LCV  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: CUA DEL ALUMNO EN ESTE MOMENTO  
 1.4. Auto(A) de Instrumento: Telara (CASA FAMILIA ROSA)

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MÍNIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.													
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.													
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.													
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.													
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.													
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación


**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :**

%
---

Lima, ..... del 2017

**FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE**

DNI No ..... Telf: 922222222



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**GUÍA DE ENTREVISTA**

**EL POSICIONAMIENTO SATELITAL DE NAVES EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DEL ABORDAJE MARÍTIMO EN EL PUERTO DEL CALLAO AÑOS 2010-2013**

**INSTITUCIÓN:**

---

**ENTREVISTADO:**

---

**CARGO:**

---

La presente investigación tiene como finalidad conocer su opinión acerca de:  
**EL POSICIONAMIENTO SATELITAL DE NAVES EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO POR ABORDAJE MARÍTIMO EN EL PUERTO DEL CALLAO AÑOS 2010-2013.**

**OBJETIVO GENERAL:**

Determinar la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao, entre los años 2010 al 2013.

1.- ¿Considera Usted, que el Decreto Supremo N° 008-2011-DE, de fecha 08 de julio del 2011 y demás normas reguladoras de la señal de posicionamiento satelital de naves, resulta ser un medio probatorio indubitable en la determinación de responsabilidades administrativas en casos de abordaje marítimo?:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2.- ¿Estima Usted, que el período de transmisión de 15 minutos aproximadamente para nave pesquera anchovetera peruana, requiere ser minimizado a fin de acreditar

fehacientemente la responsabilidad administrativa en los hechos ocurridos en el abordaje marítimo?:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

3.- ¿Cree Usted, que la normativa relacionada con el posicionamiento satelital, debe estandarizar el periodo de transmisión para naves nacionales y extranjeras?:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**OBJETIVO ESPECÍFICO N° 1:**

Analizar qué efectos jurídicos para los administrados, representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave pesquera anchovetera peruana respecto de nave mercante extranjera, en casos de abordaje marítimo en aguas de dominio marítimo del Perú.

4.- ¿Cree Usted, que al minimizarse el periodo de transmisión de posicionamiento, se determine jurídicamente la supuesta comisión de actos ilícitos en aguas de dominio marítimo del Perú?:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

5.- ¿Estima Usted, que el posicionamiento satelital como medio probatorio debe esclarecer hechos jurídicos ocurridos antes, durante y después del abordaje marítimo, para un mejor resolver jurídico?

.....



.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

6.- ¿Estima Usted que las conclusiones administrativas relacionadas con el abordaje marítimo, son valoradas oportunamente cuando el conflicto de intereses de las partes se ventile en vía judicial?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**OBJETIVO ESPECÍFICO N° 2:**  
Establecer si la información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al Derecho interno relacionados con el abordaje entre naves, son valorados oportunamente en la administración de justicia en caso de abordaje ocurrido en aguas de dominio marítimo del Perú.

7.- ¿Considera Usted, que las resoluciones administrativas sirven de lineamiento jurídico para el análisis y procesamiento de responsabilidades en vía judicial?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

8.- ¿Cree Usted, que la normativa internacional relacionada con el abordaje marítimo requiere de un análisis jurídico por personal debidamente especializado?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

.....

9.- **¿Considera Usted, que se debe crear un Juzgado Especializado en Derecho Marítimo, para resolver los conflictos derivados de las actividades que se desarrollan en aguas de dominio marítimo del Perú?:**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Juan Carlos Farro Durand <jfarrod@gmail.com>

---

## Formato de Entrevista UCV

Luis Pedemonte <lpedemonte@hotmail.com>  
Para: Juan Carlos Farro Durand <jfarrod@gmail.com>

14 de mayo de 2017, 12:16

Estimado Juan Carlos:

Adjunto respuestas.

Para tu revisión, formulo un par de comentarios en la primera pregunta.

Saludos

← Luis Pedemonte

---

De: Juan Carlos Farro Durand <jfarrod@gmail.com>  
Enviado: jueves, 11 de mayo de 2017 22:02  
Para: Luis Pedemonte  
Asunto: Formato de Entrevista UCV

[El texto citado está oculto]

---

 JUAN CARLOS FARRO - FORMATO DE ENTREVISTA UCV.docx  
58K

**GUÍA DE ENTREVISTA**

**EL POSICIONAMIENTO SATELITAL DE NAVES EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DEL ABORDAJE MARÍTIMO EN EL PUERTO DEL CALLAO AÑOS 2010-2013**

**INSTITUCIÓN:** CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO  
**ENTREVISTADO:** LUIS ALEJANDRO PEDEMONTE HURTADO  
**CARGO:** ASESOR LEGAL

---

La presente investigación tiene como finalidad conocer su opinión acerca de:  
**EL POSICIONAMIENTO SATELITAL DE NAVES EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO POR ABORDAJE MARÍTIMO EN EL PUERTO DEL CALLAO AÑOS 2010-2013.**

**OBJETIVO GENERAL:**

Determinar la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao, entre los años 2010 al 2013.

- 1.- ¿Considera Usted, que el Decreto Supremo N° 008-2011-DE, de fecha 08 de julio del 2011 y demás normas reguladoras de la señal de posicionamiento satelital de naves, resulta ser un medio probatorio indubitable en la determinación de responsabilidades administrativas en casos de abordaje marítimo?:

No podemos considerar que la información que registra el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático – SIMTRAC, constituya un medio probatorio indubitable o fehaciente, puesto que significaría que no admite

prueba en contrario, lo cual vulnera el derecho de prueba, defensa y debido proceso. Si hacemos una interpretación de esa naturaleza estaríamos vulnerando el texto constitucional.

- 2.- ¿Estima Usted, que el período de transmisión de 15 minutos aproximadamente para nave pesquera anchovetera peruana, requiere ser minimizado a fin de acreditar fehacientemente la responsabilidad administrativa en los hechos ocurridos en el abordaje marítimo?:

Reiterando lo expuesto en la anterior respuesta sobre el término indubitable, estimo que establecer que el período de transmisión sea menor de 15 minutos pasa por un tema de evaluación de la tecnología que es materia de aplicación, haciendo las comparaciones con las experiencias de los países vecinos y de aquellos otros estados miembros de la OMI que utilizan el sistema de seguimiento marítimo vía satélite de cobertura mundial LRIT (Long Range Identification and Tracking). Por ejemplo, la Autoridad Marítima de Chile considera que conforme a los estudios realizados y a los resultados obtenidos los equipos que emplean tecnología IRIDIUM, tienen una mejor respuesta.

Resulta evidente que minimizar el período de transmisión sería positivo.

- 3.- ¿Cree Usted, que la normativa relacionada con el posicionamiento satelital, debe estandarizar el período de transmisión para naves nacionales y extranjeras?:

Así debería de ser; pero pasa por el aspecto tecnológico referido en la anterior respuesta.

**OBJETIVO ESPECÍFICO N° 1:**

Analizar qué efectos jurídicos para los administrados, representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave pesquera anchovetera peruana respecto de nave mercante extranjera, en casos de abordaje marítimo en aguas de dominio marítimo del Perú.

- 4.- ¿Cree Usted, que al minimizarse el período de transmisión de posicionamiento, se determine jurídicamente la supuesta comisión de actos ilícitos en aguas de dominio marítimo del Perú?:

El establecer que el período transmisión sea menor de 15 minutos, siempre que la tecnología lo permita, posibilitaría obtener una información más detallada, que coadyuvaría a que este elemento de prueba sea más preciso para determinar infracciones administrativas o la comisión de delitos.

- 5.- ¿Estima Usted, que el posicionamiento satelital como medio probatorio debe esclarecer hechos jurídicos ocurridos antes, durante y después del abordaje marítimo, para un mejor resolver jurídico?

El posicionamiento satelital es un medio probatorio que aporta en la etapa correspondiente, un argumento fundamental para establecer responsabilidades.

- 6.- ¿Estima Usted que las conclusiones administrativas relacionadas con el abordaje marítimo, son valoradas oportunamente cuando el conflicto de intereses de las partes se ventile en vía judicial?

Debe de tenerse presente que el artículo 848° del Código de Comercio establece que la acción para el resarcimiento de los daños y perjuicios que se deriven de los abordajes, no podrá admitirse si no se presenta dentro de las 24 horas, protesta o declaración ante la autoridad competente del punto en que tuviere lugar el abordaje; o la del primer puerto de arribada del buque, siendo en el Perú y ante el Cónsul peruano si ocurriese en el extranjero.

El Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitánías y Guardacostas, contempla en el numeral 7) del artículo 5°, que es función de la Autoridad Marítima el investigar los sucesos, siniestros y accidentes ocurridos en el medio acuático, para determinar sus causas y responsabilidades, con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana en el medio acuático y la protección del medio ambiente acuático.

En consecuencia, los jueces valoran debidamente las conclusiones a las que arriba la Autoridad Marítima Nacional como consecuencia de sus investigaciones.

**OBJETIVO ESPECÍFICO N° 2:**

Establecer si la información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al Derecho interno relacionados con el abordaje entre naves, son valorados oportunamente en la administración de justicia en caso de abordaje ocurrido en aguas de dominio marítimo del Perú.

- 7.- ¿Considera Usted, que las resoluciones administrativas sirven de lineamiento jurídico para el análisis y procesamiento de responsabilidades en vía judicial?

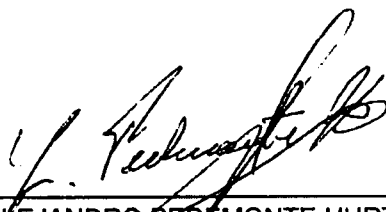
En concordancia con lo expuesto en la anterior respuesta, es el juzgador el responsable de analizar y evaluar las resoluciones administrativas contemplando el margen discrecional del que goza para considerarlas al momento de fallar.

- 8.- ¿Cree Usted, que la normativa internacional relacionada con el abordaje marítimo requiere de un análisis jurídico por personal debidamente especializado?

Considero que la pregunta va dirigida en el sentido que el juzgador debe de ser especializado en la materia; en ese caso opino positivamente.

9.- ¿Considera Usted, que se debe crear un Juzgado Especializado en Derecho Marítimo, para resolver los conflictos derivados de las actividades que se desarrollan en aguas de dominio marítimo del Perú?:

Para proceder con la creación de Juzgados o Tribunales de dicha naturaleza, previamente deberá de aprobarse la Ley de Navegación.



---

LUIS ALEJANDRO PEDEMONTE HURTADO  
ABOGADO  
REG. CAL 12072



Juan Carlos Farro Durand <jfarrod@gmail.com>

## Formato de Entrevista

Luis Changanahui <lmcha@safeport.com.pe>  
Para: Juan Carlos Farro Durand <jfarrod@gmail.com>

24 de mayo de 2017, 17:01

Sr. Farro,

Muchas gracias.

En el adjunto va el archivo siguiente:

➤ 170524 -1139 FORMATO DE ENTREVISTA UCV Changanahui

Slds.,

Luis Marcial Changanahui Almendáriz  
Abogado

Safeport s.a.c  
José Del Llano Zapata 191-B

San Isidro, Lima 27

(511) 422 8704 Teléfono

(511) 221 7979 Fax

(51) 998 309 939 Móvil

lmcha@safeport.com.pe

---

De: Juan Carlos Farro Durand [mailto: ]  
Enviado el: miércoles, 24 de mayo de 2017 12:56 p.m.  
Para: Luis Changanahui < >  
Asunto: Re: Formato de Entrevista

Estimado Doctor,

buenos días:





**GUÍA DE ENTREVISTA**

**EL POSICIONAMIENTO SATELITAL DE NAVES EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DEL ABORDAJE MARÍTIMO EN EL PUERTO DEL CALLAO AÑOS 2010-2013**

INSTITUCIÓN: SAFEPORT S.A.C.

---

ENTREVISTADO: LUIS MARCIAL AUGUSTO CHANGANAQUÍ ALMENDÁRIZ

---

CARGO: ABOGADO – CAL 9291 – CAC 1680

---

La presente investigación tiene como finalidad conocer su opinión acerca de:

**EL POSICIONAMIENTO SATELITAL DE NAVES EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO POR ABORDAJE MARÍTIMO EN EL PUERTO DEL CALLAO AÑOS 2010-2013.**

**OBJETIVO GENERAL:**

Determinar la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao, entre los años 2010 al 2013.

- 1.- ¿Considera Usted, que el Decreto Supremo N° 008-2011-DE, de fecha 08 de julio del 2011 y demás normas reguladoras de la señal de posicionamiento satelital de naves, resulta ser un medio probatorio indubitable en la determinación de responsabilidades administrativas en casos de abordaje marítimo?:

La información proveniente de los dispositivos o aparatos técnicos a que el decreto supremo refiere es la que se constituye en 'medio de prueba sumamente confiable'.

Prefiero no referir a 'medio de prueba indubitable' y tampoco a 'medio de prueba irrefutable', porque la certeza del hecho que se esté buscado determinar sólo se podrá establecer examinado y analizando todas las pruebas en su conjunto.

Asimismo, bajo condiciones de funcionamiento y operatividad normales, el dispositivo o aparato utilizado dará información exacta y precisa respecto a su propósito, pero para la determinación de la responsabilidad administrativa, civil o penal no necesariamente será el único medio de prueba a considerar, sea se trate de abordajes u otros acaecimientos o imputaciones de comisión de actos ilícitos.

- 2.- **¿Estima Usted, que el período de transmisión de 15 minutos aproximadamente para nave pesquera anchovetera peruana, requiere ser minimizado a fin de acreditar fehacientemente la responsabilidad administrativa en los hechos ocurridos en el abordaje marítimo?:**

La información proveniente de los dispositivos o aparatos técnicos que tenga brechas o intervalos en secuencia pierde eficacia probatoria, especialmente en casos de abordajes donde la concatenación y secuencia de hechos es vital para determinar lo que en términos de navegación aconteció antes, durante y después del acaecimiento.

- 3.- **¿Cree Usted, que la normativa relacionada con el posicionamiento satelital, debe estandarizar el período de transmisión para naves nacionales y extranjeras?:**

Por lo referido, considero que el flujo continuo e ininterrumpido de información proveniente de los dispositivos y aparatos técnicos en cuestión es fundamental. Y ese criterio debiera primar a efecto que no haya normativa que estatuya aplicación diferente, sea se trate de naves o artefactos navales nacionales o extranjeras, o de naves mercantes, pesqueras, etc. La normativa tampoco debería generar excepciones en términos de arqueo bruto, lugar o tiempo de operación de las naves.

El tema del costo estará siempre presente. No obstante, siendo el medio acuático uno de riesgo constante e inminente para toda embarcación, la información proveniente de los dispositivos en cuestión es ayuda fundamental para la navegación y para la seguridad en general.

**OBJETIVO ESPECÍFICO N° 1:**

Analizar qué efectos jurídicos para los administrados, representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave pesquera anchovetera peruana respecto de nave mercante extranjera, en casos de abordaje marítimo en aguas de dominio marítimo del Perú.

- 4.- **¿Cree Usted, que al minimizarse el período de transmisión de posicionamiento, se determine jurídicamente la supuesta comisión de actos ilícitos en aguas de dominio marítimo del Perú?:**

Lo que creo es que si la información es continua e interrumpida, el administrador del SIMTRAC podrá estar en posición de detectar situaciones que deban ser objeto de su atención e investigación y, si ello sucede así, entonces se podrá generar la prueba que sirva para

coadyuvar en el proceso que se abra por la comisión de actos ilícitos acontecidos en el medio acuático.

- 5.- **¿Estima Usted, que el posicionamiento satelital como medio probatorio debe esclarecer hechos jurídicos ocurridos antes, durante y después del abordaje marítimo, para un mejor resolver jurídico?**

Si la información proviene de dispositivos o aparatos técnicos que fijan posición satelital en secuencia y sin brechas o intervalos, es previsible que tendrá importancia significativa para esclarecer lo que en términos de navegación aconteció antes, durante y después del abordaje. Y ello indudablemente ayudará a la resolución del caso materia de investigación.

- 6.- **¿Estima Usted que las conclusiones administrativas relacionadas con el abordaje marítimo, son valoradas oportunamente cuando el conflicto de intereses de las partes se ventile en vía judicial?**

Las conclusiones a que se llegan en los procedimientos administrativos no suelen ser apropiadamente valoradas cuando el conflicto se ventila en la vía judicial.

En mi experiencia, los jueces no someten la resolución administrativa a análisis. Por lo general, se limitan a aplicar la conclusión administrativa. Esa ausencia de análisis respecto a la resolución administrativa es la que lleva a que considere que las conclusiones administrativas relacionadas con abordajes marítimos no son valoradas apropiadamente ante el Poder Judicial.

Las causas de ello son diversas, entre las cuales se incluye aquella expresada en el sentido que si la resolución administrativa es firme y no ha sido llevada a proceso contencioso administrativo, no tiene por qué ser sometida a crítica u análisis por el juzgado; es decir que el juez simplemente se limita a aplicar su conclusión.

#### **OBJETIVO ESPECÍFICO N° 2:**

Establecer si la información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al Derecho interno relacionados con el abordaje entre naves, son valorados oportunamente en la administración de justicia en caso de abordaje ocurrido en aguas de dominio marítimo del Perú.

- 7.- **¿Considera Usted, que las resoluciones administrativas sirven de lineamiento jurídico para el análisis y procesamiento de responsabilidades en vía judicial?**

En mi opinión las resoluciones administrativas deben quedar circunscritas a la investigación de los hechos (acciones u omisiones) que llevaron a acaecimiento del abordaje (con especificación de las reglas y regulaciones que hubiesen sido quebrantadas) y a determinar la responsabilidad y sanción de carácter administrativa a que hubiese lugar. Pero siempre sin

entrar a cuestión alguna que importe opinar o concluir respecto a responsabilidad de naturaleza civil o penal, porque ello es asunto de jueces ordinarios.

En ese sentido considero que las resoluciones administrativas más que 'lineamiento jurídico' constituyen elemento de prueba a considerarse en el análisis jurídico que quepa hacerse en el proceso judicial.

**8.- ¿Cree Usted, que la normativa internacional relacionada con el abordaje marítimo requiere de un análisis jurídico por personal debidamente especializado?**

La normativa internacional relacionada con el abordaje, en especial la referente a la prevención de abordajes, está basada en la práctica y experiencia marinera internacional y respecto a la cual hay innumerables precedentes judiciales de cortes especializadas.

Por ello y como podría ser en cualquiera otra materia que requiera conocimiento idóneo, es indudable que la normativa requerirá de análisis profesional especializado. Si el enfoque fuese jurídico se necesitará de abogado especializado y si el enfoque fuese náutico se necesitara del conocimiento de hombre de mar experimentado.

**9.- ¿Considera Usted, que se debe crear un Juzgado Especializado en Derecho Marítimo, para resolver los conflictos derivados de las actividades que se desarrollan en aguas de dominio marítimo del Perú?:**

Sería lo ideal pero, en términos de cantidad, se estima que no hay número de causas que lo justifiquen.

Lo que tal vez podría resultar más eficaz es que en los procedimientos administrativos la investigación sea lo más prolija y detallada posible en cuanto a los hechos y reglas y normas quebrantadas, de manera tal que la labor de los jueces se facilite al tiempo que tengan que investigar y decidir respecto a responsabilidades de naturaleza civil o penal.

Lima, mayo 24 de 2017

**ABOGADO**  
  
Luis Marchal Changano del Almendarez  
Colegio de Lima - Reg. 9291  
Colegio de Callao - Reg. 1680  
DNI 0771028



Juan Carlos Farro Durand <jfarrod@gmail.com>

---

**Formato de Encuesta**

**WALTER VERA TUDELA** <wveratudela@hotmail.com>  
Para: Juan Carlos Farro Durand <jfarrod@gmail.com>

29 de mayo de 2017, 11:45

Juan Carlos, disculpa la demora.

Saludos,

Walter Vera Tudela

---

 **JC FARRO.docx**  
56K



**EL POSICIONAMIENTO SATELITAL DE NAVES EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DEL ABORDAJE MARÍTIMO EN EL PUERTO DEL CALLAO AÑOS 2010-2013**

**INSTITUCIÓN: DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS ACUÁTICOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS**

**ENTREVISTADO: WALTER VERA TUDELA DE LA GALA**

**CARGO: CAPITÁN DE NAVÍO SGC (r) - CONSULTOR MARÍTIMO**

---

La presente investigación tiene como finalidad conocer su opinión acerca de:  
**EL POSICIONAMIENTO SATELITAL DE NAVES EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO POR ABORDAJE MARÍTIMO EN EL PUERTO DEL CALLAO AÑOS 2010-2013.**

**OBJETIVO GENERAL:**

Determinar la problemática jurídica que genera el posicionamiento satelital de naves en el procedimiento administrativo por abordaje marítimo en el puerto del Callao, entre los años 2010 al 2013.

- 1.- ¿Considera Usted, que el Decreto Supremo N° 008-2011-DE, de fecha 08 de julio del 2011 y demás normas reguladoras de la señal de posicionamiento satelital de naves, resulta ser un medio probatorio indubitable en la determinación de responsabilidades administrativas en casos de abordaje marítimo?:

LO DISPUESTO EN EL DECRETO SUPREMO OBLIGA A LAS NAVES A CONTAR CON UN DISPOSITIVO PARA VERIFICAR LA POSICIÓN DE LA NAVE O EMBARCACIÓN DURANTE SU NAVEGACIÓN O FAENA DE PESCA, SEGÚN CORRESPONDA, Y PROPORCIONA INFORMACIÓN MUY REAL EN LOS CASOS DE OCURRENCIA DE SINIESTROS MARÍTIMOS.

- 2.- ¿Estima Usted, que el período de transmisión de 15 minutos aproximadamente para nave pesquera anchovetera peruana, requiere ser minimizado a fin de acreditar fehacientemente la responsabilidad administrativa en los hechos ocurridos en el abordaje marítimo?:

EL HECHO DE CONTAR CON UNA INFORMACIÓN MÁS CONTÍNUA SOBRE LA NAVEGACIÓN Y POSICIÓN DE LAS NAVES, NOS PERMITIRÁ UNA MEJOR DETERMINACIÓN DE LOS OCURRIDO. SERÍA CONVENIENTE CONOCER LAS ESPECIFICACIONES DE LOS EQUIPOS Y SI ES POSIBLE CONFIGURARLOS PARA LA EMISIÓN DE POSICIONES EN TIEMPOS MÁS REDUCIDOS.

- 3.- ¿Cree Usted, que la normativa relacionada con el posicionamiento satelital, debe estandarizar el período de transmisión para naves nacionales y extranjeras?:

NO DEBE HABER DIFERENCIA EN LAS EMISIONES DE LA INFORMACIÓN SOBRE EL POSICIONAMIENTO DE LAS NAVES, YA SEAN MERCANTES O DE PESCA.

**OBJETIVO ESPECÍFICO N° 1:**

Analizar qué efectos jurídicos para los administrados, representa el actual período de emisión de la señal de posicionamiento satelital de nave pesquera anchovetera peruana respecto de nave mercante extranjera, en casos de abordaje marítimo en aguas de dominio marítimo del Perú.

- 4.- ¿Cree Usted, que al minimizarse el período de transmisión de posicionamiento, se determine jurídicamente la supuesta comisión de actos ilícitos en aguas de dominio marítimo del Perú?:

EL CONTAR CON UNA INFORMACIÓN DE LA NAVEGACIÓN EN POSICIONES MÁS FRECUENTES, AYUDARÁ EN EL PROCESO INVESTIGATORIO.

- 5.- ¿Estima Usted, que el posicionamiento satelital como medio probatorio debe esclarecer hechos jurídicos ocurridos antes, durante y después del abordaje marítimo, para un mejor resolver jurídico?

EL POSICIONAMIENTO SATELITAL ES UNA INFORMACIÓN DE MUCHO VALOR EN EL PROCESO DE INVESTIGACIÓN DEL SINIESTRO ACUÁTICO Y, COMO TAL, DEBE CONSIDERARSE UNA HERRAMIENTA ÚTIL PARA SU RESOLUCIÓN.

- 6.- ¿Estima Usted que las conclusiones administrativas relacionadas con el abordaje marítimo, son valoradas oportunamente cuando el conflicto de intereses de las partes se ventile en vía judicial?

LA AUTORIDAD MARÍTIMA LOCAL QUE RESUELVE UN SINIESTRO ACUÁTICO, LO HACE DESDE EL PUNTO DE SEGURIDAD Y PARA SABER PORQUÉ OCURRIÓ, COMO CONSECUENCIA DE SU INVESTIGACIÓN EMITE SU FALLO.

SI POSTERIORMENTE LAS PARTES INVOLUCRADAS LLEVAEN ESTA RESOLUCIÓN A LA VÍA JUDICIAL, SI LO ESTIMAN CONVENIENTE. PDRÁ SER TOMADA EN CUENTA.

**OBJETIVO ESPECÍFICO N° 2:**

Establecer si la información intergubernamental, el ordenamiento jurídico nacional e internacional incorporados al Derecho interno relacionados con el abordaje entre naves, son valorados oportunamente en la administración de justicia en caso de abordaje ocurrido en aguas de dominio marítimo del Perú.

- 7.- ¿Considera Usted, que las resoluciones administrativas sirven de lineamiento jurídico para el análisis y procesamiento de responsabilidades en vía judicial?

LAS RESOLUCIONES ADMINISTRATIVAS EMITIDAS POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA, RESUELVEN SOBRE EL HECHO OCURRIDO.

CORRESPONDE A LAS OTRAS INSTANCIAS QUE LAS PARTES INVOLUCRADAS DESEAN ACUDIR TOMAR EN CUENTA ESTA RESOLUCIÓN.

8.- ¿Cree Usted, que la normativa internacional relacionada con el abordaje marítimo requiere de un análisis jurídico por personal debidamente especializado?

SE HA EMITIDO MUCHA LEGISLACIÓN SOBRE LOS ABORDAJES MARÍTIMOS, DEJANDO A LOS ESTADOS LA LEGISLACIÓN SOBRE LO QUE OCURRE EN AGUAS INTERIORES.

NORMALMENTE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES, COMO POR EJEMPLO LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, ESTÁN EN CONSTANTE REVISIÓN DE LAS NORMAS EMITIDAS POR PERSONAL ALTAMENTE CALIFICADO.

9.- ¿Considera Usted, que se debe crear un Juzgado Especializado en Derecho Marítimo, para resolver los conflictos derivados de las actividades que se desarrollan en aguas de dominio marítimo del Perú?:

MAS QUE UN JUZGADO ESPECIALIZADO SE DEBERÍA PROMOVER LA CONFORMACIÓN DE UN TRIBUNAL MARÍTIMO COMO ÚLTIMA INSTANCIA JURÍDICA A LA QUE VOLUNTARIAMENTE SE SOMETEN LAS PARTES INVOLUCRADAS ANTES DE ACUDIR A LA VÍA JUDICIAL Y CUYO FALLO DEBERÍA SER INAPELABLE.



Anexo 5.1



◀ Retornar a la Búsqueda    🖨 Imprimir

TRATADO

Código:	0544-a
Título:	Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972.
Tipo de Tratado:	Multilateral
Lugar de Adopción :	Londres
Fecha de Adopción :	20/10/1972
Fecha de Entrada en Vigor (Internacional):	15/07/1977
Depositario:	
Idiomas:	
Fecha de Firma del Perú :	
Firmante por Perú :	
Perfeccionamiento Interno:	Concluido
Aprobación :	Aprobado por Decreto Ley N° 22712.
Fecha de Aprobación :	03/10/1979
Fecha de Publicación :	
Ratificación :	
Fecha de Ratificación :	
Fecha de Publicación :	
Fecha de Entrada en Vigor para el Perú :	09/01/1980
Fecha de Publicación de Entrada en Vigor:	
Fecha de Publicación del Texto :	
Entidad Gubernamental Competente :	
Reservas Formuladas por el Perú :	
Declaraciones Formuladas por el Perú :	
Enmiendas:	
Información Adicional:	* Instrumento de adhesión de 07 de noviembre de 1979, depositado el 09 de enero de 1980. * Adoptado por la Conf. Internacional convocada por la OCMI en Londres el 01/11/1978.
Tema:	Asuntos Marítimos
Texto del Tratado:	

480524

## NORMAS LEGALES

El Peruano  
Lima, martes 11 de diciembre de 2012

los efectos legales del Documento Nacional de Identidad (DNI), quedando a salvo únicamente el valor identificatorio del mismo.

El Ministerio de Defensa es el organismo competente para determinar las faltas y disponer las sanciones que correspondan de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley. Igualmente, tiene capacidad para efectuar las cobranzas coactivas que puedan derivarse de aquéllas o celebrar convenios con otras entidades para este objeto.

El Ministerio de Defensa puede delegar esta atribución en las Instituciones de las Fuerzas Armadas o en el funcionario que disponga.

La aplicación de estas sanciones no exceptúa del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley, salvo el caso de la infracción prevista en el numeral 12) del artículo 77°.

**Artículo 2°.- Financiamiento**

La aplicación de la presente norma se financia con cargo a los presupuestos institucionales de los respectivos pliegos involucrados, conforme a las Leyes Anuales de Presupuesto.

**DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL****ÚNICA.- De la difusión**

Las entidades públicas y privadas están obligadas a poner en conocimiento del personal que labora en ellas los comunicados que, sobre la Ley del Servicio Militar, se emitan o publiquen en los distintos medios de comunicación social.

**DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA****ÚNICA.- Adecuación del Reglamento de la Ley**

El Poder Ejecutivo, mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Defensa, adecuará el Reglamento de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, dentro de noventa (90) días hábiles posteriores a la puesta en vigencia del presente Decreto Legislativo.

Luego de adecuado el referido Reglamento, el Ministerio de Relaciones Exteriores, en un plazo de noventa (90) días hábiles, adecuará el Reglamento Consular del Perú y sus normas complementarias a los alcances del presente Decreto Legislativo.

**POR TANTO:**

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

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

OLLANTA HUMALA TASSO  
Presidente Constitucional de la República

JUAN F. JIMÉNEZ MAYOR  
Presidente del Consejo de Ministros

PEORO CATERIANO BELLIDO  
Ministro de Defensa

876803-7

**Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas**

**DECRETO LEGISLATIVO  
N° 1147**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República por Ley 29915, ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar.

entre otras materias, sobre la Reforma del Sistema de Seguridad y Defensa Nacional con el objeto de fortalecer su constitución y funcionamiento, así como sobre la Reforma de la legislación orientada al fortalecimiento institucional del Sector Defensa, de las Fuerzas Armadas, la carrera militar y el servicio militar, conforme a lo señalado en el numeral 4 del artículo 2° de la citada norma;

En el marco del fortalecimiento de las Fuerzas Armadas, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú en su condición de Autoridad Marítima Nacional, mantiene competencias sobre las áreas acuáticas, las actividades que se desarrollan en el medio acuático, las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas, y embarcaciones en general, con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, proteger el medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, las cuales requieren ser fortalecidas para hacer frente al contexto actual de las amenazas que se presentan en el medio acuático, con la finalidad de garantizar condiciones de seguridad y protección adecuadas para el desarrollo de las actividades que se realizan en el medio acuático, conforme a las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte;

De conformidad con lo establecido en el artículo 104° de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

**DECRETO LEGISLATIVO QUE REGULA EL FORTALECIMIENTO DE LAS FUERZAS ARMADAS EN LAS COMPETENCIAS DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL - DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS**

**TÍTULO I****DISPOSICIONES GENERALES****Artículo 1°.- Objeto**

El presente Decreto Legislativo tiene por objeto el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, sobre la administración de áreas acuáticas, las actividades que se realizan en el medio acuático, las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas, y embarcaciones en general, las operaciones que éstas realizan y los servicios que prestan o reciben, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, la protección del medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, en cumplimiento de las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.

**Artículo 2°.- Ámbito de aplicación**

El ámbito de aplicación del objeto del presente Decreto Legislativo es:

- 1) El medio acuático comprendido por el dominio marítimo y las aguas interiores, así como los ríos y los lagos navegables, y las zonas insulares, incluidas las islas ubicadas en el medio acuático del Perú.
- 2) Los terrenos ribereños hasta los cincuenta (50) metros medidos a partir de la línea de más alta marea del mar y las riberas hasta la línea de más alta crecida ordinaria en las márgenes de los ríos y lagos navegables.
- 3) Las naves y embarcaciones que se encuentren en aguas jurisdiccionales peruanas y las de bandera nacional que se encuentren en alta mar o en aguas jurisdiccionales de otros países, de acuerdo con los tratados de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia aplicables al Estado peruano.

- 4) Los artefactos navales e instalaciones acuáticas en el medio acuático.
- 5) Las personas naturales y jurídicas, cuyas actividades se desarrollen o tengan alcance en el medio acuático, sin perjuicio de las atribuciones de los sectores y organismos autónomos competentes.
- 6) El tráfico acuático.

**Artículo 3°.- Responsabilidad de aplicación**

Corresponde a la Autoridad Marítima Nacional aplicar y hacer cumplir el presente Decreto Legislativo, las normas reglamentarias y complementarias, las regulaciones de los sectores y organismos competentes y los tratados o Convenios en que el Perú es parte, en el ámbito de su competencia.

**TÍTULO II**

**DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL**

**Artículo 4°.- Ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional**

La Autoridad Marítima Nacional se ejerce por medio de:

- 1) La Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce la Autoridad Marítima Nacional a través de:
  - 1.1) El Director General de Capitanías y Guardacostas a nivel nacional.
  - 1.2) Los Jefes de Distrito de Capitanía a nivel regional.
  - 1.3) Los Capitanes de Puerto de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en el ámbito de su jurisdicción.
- 2) Los Cónsules ejercen funciones como autoridad marítima, en los casos que la ley así lo determine.

**Artículo 5°.- Funciones de la Autoridad Marítima Nacional**

Las funciones que realiza la Autoridad Marítima Nacional dentro del ámbito de su competencia se efectuarán con eficiencia y transparencia coadyuvando al desarrollo competitivo de las actividades de transporte, comerciales, turísticas y de otros sectores que se realizan en el medio acuático.

Son funciones de la Autoridad Marítima Nacional:

- 1) Velar por la seguridad y protección de la vida humana en el medio acuático, de acuerdo con la normativa nacional aplicable y los instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- 2) Prevenir y combatir la contaminación, y la protección del medio ambiente acuático, evaluando y aprobando los instrumentos de gestión ambiental en el ámbito de su competencia, de acuerdo con lo regulado en la normativa ambiental nacional, el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, SEIA, y lo dispuesto por el Ministerio del Ambiente, en su condición de organismo rector ambiental nacional, así como emitir opinión técnica sobre todo instrumento de gestión ambiental en el ámbito acuático de su competencia.
- 3) Reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e Instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- 4) Otorgar permisos de navegación a naves y artefactos navales de bandera extranjera para operar en aguas jurisdiccionales.
- 5) Planear, normar, coordinar, dirigir y controlar dentro del ámbito de su competencia, las actividades que se desarrollan en el medio acuático, sin perjuicio de las atribuciones de otros sectores competentes.

- 6) Ejercer el ruteo, el control y la vigilancia del tráfico de las naves, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas propulsadas y remolques en general en el medio acuático, incluyendo el canal de acceso y las áreas de fondeo en los puertos.
- 7) Investigar los sucesos, siniestros y accidentes ocurridos en el medio acuático, para determinar sus causas y responsabilidades, con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana en el medio acuático y la protección del medio ambiente acuático.
- 8) Disponer la suspensión temporal, en forma total o parcial, de las actividades en el medio acuático por razones de riesgo para la vida humana y el medio ambiente acuático, incluyendo la apertura y cierre de puertos para instalaciones portuarias. Para el caso de las naves mercantes en tráfico comercial que se encuentren en las instalaciones portuarias, esta medida se aplicará en coordinación con la Autoridad Portuaria Nacional.
- 9) Evaluar y aprobar los estudios de maniobra para las instalaciones en el medio acuático, para velar por la seguridad de la vida humana y la protección del medio ambiente acuático.
- 10) Aprobar los estudios hidro-oceanográficos de toda actividad, infraestructura e instalación que por su naturaleza se realice en el medio acuático o en accesos a instalaciones en la franja ribereña, con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana y la protección del medio ambiente acuático.
- 11) Otorgar a las personas naturales o jurídicas derechos de uso de área acuática, previa opinión favorable de la Superintendencia de Bienes Estatales, y en coordinación con los sectores involucrados, a través de autorizaciones temporales hasta por treinta (30) años, plazo que podrá ser renovado; efectuando la desinfectación de dichas áreas por razones de interés nacional determinadas por norma específica del sector competente; asimismo, administrar el catastro único de dichas áreas acuáticas, sin perjuicio de las competencias de otros sectores.
- 12) Establecer las áreas de fondeo, los canales de acceso, las zonas marinas especialmente sensibles, y las áreas de maniobra restringida en el medio acuático.
- 13) Participar en el proceso de recepción y despacho de naves, así como del zarpe y arribo de embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas propulsadas y remolques en general que ingresen o salgan de los puertos e instalaciones acuáticas, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- 14) Autorizar el zarpe y arribo de naves pesqueras, náutica deportiva, tráfico de bahía, artefactos navales, instalaciones acuáticas propulsadas, aprovisionamiento de instalaciones costa afuera, y remolcadores en general.
- 15) Normar, supervisar y certificar la formación, capacitación y titulación por competencias de las personas naturales que desempeñan labores en el medio acuático, dentro del ámbito de competencia, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- 16) Evaluar y aprobar las licencias de práctico y piloto de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- 17) Normar y certificar las naves de bandera nacional, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- 18) Sancionar las infracciones que se cometan dentro del ámbito de su competencia.

## TÍTULO III

## DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS, FLUVIALES Y LACUSTRES

## CAPÍTULO I

## DE LA PROTECCIÓN Y SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MEDIO ACUÁTICO

## Artículo 6°.- Inspecciones de control

La Autoridad Marítima Nacional está facultada para llevar a cabo inspecciones y reconocimientos, en forma periódica y aleatoria, sobre las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas y embarcaciones en general; las operaciones que éstos realizan y los servicios que prestan o reciben, incluyendo el transporte y manipuleo de mercancías peligrosas, con la finalidad de verificar el cumplimiento de las normas de protección y seguridad de la vida humana en el ámbito de su competencia. En todos estos casos, se actuará de conformidad con los tratados de los que el Perú es parte y la normativa nacional.

## Artículo 7°.- Construcción y modificación de naves

La construcción o modificación de naves, artefactos navales e instalaciones acuáticas, destinadas a operar bajo bandera peruana o a ser instaladas dentro del ámbito del presente Decreto Legislativo, sea que se realice en el país o en el extranjero, se encuentra sujeta a la fiscalización técnica de la Autoridad Marítima Nacional, para fines de seguridad de la vida humana en el medio acuático.

## Artículo 8°.- De la imposibilidad para navegar, la inmovilización, subasta y desguace

- 1) La imposibilidad para navegar de las embarcaciones por disposición de la Autoridad Marítima Nacional se efectuará en los siguientes casos:
  - 1.1) Las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas y embarcaciones en general que carezcan de la matrícula o permiso correspondiente, de acuerdo a sus características, tipo o categoría, para realizar actividades u operar en el medio acuático, están prohibidas para navegar u operar en el medio acuático.
  - 1.2) En estos casos, la Autoridad Marítima Nacional está facultada para disponer la inmovilización en un fondeadero o varadero asignado, siendo por costo, cuenta y riesgo del propietario el traslado al área designada, así como la custodia de la embarcación y de sus bienes a bordo.
  - 1.3) El incumplimiento de la inmovilización acarreará el varado o traslado a tierra, siendo dicho traslado por cuenta, costo y riesgo del propietario de la embarcación, sin perjuicio de las acciones legales correspondientes.
- 2) Subasta para fines de desguace.-
- 3) En mérito a la declaración firme de imposibilidad absoluta para navegar dictada por la Autoridad Marítima Nacional, por las causales indicadas en el numeral 8.1 1), se procederá a efectuar la subasta para fines de desguace, según el procedimiento que se determinará en el Reglamento, de cuyo monto resultante se

hará pago en primer lugar de los costos y gastos del proceso sumario y otros incurridos por la Autoridad Marítima Nacional desde la inmovilización y hasta la conclusión firme del proceso.

- 4) El monto remanente, luego de cubiertos los gastos del proceso administrativo, será entregado al propietario.

## Artículo 9°.- Desguace a solicitud del propietario

El desguace de embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas, a iniciativa del propietario, deberá tener permiso de la Autoridad Marítima Nacional. Los desguaces antes mencionados, sólo podrán efectuarse en lugares autorizados.

## CAPÍTULO II

## DE LA PREVENCIÓN Y PROTECCIÓN DEL MEDIO ACUÁTICO

## Artículo 10°.- Responsabilidad objetiva por derrame

El propietario o armador de la nave, artefacto naval, instalación acuática o embarcación en general, es responsable objetivo de todos los daños que por derrame o vertimiento de sustancias contaminantes produzcan dichos bienes, con excepción de los casos expresamente establecidos en el reglamento del presente Decreto Legislativo.

## CAPÍTULO III

## DE LA NAVEGACIÓN

## Artículo 11°.- Arribo y zarpe

Toda nave, embarcación, artefacto naval e instalación acuática propulsada y, remolque en general, debe arribar o zarpar de un puerto, instalación o zona habilitada para tal fin. La Autoridad Marítima Nacional está facultada a inspeccionarlos en el ámbito de su competencia.

## Artículo 12°.- Cumplimiento de la normativa

- 1) Toda nave, embarcación o artefacto naval e instalación acuática propulsada y remolque en general que se encuentre en el medio acuático debe cumplir con las normas nacionales y con los tratados de los que el Perú es parte.
- 2) El Estado peruano mantiene jurisdicción sobre toda nave de bandera nacional que se encuentre fuera de sus aguas jurisdiccionales, salvo en los casos previstos en los tratados de los que el Perú es parte y en otras normas de Derecho Internacional sobre la materia aplicables al Estado peruano.

## Artículo 13°.- Arribo de buques de guerra extranjeros

La autorización de arribo a puertos nacionales debe ser comunicada a la Autoridad Marítima Nacional por la autoridad competente. En tales casos se procede conforme a lo previsto en la normativa nacional.

## Artículo 14°.- Cartas y publicaciones náuticas

Toda actividad u operación que se realice en el medio acuático, debe tener como referencia obligatoria las cartas y publicaciones náuticas oficiales emitidas por la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú.

## El Peruano

## REQUISITO PARA PUBLICACIÓN DE NORMAS LEGALES Y SENTENCIAS

Se comunica a las entidades que conforman el Poder Legislativo, Poder Ejecutivo, Poder Judicial, Organismos constitucionales autónomos, Organismos Públicos, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, que para efectos de la publicación de sus disposiciones en general (normas legales, reglamentos jurídicos o administrativos, resoluciones administrativas, actos de administración, actos administrativos, etc.) con o sin anexos, que contengan más de una página, se adjuntará un diskette, cd rom o USB en formato Word con su contenido o éste podrá ser remitido al correo electrónico [normaslegales@editoraperu.com.pe](mailto:normaslegales@editoraperu.com.pe).

LA DIRECCIÓN

**CAPÍTULO IV**

**DE LA COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL SOBRE LAS NAVES, ARTEFACTOS NAVALES Y EMBARCACIONES EN GENERAL**

**Artículo 15°.- Cancelación de Matriculas**

- 1) La Dirección General de Capitanías y Guardacostas está facultada para cancelar la Matrícula de las naves nacionales por las causas que serán establecidas en el Reglamento.
- 2) La incapacidad del propietario o armador de presentar la nave o el artefacto naval ante la Autoridad Marítima Nacional para su reconocimiento e inspección dará lugar a la cancelación de la matrícula, en los términos establecidos en el Reglamento.
- 3) La Autoridad Marítima Nacional mediante Resolución Directoral podrá suspender, de manera temporal y extraordinaria, el cambio de dicho registro o matrícula por razones de seguridad nacional.

**CAPÍTULO V**

**DE OTRAS ACTIVIDADES**

**Artículo 16°.- Salvamento de bienes en el medio acuático**

- 1) La existencia de salvamento de bienes en el medio acuático es determinada, a través de la investigación sumaria correspondiente, con indicación de las circunstancias de peligro actual y concreto, del resultado útil y la participación de los intervinientes.
- 2) Cuando una unidad o personal de la Autoridad Marítima Nacional participe en las operaciones de salvamento de bienes en el medio acuático, podrá ser sujeto de compensación de acuerdo con los instrumentos internacionales aplicables sobre la materia.

**Artículo 17°.- Hallazgos y remoción de restos hundidos**

- 1) Toda persona natural o jurídica está obligada a informar por el medio más rápido a la Autoridad Marítima Nacional, el hallazgo o información recibida sobre cualquier bien, objeto o resto hundido en el medio acuático, incluyendo bienes, objetos y restos históricos o culturales. El incumplimiento de esta disposición acarrea las responsabilidades que establece la normativa nacional sobre la materia.
- 2) El Estado es propietario de cualquier bien, objeto o resto hundido en el medio acuático, conforme a la normativa nacional sobre la materia.

**TÍTULO IV**

**EJERCICIO DE LA POLICÍA MARÍTIMA**

**Artículo 18°.- La Autoridad Marítima Nacional**  
La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en su condición de Autoridad Marítima Nacional y órgano de la Marina de Guerra del Perú, está facultada para ejercer la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, con el fin de aplicar y hacer cumplir la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, para velar por la protección y seguridad de la vida humana en el medio acuático, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción.

**TÍTULO V**

**INFRACCIONES Y SANCIONES**

**Artículo 19°.- Infracciones y sanciones**

- 1) La Autoridad Marítima Nacional ejerce la potestad sancionadora por la comisión de

infracciones al presente Decreto Legislativo, su reglamento y normas complementarias que se cometan por acción u omisión que afecte: i) la protección y seguridad de la vida humana en el ámbito acuático; ii) la prevención y protección del ambiente acuático; iii) el control y vigilancia del tráfico acuático y la seguridad y protección de la navegación en el ámbito acuático.

- 2) La comisión de infracciones al presente Decreto Legislativo, su Reglamento y/o normas complementarias, serán sancionadas de acuerdo a los siguientes tipos de sanción, según el grado de responsabilidad del infractor: Amonestación, Multa, Suspensión o Cancelación de Matrícula, Título, Licencia, o Derecho de Uso de Área Acuática, respectivamente.
- 3) El reglamento especifica las conductas infractoras y sus respectivas sanciones con relación con los bienes jurídicos protegidos que se han considerado en el numeral 1) del presente artículo, conforme a su gravedad, circunstancia, reincidencia y reiterancia, y concurrencia con otras infracciones.
- 4) La responsabilidad administrativa es independiente de las responsabilidades penales y civiles y otras administrativas de competencia ajena a la autoridad marítima nacional, en tanto a la diferencia en su fundamento y bien jurídico protegido.
- 5) El reglamento del presente Decreto Legislativo establece el procedimiento administrativo sancionador y el procedimiento de ejecución coactiva, conforme a la normativa nacional aplicable sobre la materia.
- 6) La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en su condición de Autoridad Marítima Nacional, está facultada para exigir coactivamente el pago de toda deuda administrativa, originada por el incumplimiento de obligaciones económicas y financieras incurridas por el administrado.

**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

**PRIMERA: Simplificación Administrativa**

La Autoridad Marítima Nacional promueve la eliminación de cualquier regulación, trámite, costo o requisito de tipo administrativo, económico, técnico, operativo o de cualquier naturaleza, así como de los obstáculos burocráticos o criterios de calificación que no resulten razonables para la autorización del ejercicio de las actividades dentro del ámbito de su competencia.

Todo acto jurídico, administrativo o contractual, que se exija o se derive de este Decreto Legislativo, Reglamento o normas complementarias, puede ser realizado y notificado por medios electrónicos. En ese sentido, los mensajes electrónicos de datos, los documentos electrónicos, así como la firma electrónica gozan de total validez jurídica en el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.

**SEGUNDA: Creación de la Oficina de Inspecciones y Auditorías de la Autoridad Marítima Nacional**

Créase la Oficina de Inspecciones y Auditorías de la Autoridad Marítima Nacional para que, en calidad de servicios prestados en exclusividad, pueda emitir a pedido de los interesados, reportes de Inspección y Auditoría, así como constancias sobre las inspecciones, auditorías y reconocimientos de los estándares de protección, seguridad, y prevención de la contaminación, respecto de las naves, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas, así como de las personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades vinculadas al medio acuático.

Esta Oficina formará parte de la estructura orgánica de la Autoridad Marítima Nacional y tendrá autonomía técnica en el ejercicio de sus actividades.

Para efectos de la determinación del importe de la retribución por la prestación de los servicios brindados en exclusividad por parte de la Oficina de Inspecciones y Auditorías de la Autoridad Marítima Nacional respecto de las actividades acuáticas tales como auditoría,

inspección, supervisión, certificación, titulación, licencias, y otras que se definan en el reglamento, se aplicará como unidad de medida de referencia el Arqueo Bruto (AB); y para el caso de las áreas acuáticas se aplicará como unidad de medida el Metro Cuadrado (m<sup>2</sup>).

Todo procedimiento seguido ante la Autoridad Marítima Nacional dará lugar al cobro de las correspondientes tasas, cuyos montos son fijados en el correspondiente Texto Único de Procedimientos Administrativos.

#### TERCERA: Financiamiento

El presupuesto de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas - Autoridad Marítima Nacional, será financiado con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Asimismo, forman parte de dicho financiamiento los Recursos Directamente Recaudados (RDR) por la Autoridad Marítima Nacional, por concepto de las tasas, multas y la retribución por servicios prestados en exclusividad, conforme al presente Decreto Legislativo.

#### CUARTA: Vigencia

El presente Decreto Legislativo entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

#### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

##### PRIMERA: Vigencia de disposiciones

Hasta la publicación del Reglamento correspondiente, se aplicarán las disposiciones reglamentarias vigentes, en lo que no lo contradigan. Los expedientes admitidos a trámite, antes de la entrada en vigor de la presente norma, serán concluidos en el plazo establecido en el Texto Único de Procedimientos Administrativos aplicable al momento de su admisión, no debiendo exceder el plazo de noventa (90) días calendario.

En los proyectos de asociación público privada que a la fecha de entrada en vigencia de la presente norma hayan sido incorporados al proceso de promoción de la inversión privada, seguirán sujetas a las normas y disposiciones vigentes al momento de su incorporación, hasta su adjudicación. Esta disposición es aplicable exclusivamente a los procedimientos a que se refiere la presente norma.

##### SEGUNDA: Elaboración del Reglamento

El reglamento del presente Decreto Legislativo será elaborado en un plazo de ciento ochenta (180) días calendario, contados a partir de su publicación y aprobado mediante Decreto Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros.

#### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DEROGATORIAS

##### PRIMERA: Norma derogatoria

Queda derogada la Ley 26620, así como, todas las normas con rango de Ley o inferior en cuanto se contrapongan a lo dispuesto en el presente Decreto Legislativo.

#### POR TANTO

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

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

OLLANTA HUMALA TASSO

Presidente Constitucional de la República

JUAN F. JIMÉNEZ MAYOR

Presidente del Consejo de Ministros

PEDRO CATERIANO BELLIDO

Ministro de Defensa

876803-8

## Ley de la Policía Nacional del Perú

### DECRETO LEGISLATIVO N° 1148

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República, mediante la Ley 29915, ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar para el fortalecimiento institucional de la Policía Nacional del Perú y de la carrera policial, entre otras materias, conforme a lo previsto en el numeral 1 del artículo 2° de la citada ley;

La realidad nacional exige un proceso de modernización de la Policía Nacional del Perú, con el propósito de mejorar la función policial y acercarla a los ciudadanos, hacerla más eficiente, transparente y que satisfaga adecuada y oportunamente las necesidades de orden interno, seguridad ciudadana y protección de las personas y comunidad en todo el territorio nacional, para lo cual es necesario que la institución policial cuente con una nueva organización y estructura, que le permita ejercer sus competencias y cumplir sus funciones en servicio de la ciudadanía, contribuyendo al desarrollo económico y social del país;

Es necesario establecer un nuevo modelo de desarrollo organizacional y de gestión operativa y administrativa de la Policía Nacional del Perú, con asignación de responsabilidades y que revalorice la función policial sobre la base de los criterios de calidad e integralidad de los servicios policiales, que garanticen su acercamiento a la ciudadanía, presencia territorial urbana y rural y uso de tecnologías para brindar servicios policiales de excelencia;

De conformidad con lo establecido en el artículo 104° de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

## LEY DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

### TÍTULO PRELIMINAR

#### DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1°.- Objeto

El presente Decreto Legislativo establece y norma la estructura, organización, competencias, funciones, atribuciones y facultades de la Policía Nacional del Perú, así como sus regímenes especiales. Los aspectos específicos se rigen por las leyes y reglamentos respectivos.

##### Artículo 2°.- Naturaleza

La Policía Nacional del Perú es una institución del Estado dependiente del Ministerio del Interior, con autonomía administrativa y operativa, con competencia y ejercicio funcional en todo el territorio peruano, en los asuntos previstos en el artículo 166° de la Constitución Política del Perú.

Es profesional, jerarquizada, no deliberante, disciplinada y subordinada al poder constitucional; sus integrantes representan la autoridad, el cumplimiento de la ley, el orden y la seguridad en toda la República. Participa en el desarrollo económico y social del país.

##### Artículo 3°.- Finalidad

La Policía Nacional del Perú tiene por finalidad garantizar, mantener y restablecer el orden interno; prevenir, investigar y combatir los delitos y faltas; prestar protección y ayuda a las personas, y a la comunidad; garantizar el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y privado; vigilar y controlar las fronteras; velar por el cumplimiento de las normas administrativas de su competencia y el Código Administrativo de Contravenciones de Policía.

##### Artículo 4°.- Función policial

La función policial se enmarca dentro del ejercicio del poder de policía del Estado, que la Policía Nacional del Perú cumple en su condición de fuerza pública, para

## Anexo 5.3

### DEFENSA

#### Crean el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC) y aprueban su Reglamento

#### DECRETO SUPREMO Nº 008-2011-DE

#### CONCORDANCIAS

Enlace Web: EXPOSICIÓN DE MOTIVOS - PDF.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

#### CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 44 y 163 de la Constitución Política del Perú, son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional, garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad, y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación; asimismo, garantizar la seguridad de la Nación mediante el Sistema de Defensa Nacional, que es integral y permanente, y se desarrolla en los ámbitos interno y externo;

Que, en ese sentido, mediante Ley Nº 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, se dispuso que el Director General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, en su calidad de Autoridad Marítima, debe velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; controlar el tráfico acuático en las aguas de soberanía y jurisdicción nacionales; ejercer control y vigilancia para prevenir y combatir los efectos de la contaminación del mar, ríos y lagos navegables, y en general todo aquello que pueda ocasionar daño ecológico; así como, administrar y operar las estaciones de radio costeras, con sujeción a la normativa vigente sobre la materia, entre otros aspectos;

Que, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, aprobado por Decreto Supremo Nº 028-DE/MGP publicado el 2 de junio de 2001, el control y vigilancia de las actividades acuáticas tiene por finalidad velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; proteger el medio ambiente acuático, sus recursos y riquezas; y combatir el tráfico ilícito de drogas y cualquier otra actividad ilícita que se desarrolle en ese ámbito;

Que, en el artículo D-010303 del referido Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, se establece que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú evaluará constantemente el tráfico marítimo con el fin que se dicten las medidas adecuadas que se puedan implementar adecuadamente;

Que, en ese sentido, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas aludida ha propuesto la creación del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC), el cual permitirá controlar dicho tráfico mediante un sistema de posicionamiento automático de naves, que hace posible determinar la posición y operación de éstas; constituyéndose, de ese modo, en un instrumento efectivo de fiscalización marítima, fluvial y lacustre, respecto de los buques ubicados tanto en los puertos, fondeaderos y aguas de soberanía y jurisdicción nacionales como de las naves de bandera nacional que se encuentren navegando fuera del ámbito acuático del Perú;

Que, en consecuencia, en la medida que el referido sistema permitirá reforzar las acciones para combatir actividades ilícitas, como el narcotráfico, proteger el medio ambiente y preservar la vida humana en el

ámbito acuático, resulta necesaria y pertinente su creación y, además, la aprobación de sus normas reglamentarias;

De conformidad con lo dispuesto en el inciso 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 29605, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa; la Ley N° 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres; y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 028-DE-MGP;

DECRETA:

Artículo 1.- Creación del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático -SIMTRAC.

Créase el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC), el cual será administrado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú.

Artículo 2.- Aprobación del Reglamento del SIMTRAC.

Apruébese el Reglamento del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC), que consta de quince artículos y una disposición complementaria, cuyo texto en anexo forma parte del presente decreto supremo.

Artículo 3.- Obligación de instalar a bordo de las naves un dispositivo compatible con el SIMTRAC.

Todas las naves y artefactos marítimos, fluviales y lacustres deben instalar, y mantener en funcionamiento, un dispositivo de posicionamiento automático compatible con el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC).

CONCORDANCIAS: R.D. N° 1198-2012-MGP-DCG, Art 1  
R.D. N° 1361-2012-MGP-DCG, Art 1

Artículo 4.- Obligaciones de las Naves que ya cuentan con un Dispositivo de Posicionamiento Automático.

Las naves que cuenten actualmente con un dispositivo de posicionamiento automático incorporado a bordo, deberán reenviar la información especificada en el Título III del Reglamento del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC) al Administrador del sistema designado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra. En caso no tuvieran la mencionada capacidad, los proveedores de servicios de los dispositivos de posicionamiento automático para las naves de bandera nacional, que operen en el ámbito acuático del Perú y fuera de él, adecuarán sus dispositivos para dicho fin, incluyendo a aquellas naves que se encuentran inmersas en los alcances del Decreto Supremo N° 026-2003-PRODUCE, que aprobó el Reglamento del Sistema de Seguimiento Satelital (SISESAT).

CONCORDANCIAS: R.D. N° 1198-2012-MGP-DCG, Art 2  
R.D. N° 1361-2012-MGP-DCG, Art 2

Artículo 5.- Modificación del Decreto Supremo N° 028-DE/MGP del 25 de mayo de 2001.

Modifíquese el artículo D-010301 del Reglamento de la Ley N° 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, el cual queda redactado de la siguiente manera:

"D-010301.- La organización del tráfico marítimo tiene por objeto la seguridad de la navegación en las zonas de convergencia y en aquellas otras en las que hay gran densidad de tráfico o en las que la libertad de movimiento de naves por restricciones de espacio, obstáculos para la navegación, limitaciones de profundidad o condiciones meteorológicas sean desfavorables. La Autoridad Marítima podrá disponer la creación de sistemas de información y monitoreo, aplicables a los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre, de cumplimiento obligatorio para todas las naves que los reglamentos de dichos sistemas establezcan.



Cuando aquellas empresas que prestan servicios de información satelital y mantenimiento de equipos a los armadores y/o propietarios de naves, así como estos últimos, incumplan las responsabilidades que se les atribuya por medio de los reglamentos de los sistemas de información y monitoreo, serán sancionados según la Tabla de Multas de Capitanías vigente. Al igual que para los armadores y/o propietarios de naves, para el caso de las empresas de servicio de aplicación la multa será determinada teniendo como referencia el arqueo bruto de la nave donde se encuentre instalado el equipamiento contratado.”(\*)

(\*) Confrontar con la Única Disposición Complementaria Derogatoria del Decreto Supremo N° 015-2014-DE, publicada el 28 noviembre 2014.

Artículo 6.- Modificación de la Tabla de Multas de Capitanías.

Modifíquese la Tabla de Multas de Capitanías del Reglamento de la Ley N° 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, aprobada por Decreto Supremo N° 045-DE/MGP, publicada el 23 de agosto de 2001, en el sentido que en ella se adiciona la siguiente escala de multas por infracción al artículo D-010301:

ARTÍCULO	ESCALA								
	1	2	3	4	5	6	7	8	
D-010301		0.25	0.50	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	10.00

Artículo 7.- Facultad para establecer disposiciones complementarias.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, mediante resolución directoral, podrá establecer las disposiciones que resulten necesarias para la mejor aplicación del Reglamento del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC).

Artículo 8.- Publicación.

En la misma fecha de publicación del presente decreto supremo en el Diario Oficial El Peruano, publíquese el Reglamento del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC) en el Portal Electrónico de la Autoridad Marítima Nacional (<http://www.dicapi.mil.pe>).

Artículo 9.- Refrendo.

El presente decreto supremo será refrendado por el Ministro de Defensa.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los ocho días del mes de julio del año dos mil once.

ALAN GARCÍA PÉREZ  
Presidente Constitucional de la República

JAIME THORNE LEÓN  
Ministro de Defensa

NOTA: Este Reglamento no ha sido publicado en el Diario Oficial "El Peruano", se descargó de la página web de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú, con fecha 21 de diciembre de 2011.

## Anexo 5.4

### REGLAMENTO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN Y MONITOREO DEL TRAFICO ACUATICO

#### TÍTULO PRELIMINAR

##### Disposiciones Generales

###### Artículo 1.- Objeto.

El presente reglamento tiene por objeto:

a) Dictar disposiciones para controlar el tráfico acuático mediante un sistema de posicionamiento automático de naves (Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático - SIMTRAC), cuyo objetivo es permitir la determinación de la posición y operación de las mismas, con el propósito de contar con un instrumento efectivo de control marítimo, fluvial y lacustre, que incluya la navegación, el acceso, la permanencia y la salida de los buques ubicados tanto en los puertos, fondeaderos y aguas de soberanía y jurisdicción nacionales, como de las naves de bandera nacional que se encuentren navegando fuera del ámbito acuático del Perú.

b) Disponer de los medios probatorios, objetivos e irrefutables que, de ser el caso, permitan iniciar los respectivos procedimientos administrativos, ante un hecho determinado.

###### Artículo 2.- Definiciones.

Para efectos de la aplicación del presente reglamento, se entenderá por:

a) Administrador: Dependencia designada por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra (DICAPI) como operador del SIMTRAC.

b) Alerta sistema: Es aquella señal digital producida en el propio sistema, fuera del entorno de la nave o embarcación, la cual deberá ser subsanada por el proveedor del servicio satelital o por el Administrador, según corresponda.

c) Alerta de técnica: Es aquella señal digital producida a bordo de la nave, ocasionada por el manipuleo indebido del equipo, debiendo ser subsanada por la nave, por el proveedor del servicio satelital o por el Administrador, según corresponda.

"c bis) Área A1.- Zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), de conformidad con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS 74)." (\*)

(\*) Definición incorporada por el Artículo 5 del Decreto Supremo N° 002-2014-DE, publicado el 08 febrero 2014.

d) DICAPI: Dirección General de la Marina de Guerra, cuyo Director General ejerce la potestad de Autoridad Marítima en el ámbito nacional, respecto del cumplimiento de la Ley N° 26620, Ley de Control y Vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres, y de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 028-DE-MGP, publicado el 2 de junio de 2001.

e) Dispositivo AIS: Sistema automático de identificación de naves, no satelital, conformado por diferentes equipos transmisores, receptores y dispositivos electrónicos, los mismos que, en forma conjunta, permiten el posicionamiento de una nave en tiempo real.

f) Dispositivo de posicionamiento automático o dispositivo: Equipo dispuesto y homologado por la Autoridad competente, instalado a bordo de una nave, para que permita su monitoreo y control por medio del SIMTRAC.

<b>RESOLUCION DIRECTORAL</b>	
Nº R.D. 0323 - 2013	MGP/DCG
FOLIO 600 - 601	

16 ABR. 2013



## *Resolución Directoral*

Visto el Oficio T.1000 167 de fecha 12 de abril del 2013 del Comandante de Operaciones Guardacostas en el que informa la necesidad de modificar las Resoluciones Directorales Nº 1425/DCG de fecha 28 de diciembre del 2011 y la Resolución Directoral Nº 1361 2012 MGP/DCG de fecha 30 de noviembre del 2012, relacionados con el Sistema de Información y Monitoreo del tráfico Acuático (SIMTRAC), por las razones que detalla:

### CONSIDERANDO:

Que, el Artículo 7º del Decreto Supremo Nº 008 2011-DL de fecha 8 de julio del 2011 que crea el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC) y aprueba su Reglamento, faculto a esta Autoridad Marítima Nacional el establecer las disposiciones que resulten necesarias para la mejor aplicación del mencionado Reglamento, concordante con lo previsto en el Artículo D-010303 del Reglamento de la Ley 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, el cual estipula que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas evaluará constantemente el tráfico marítimo a fin que se dicten las medidas pertinentes que se puedan implementar adecuadamente;

Que, mediante Resolución Directoral Nº 1378-2011 de fecha 16 de diciembre del 2011 se nombró a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas como el administrador del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC), estando entre sus responsabilidades, conforme a lo previsto en los incisos (a) y (b) del Artículo 7º del Reglamento del SIMTRAC, el establecer normas relativas a la certificación de los dispositivos de posicionamiento automático y equipamiento, así como las referidas a la homologación de los dispositivos y de los proveedores del servicio satelital;

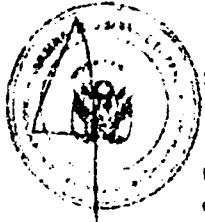
Que, mediante Resolución Directoral Nº 1425-2011/DCG de fecha 28 de diciembre del 2011, se aprobó las "Normas para la Aprobación y Certificación de los Sistemas de Identificación Automática (AIS)", las mismas que se especifican en su Anexo;

Que, con Resolución Directoral Nº 1361-2012 MGP/DCG de fecha 30 de noviembre del 2012, la misma que entro en vigencia con fecha 10 de Diciembre del 2012, al haber sido publicada en el Diario Oficial El Peruano el día 09 de Diciembre del 2012, se estableció el cronograma para la instalación a nivel nacional de los equipos del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC), en todas las naves y artefactos navales de bandera peruana;





Que, el Decreto Supremo N° 005-2012-PRODUCE de fecha 24 de agosto del 2012, establece que son embarcaciones de pesca de menor escala aquellas con un volumen de 10 hasta 32.5 metros cúbicos de capacidad de carga, con no más de 15 metros de eslora, las mismas que deberán contar con el sistema de seguimiento satelital o sistemas equivalentes a bordo, el cual es un requisito ineludible para el otorgamiento de zarpe por parte de la Autoridad Marítima; asimismo, establece la incorporación del numeral 3.10 del Reglamento de ordenamiento pesquero del recurso anchoveta y anchoveta blanca, en el que se dispone que el Ministerio de la Producción deberá publicar la relación de embarcaciones sujetas al referido Reglamento,



Que, el Decreto Supremo N° 001-2013-PRODUCE de fecha 07 de marzo del 2013, establece áreas autorizadas para la actividad pesquera artesanal de menor escala en la zona Sur del país, desde el paralelo en latitud 16° 00'00" Sur;



Que, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), establece en la regla 19 de su Capítulo V, el equipamiento de un Sistema de Identificación Automática para naves, tomando en consideración su propósito así como su Arqueo Bruto;



Que, el Decreto Legislativo N° 1147 de fecha 10 de diciembre del 2012, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, confiere a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, absoluta y suficiente autonomía respecto de todos los actos del ámbito de su competencia, como las actividades que se realizan en el medio acuático, las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas y embarcaciones en general, así como el tráfico acuático; asimismo, en su Primera Disposición Complementaria Final, que promueve la Simplificación Administrativa, establece que la Autoridad Marítima Nacional deberá promover la eliminación de cualquier regulación, trámite o requisito de tipo administrativo de cualquier naturaleza, obstáculos burocráticos, o criterios de calificación que no resulten razonables para la autorización del ejercicio de las actividades dentro del ámbito de su competencia;

Que, de la revisión y evaluación de los procedimientos y requisitos requeridos a los proveedores de equipamientos de Sistemas de Identificación Automática (AIS) contemplados en el Anexo "A" de la Resolución Directoral N° 1425/DCG de fecha 28 de diciembre del 2011, resulta pertinente eliminar la exigencia de: "Contar con la opinión favorable expresada formalmente por parte del Ministerio de Defensa", formulada en el subpárrafo (2) del párrafo 5. del citado Anexo, lo que permitirá contribuir con la simplificación administrativa respecto a los trámites para la obtención de autorización para la instalación de los referidos equipos a bordo de las naves y artefactos navales, según corresponda;

Que, el Ministerio de la Producción no ha publicado a la fecha la relación de naves de menor escala según lo indicado en el Decreto Supremo N° 005-2012-PRODUCE de fecha 24 de agosto del 2012, las mismas que deberán contar a bordo con el sistema de seguimiento satelital o sistemas equivalentes a bordo e cual es un requisito ineludible para el otorgamiento de autorización de zarpe por la Autoridad Marítima

Que, de lo indicado en el párrafo precedente se aprecia que resultan insuficientes los plazos para la instalación a bordo de los equipos del sistema AIS y GPS Beacon, establecidos por la Resolución Directoral N° 1361-2012 MGP/DCG de fecha 30 de noviembre del 2012;

Estando a lo recomendado por el Comandante de Operaciones Guardacostas, a lo opinado por el Director de Asuntos Internacionales y Normativa y a lo opinado por el Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas

#### SE RESUELVE

**Artículo 1°.-** Eliminar el requisito de "Contar con la opinión favorable expresada formalmente por parte del Ministerio de Defensa", requerido a los proveedores de equipamientos de Sistemas de Identificación Automática (AIS) contemplado en el subpárrafo (2) del párrafo 5. del Anexo "A" de la Resolución Directoral N° 1425/DCG de fecha 28 de diciembre del 2011; en consecuencia, suprimase íntegramente el texto del mencionado subpárrafo, por las consideraciones expuestas en la presente Resolución Directoral, quedando subsistente todo lo demás.

**Artículo 2°.-** Modificar y ampliar los plazos para la instalación a bordo de los equipos del sistema AIS y GPS Beacon, establecidos por la Resolución Directoral N° 1361-2012 MGP/DCG de fecha 30 de noviembre del 2012, otorgando 60 días adicionales según el cuadro del Anexo, que forma parte de la presente Resolución Directoral, agregándose en el citado cuadro en el campo denominado como "Tipo de Actividad" y "Clasificación" las especificaciones pertinentes para un mejor entendimiento de la norma y tipo de embarcación que contará con los mencionados dispositivos.

**Artículo 3°.-** Publicar el Anexo de la presente Resolución Directoral en el portal electrónico de la Marina de Guerra del Perú ([www.marina.mil.pe](http://www.marina.mil.pe)) y el portal del Estado Peruano ([www.peru.gob.pe](http://www.peru.gob.pe)), en la misma fecha en que se publique la presente Resolución Directoral en el Diario Oficial El Peruano.

**Artículo 4°.-** El Director de Intereses Marítimos e Información, queda facultado para publicar el Anexo de la presente Resolución Directoral, que modifica a su similar de la Resolución Directoral N° 1361-2012 de fecha 30 de noviembre del 2012, en el Portal Institucional, así como gestionar su publicación en el Portal del Estado Peruano.





Artículo 5° La presente Resolución Directoral entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Regístrese y Comuníquese como Documento Oficial Público (D.O.P.).

Edmundo DEVILLE del Campo  
Vicealmirante  
Director General de Capitanías y Guardacostas



DISTRIBUCION:  
Copia: Archivo.-

## ANEXO

### **CRONOGRAMA PARA LA INSTALACION DE LOS EQUIPOS DEL SISTEMA DE IDENTIFICACION Y MONITOREO DE TRAFICO ACUATICO (SIMTRAC)**

#### **Equipos del Sistema AIS**

Este sistema deberá ser instalado con fines de seguridad en la navegación y protección de seguridad acuática en zonas de alto tránsito, áreas restringidos y puertos, con el fin de monitorear a través del Sistema de Identificación Automática, a las naves y artefactos navales que operan en el área de las 30 millas medidas desde la línea base, para lo cual deberán cumplir la programación de instalación del mencionado equipo de acuerdo al siguiente cronograma:

#### **Ámbito Marítimo**

<b>Tipo de Nave o Artefacto Naval</b>	<b>Clasificación</b>	<b>Fecha Límite de Instalación</b>
Naves de Carga y Servicios dedicados a viajes nacionales o Internacionales	Naves de Arqueo Bruto igual o superior a 300	08 de mayo del 2013
Naves de Pasajeros con propulsión a motor	Todas	08 de mayo del 2013
Artefactos Navales, Naves y embarcaciones de Carga, Servicio y Apoyo (*)	Naves de Arqueo Bruto igual o superior a 06.48	07 de junio del 2013
Plataformas Marítimas	Todas	07 de junio del 2013
Embarcaciones de Recreo NO dedicadas a Tráfico Comercial	Naves con estora igual o superior a 15 metros	07 de junio del 2013
Naves de Pesca	Naves con capacidad de bodega superior a 32.5 m <sup>3</sup>	07 de junio del 2013

#### **NOTA:**

(\*) Para el caso de los Artefactos que no cuenten con energía ni propulsión propia para navegar, el medio que los traslade deberá contar con el Sistema de Identificación Automática (AIS).

#### **Equipos del Sistema GPS Beacom**

Este equipo deberá ser instalado en las embarcaciones pesqueras marítimas de menor escala e industriales, en concordancia a lo dispuesto en el Artículo 8º numeral 7.8 del Decreto Supremo N° 005-2012-PRODUCE de fecha 24 de agosto del 2012.



Ambito Marítimo

Tipo de Nave	Clasificación	Intervalo de Emisión por Dispositivo (Min.)	Fecha Límite de Instalación
Naves y Embarcaciones de Pesca	Naves con capacidad de bodega igual o superior a 10 m <sup>3</sup>	30	07 de junio del 2013



Edmundo D. VILLE del Campo  
Vicealmirante

Director General de Capitanías y Guardacostas



0242-2013/CEB-INDECOPI

20 de junio de 2013

EXPEDIENTEN° 000347-2012/CEB

DENUNCIADO : MINISTERIO DE DEFENSA

DENUNCIANTE : INVERSIONES EL GRAN ABANICO S.R.L.

RESOLUCIÓN FINAL

**SUMILLA:** *Se declara infundada la denuncia presentada por Inversiones El Gran Abanico S.R.L. contra el Ministerio de Defensa debido a que no constituye barrera burocrática ilegal la obligación de instalar y mantener en funcionamiento un dispositivo de posicionamiento automático (GPS) compatible con el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC) en todas las naves y artefactos marítimos, fluviales y lacustres, establecida en el artículo 3° del Decreto Supremo N° 008-2011-DE.*

La Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas:

**I. ANTECEDENTES:**

**A. La denuncia:**

1. Mediante escrito presentado el 27 de diciembre de 2012, complementado con el escrito presentado el 5 de febrero de 2013, Inversiones El Gran Abanico S.R.L. (en adelante, la denunciante) interpuso denuncia contra el Ministerio de Defensa (en adelante, el Ministerio) por la presunta imposición de una barrera burocrática ilegal y/o carente de razonabilidad originada en la obligación que todas las naves y artefactos marítimos, fluviales y lacustres deban instalar y mantener en funcionamiento un dispositivo de posicionamiento automático (GPS) compatible con el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC), establecida en el artículo 3° del Decreto Supremo N° 008-2011-DE.
2. Fundamenta su denuncia en los siguientes argumentos:
  - (i) El Ministerio de Defensa emitió el Decreto Supremo N° 008-011-DE que crea un sistema de información y monitoreo del tráfico acuático (SIMTRAC), el cual dispone en su artículo 3° que todas las naves y artefactos marítimos, fluviales y lacustres deben instalar y mantener en

obligación cuestionada ha sido sustentada en razones de seguridad en el transporte fluvial y lacustre, lo cual representa un interés público a cargo del Ministerio.

46. Por tal motivo, debido a que el denunciante no ha aportado indicios suficientes para cuestionar la razonabilidad de la restricción, no corresponde efectuar el análisis de razonabilidad que exige el precedente de observancia obligatorio aprobada mediante la Resolución 182-97-TDC. En consecuencia, corresponde declarar infundada la denuncia en dicho extremo.

**POR LO EXPUESTO:**

En uso de sus atribuciones y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26°BIS del Decreto Ley Nº 25868 y el artículo 48° de la Ley Nº 27444, modificado por la Ley Nº 28996; así como en la Sexta Disposición Transitoria del Decreto Legislativo Nº 807;

**RESUELVE:**

**Primero:** declarar que no constituye barrera burocrática ilegal la obligación que todas las naves y artefactos marítimos, fluviales y lacustres deban instalar, y mantener en funcionamiento, un dispositivo de posicionamiento automático (GPS) compatible con el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC), establecida en el artículo 3° del Decreto Supremo Nº 008-2011-DE.

**Segundo:** declarar que los argumentos presentados por la empresa Inversiones El Gran Abanico S.R.L. no constituyen indicios suficientes para analizar la razonabilidad de la medida; y, en consecuencia, infundada la denuncia presentada por la denunciante en contra del Ministerio de Defensa.

**Con la intervención y aprobación de los señores miembros de la Comisión: José Luis Sardón de Taboada, Jorge Chávez Álvarez, Alfredo Mendiola Cabrera y Eduardo García-Godos Meneses.**

**JOSÉ LUIS SARDÓN DE TABOADA  
PRESIDENTE**



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

**SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

17 de enero de 2017

**Caso Dicapi**

COLEGIO DE ABOGADOS DEL CALLAO C. PODER EJECUTIVO

**Asunto**

Demanda de inconstitucionalidad contra diversos artículos del Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en la competencia de la Autoridad Marítima Nacional (Dirección General de Capitanías y Guardacostas).

Magistrados firmantes:

MIRANDA CANALES  
URVIOLA HANI  
BLUME FORTINI  
RAMOS NÚÑEZ  
SARDÓN DE TABOADA  
ESPINOSA-SALDAÑA BARRERA



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL



EXP. 0001-2014-PI/TC  
CALLAO  
COLEGIO DE ABOGADOS DEL CALLAO

## Tabla de contenidos

<b>L ANTECEDENTES .....</b>	<b>3</b>
A. Petitorio constitucional	3
B. Debate constitucional	3
<b>II. FUNDAMENTOS .....</b>	<b>6</b>
A. Presunta Inconstitucionalidad por la forma del Decreto Legislativo 1147	6
Exceso en el ejercicio de las facultades delegadas	6
Regulación de materias sujetas a reserva de ley orgánica	9
B. Presunta inconstitucionalidad por el fondo del Decreto Legislativo 1147	11
Contravención a la finalidad de las Fuerzas Armadas	11
Contravención a los principios de subsidiaridad y proscripción de monopolios legales	14
Contravención a los principios constitucionales que regulan el presupuesto público	19
Contravención al principio de Estado unitario y descentralizado	21
<b>III. FALLO .....</b>	<b>23</b>



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL



EXP. 0001-2014-PI/TC

CALLAO

COLEGIO DE ABOGADOS DEL CALLAO

## SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima, a los 17 días del mes de enero de 2017, reunido el Tribunal Constitucional, en sesión del Pleno Jurisdiccional, con la asistencia de los magistrados Miranda Canales, presidente; Ledesma Narváez, vicepresidenta; Urviola Hani, Blume Fortini, Ramos Núñez y Sardón de Taboada, pronuncia la siguiente sentencia, con los fundamentos de voto de los magistrados Blume Fortini, y Espinosa-Saldafia Barrera, y el voto singular de la magistrada Ledesma Narváez que se agregan. Se consigna el abocamiento del magistrado Espinosa-Saldafia Barrera, aprobado en el Pleno del día 17 de enero de 2017

### I. ANTECEDENTES

#### A. Petitorio constitucional

Con fecha 2 de enero de 2014, el Colegio de Abogados del Callao interpone demanda de inconstitucionalidad con el objeto que se declare la inconstitucionalidad de los artículos 1, 2.1, 2.4, 5.5, 5.6 y 5.11, así como de la segunda y tercera disposición complementaria final del Decreto Legislativo 1147, el cual regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional —Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Dicapi)—, por contravenir los artículos 43, 60, 61, 74, 77, 78, 104, 106, 165, 170 y 191 de la Constitución.

Con fecha 18 de marzo de 2015, el procurador público del Poder Ejecutivo contesta la demanda, contradiciéndola en todos sus extremos.

Finalmente, mediante escrito de fecha 23 de abril de 2015, el demandante solicita, en aplicación del artículo 78 del Código Procesal Constitucional, que se declare la inconstitucionalidad por conexión de los artículos 5.8, 5.9, 5.10, 5.11, 5.12, 5.13, 5.14, 6, 7 y 11, así como de la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo 1147, por considerar que otorgan a Dicapi funciones contrarias a la finalidad de las Fuerzas Armadas y afectan las competencias de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

#### B. Debate constitucional

El Colegio de Abogados del Callao sustenta su demanda en los siguientes argumentos:

- Los artículos 1, 2.1, 2.4, 5.5, 5.6 y 5.11, así como las disposiciones complementarias finales segunda y tercera del Decreto Legislativo 1147, son



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL



EXP. 0001-2014-PI/TC

CALLAO

COLEGIO DE ABOGADOS DEL CALLAO

reafirmarse la autonomía de los Poderes del Estado; gobiernos regionales y locales; y entidades constitucionales autónomas como es propio en un Estado Constitucional de Derecho.

86. En consecuencia, debe desestimarse este extremo de la demanda. Además, no corresponde declarar la inconstitucionalidad por conexión de ninguna norma en lo referido a este. Conforme al artículo 78 del Código Procesal Constitucional, existe esa posibilidad únicamente cuando se emite una "sentencia que declare la ilegalidad [en el caso del proceso de acción popular] o inconstitucionalidad de la norma impugnada", lo que no ocurre en el presente caso.

### III. FALLO

Por estos fundamentos, el Tribunal Constitucional, con la autoridad que le confiere la Constitución Política del Perú,

#### HA RESUELTO

1. Declarar **FUNDADA** en parte la demanda de inconstitucionalidad interpuesta contra el Decreto Legislativo 1147; y, en consecuencia, declarar **INCONSTITUCIONALES** las frases "y Auditoría", "auditorías" y "de los estándares de protección, seguridad, y prevención de la contaminación" de su Segunda Disposición Complementaria Final. Por tanto, dicha disposición queda subsistente con la siguiente redacción:

**SEGUNDA: Creación de la Oficina de Inspecciones y Auditorías de la Autoridad Marítima Nacional**

Créase la Oficina de Inspecciones y Auditorías de la Autoridad Marítima Nacional para que, en calidad de servicios prestados en exclusividad, pueda emitir a pedido de los interesados reportes de Inspección, así como constancias sobre las inspecciones y reconocimientos respecto de las naves, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas, así como de las personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades vinculadas al medio acuático.

Esta oficina formará parte de la estructura orgánica de la Autoridad Marítima Nacional y tendrá autonomía técnica en el ejercicio de sus actividades.

Para efectos de la determinación del importe de la retribución por la prestación de los servicios brindados en exclusividad por parte de la Oficina de Inspecciones y Auditorías de la Autoridad Marítima Nacional respecto de las actividades acuáticas tales como inspección, supervisión, certificación, titulación, licencias, y otras que determine el reglamento, se aplicará como unidad de medida referencia el Arqueo



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL



EXP. 0001-2014-PVTC  
CALLAO  
COLEGIO DE ABOGADOS DEL CALLAO

Bruto (AB); y para el caso de las áreas acuáticas se aplicará como unidad de medida el Metro Cuadrado (m2).

Todo procedimiento seguido ante la Autoridad Marítima Nacional dará lugar al cobro de las correspondientes tasas, cuyos montos son fijados en el correspondiente Texto Único de Procedimientos Administrativos.

- 2. **INTERPRETAR** el artículo 5.11 del Decreto Legislativo 1147 conforme a los fundamentos 26 y 43 de la presente sentencia.
- 3. Declarar **INFUNDADA** la demanda en lo demás que contiene.

Publíquese y notifíquese.

SS.

MIRANDA CANALES  
 URVIOLA HANI  
 BLUME FORTINI  
 RAMOSNÚÑEZ  
 SARDÓNDE TABOADA  
 ESPINOSA-SALDAÑA BARRERA

Lo que certifico:

JANET OTÁROLA SANTILLANA  
 Secretaria Relatora  
 TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

# El Peruano

FUNDADO EL 22 DE OCTUBRE DE 1825 POR EL LEFTEAMOR SIMÓN SUÑAR

AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO

Martes 30 de mayo de 2017

## PROCESOS CONSTITUCIONALES

Año XIII / N° 2455

60747

### TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

#### PROCESO DE INCONSTITUCIONALIDAD

SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL  
17 de enero de 2017

Caso Dicapi

Colegio de Abogados del Callao c. Poder Ejecutivo

Asunto

Demanda de inconstitucionalidad contra diversos artículos del Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en la competencia de la Autoridad Marítima Nacional (Dirección General de Capitanías y Guardacostas).

Magistrados firmantes:

SS.

MIRANDA CANALES

URVIOLA HANI

BLUME FORTINI

RAMOS NÚÑEZ

SARDÓN DE TABOADA

ESPINOSA-SALDAÑA BARRERA

#### TABLA DE CONTENIDOS

##### I. Antecedentes

- A. Petitorio constitucional
- B. Debate constitucional

##### II. Fundamentos

A. Presunta inconstitucionalidad por la forma del Decreto Legislativo 1147  
Ejercicio en el ejercicio de las facultades delegadas  
Regulación de materias sujetas a reserva de ley orgánica

B. Presunta inconstitucionalidad por el fondo del Decreto Legislativo 1147  
Contravención a la finalidad de las Fuerzas Armadas  
Contravención a los principios de subsidiariedad y proscripción de monopolios legales  
Contravención a los principios constitucionales que regulan el presupuesto público  
Contravención al principio de Estado unitario y descentralizado

##### III. Fallo

EXP. 0001-2014-PI/TC  
CALLAO  
COLEGIO DE ABOGADOS DEL CALLAO

#### SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima, a los 17 días del mes de enero de 2017, reunido el Tribunal Constitucional, en sesión del Pleno Jurisdiccional, con

la asistencia de los magistrados Miranda Canales, presidente; Ledesma Narváez, vicepresidente; Urviola Hani, Blume Fortini, Ramos Núñez y Sardón de Taboada, pronuncia la siguiente sentencia, con los fundamentos de voto de los magistrados Blume Fortini, y Espinosa-Saldaña Barrera, y el voto singular de la magistrada Ledesma Narváez que se agregan. Se designa al abocamiento del magistrado Espinosa-Saldaña Barrera, aprobado en el Pleno del día 17 de enero de 2017.

##### I. Antecedentes

##### A. Petitorio constitucional

Con fecha 2 de enero de 2014, el Colegio de Abogados del Callao interpone demanda de inconstitucionalidad con el objeto que se declare la inconstitucionalidad de los artículos 1, 2.1, 2.4, 5.5, 5.8 y 5.11, así como de la segunda y tercera disposición complementaria final del Decreto Legislativo 1147, el cual regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional —Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Dicapi)—, por contravenir los artículos 43, 60, 61, 74, 77, 78, 104, 106, 166, 170 y 191 de la Constitución.

Con fecha 18 de marzo de 2015, el procurador público del Poder Ejecutivo contesta la demanda, contradiciéndola en todos sus extremos.

Finalmente, mediante escrito de fecha 23 de abril de 2015, el demandante solicita, en aplicación del artículo 78 del Código Procesal Constitucional, que se declare la inconstitucionalidad por conexión de los artículos 5.8, 5.9, 5.10, 5.11, 5.12, 5.13, 5.14, 6, 7 y 11, así como de la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo 1147, por considerar que otorgan a Dicapi funciones contrarias a la finalidad de las Fuerzas Armadas y afectan las competencias de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).



**B. Debate constitucional**

El Colegio de Abogados del Callao sustenta su demanda en los siguientes argumentos:

- Los artículos 1, 2.1, 2.4, 5.5, 5.6 y 5.11, así como las disposiciones complementarias finales segunda y tercera del Decreto Legislativo 1147, son inconstitucionales por la forma, pues exceden las facultades delegadas al Poder Ejecutivo mediante la Ley 29915.

- El Decreto Legislativo 1147, además, no fortalece a las Fuerzas Armadas, como establece la ley autoritativa. Por el contrario, al darle competencias en materia comercial a Dicapi, debilita a las Fuerzas Armadas, ya que la distrae de su fin constitucional. Además, contraviene el principio constitucional de reserva de ley orgánica, pues mediante ley ordinaria pretende modificar el artículo 56 de la Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, que prevé las competencias de las regiones en materia de transporte.

- Asimismo, el Decreto Legislativo 1147 contraviene el artículo 165 de la Constitución al otorgar a las Fuerzas Armadas facultades distintas a las necesarias para garantizar la independencia, la soberanía y la integridad del territorio de la República.

- La creación de la Oficina de Inspecciones y Auditorías para brindar, en exclusividad, servicios de inspección y auditoría respecto de estándares de seguridad y contaminación de embarcaciones vulnera el principio de intervención subsidiaria del Estado en la economía. No existe una ley expresa que dé cuenta de las razones de interés público o manifiesta conveniencia nacional que justifiquen excluir a las empresas privadas de la prestación de dichos servicios. En consecuencia, el Decreto Legislativo 1147 crea un monopolio legal a favor de Dicapi que contraviene los artículos 60 y 61 de la Constitución.

- La Tercera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo 1147 crea mecanismos de financiamiento de Dicapi que contravienen el principio de legalidad del presupuesto de las Fuerzas Armadas. En efecto, sin la existencia previa de una ley de presupuesto, no es posible realizar actos de ejecución presupuestal. Por tanto, es inconstitucional que una entidad pública genere ingresos propios adicionales a los que le asigna el Presupuesto General de la República.

- Además, existe una afectación al bloque de constitucionalidad conformado por la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, y la Ley 27858, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, que proscriben la duplicidad de funciones entre entidades públicas. En efecto, el Decreto Legislativo 1147 otorga a Dicapi facultades ya otorgadas a la APN afectando así el principio de Estado unitario y descentralizado.

La contestación de la demanda, a su vez, se basa en los siguientes argumentos:

- El decreto legislativo impugnado no excede las facultades delegadas al Poder Ejecutivo a través de la Ley 29915. Los artículos 2.3 y 2.4 de esa norma habilitan al Poder Ejecutivo a fortalecer el Sistema de Seguridad y Defensa Nacional. Por esa razón se emitió el Decreto Legislativo 1147, cuyo objeto es fortalecer las competencias de las Fuerzas Armadas en lo relativo a la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente acuático y la represión de actividades ilícitas en dichos espacios. Por tanto, dicha norma no atribuye competencias comerciales a Dicapi, sino que fortalece las facultades que le son propias.

- El Decreto Legislativo 1147 no otorga a Dicapi competencias en materia de administración portuaria, pues estas corresponden exclusivamente a la APN. Además, las disposiciones legales impugnadas no contravienen el artículo 106 de la Constitución, pues no derogan ni modifican las competencias de los gobiernos regionales en materia portuaria.

- Las disposiciones impugnadas no facultan a Dicapi a realizar actividad comercial. Le otorgan competencias para administrar, regular y vigilar las actividades realizadas por personas naturales o jurídicas en el ámbito acuático, con finalidad de proteger la vida humana, velar por la seguridad nacional, proteger el medio ambiente y reprimir actividades delictivas.

- La Constitución y las normas presupuestarias no prohíben a las entidades públicas generar recursos propios. Está permitido que lo hagan. Ello no afecta las competencias del Congreso de la República en materia presupuestaria.

- El Decreto Legislativo 1147 autoriza a Dicapi a expedir, a pedido del interesado, reportes de inspección y auditoría, así como constancias sobre las inspecciones, auditorías y reconocimientos de los estándares de protección, seguridad y prevención de la contaminación sobre las embarcaciones ubicadas en el medio acuático. Así, no permite a Dicapi realizar actividad empresarial, sino elaborar reportes sobre las actuaciones administrativas que realiza como autoridad marítima nacional.

- No existe relación entre las competencias asumidas por Dicapi y las atribuidas a los gobiernos regionales. La norma impugnada restringe el ejercicio de competencias de Dicapi al medio acuático, mientras la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales (artículos 56.c y 56.d) establece que sus competencias se cifren al ámbito portuario. De otro lado, tampoco se advierte una duplicidad de funciones, pues conforme se aprecia del artículo 1 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, las actividades de la APN se limitan a la administración de puertos marítimos, fluviales y lacustres, lo cual no se superpone con las competencias que ejerce Dicapi.

**H. Fundamentos****A. Presunta Inconstitucionalidad por la forma del Decreto Legislativo 1147**

1. El Colegio de Abogados del Callao solicita que se declare la inconstitucionalidad por la forma de los artículos 1, 2.1, 2.4, 5.5, 5.6 y 5.11 y de las disposiciones complementarias finales segunda y tercera del Decreto Legislativo 1147. Manifiesta, de un lado, que regulan materias no delegadas al Poder Ejecutivo mediante la Ley 29915; y, de otro, que modifican el artículo 56 de la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, lesionando el principio de reserva de ley orgánica previsto en el artículo 106 de la Constitución.

**Exceso en el ejercicio de las facultades delegadas**

2. La facultad del Congreso de la República para delegar facultades legislativas al Poder Ejecutivo está prevista en el artículo 104 de la Constitución, que establece lo siguiente:

El Congreso puede delegar en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar, mediante decretos legislativos, sobre la materia específica y por el plazo determinado establecidos en la ley autoritativa.

No pueden delegarse las materias que son indelegables a la Comisión Permanente.

Los decretos legislativos están sometidos, en cuanto a su promulgación, publicación, vigencia y efectos, a las mismas normas que rigen para la ley.

El Presidente de la República da cuenta al Congreso o a la Comisión Permanente de cada decreto legislativo.

3. Así, el Congreso de la República puede encargar al Poder Ejecutivo la facultad de legislar, salvo respecto de materias indelegables a la Comisión Permanente. A su vez, el Poder Ejecutivo puede emitir decretos legislativos con rango de ley, siempre que el Congreso emita una ley autoritativa (fundamento 6 de la sentencia emitida en el Expediente 0012-2011-P1/TC).

4. La legislación delegada debe respetar, pues, los límites previstos en la Constitución y establecidos en la ley autoritativa correspondiente. Por tanto, debe dictarse dentro del plazo de vigencia de las facultades otorgadas por dicha ley y referirse, únicamente, a las materias sobre las que existe delegación de facultades.

5. Mediante la Ley 29915, publicada en el diario oficial El Peruano con fecha 12 de setiembre de 2012, se delegó en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en las siguientes materias en un plazo de 90 días calendario:

1. Reforma de la legislación orientada al fortalecimiento institucional del Ministerio del Interior, de la Policía Nacional del Perú y de la carrera policial.

2. Modificación del marco legal que establece el apoyo, por parte de las Fuerzas Armadas, a la Policía Nacional del Perú y a otras instituciones.

3. Reforma del Sistema de Seguridad y Defensa Nacional con el objeto de fortalecer su constitución y funcionamiento.

4. Reforma de la legislación orientada al fortalecimiento institucional del Sector Defensa, de las Fuerzas Armadas, la carrera militar y el servicio militar.

5. Creación de un ente central de compras para la Defensa Nacional, con el objeto de mejorar la capacidad operativa y el mantenimiento de activos de las Fuerzas Armadas, mediante el uso eficiente de los recursos asignados y de los procesos de compra.

6. Reforma del régimen remunerativo y de pensiones del personal de la Policía Nacional del Perú y las Fuerzas Armadas.

7. Reforzamiento de la estrategia de seguridad y defensa nacional en relación al control y registro de los insumos químicos y productos, así como de maquinarias y equipos que directa o indirectamente sirvan para la elaboración y tráfico de drogas ilícitas. (cfr. artículo 2 de la Ley 29915).

6. Al amparo de dichas facultades, con fecha 11 de diciembre de 2012, se publicó en el diario oficial El Peruano el Decreto Legislativo 1147, impugnado en el presente proceso de inconstitucionalidad; esto es, dentro del plazo establecido en la referida ley autoritativa.

7. El Poder Ejecutivo sustenta la emisión de dicha norma en los artículos 2.3 y 2.4 de la Ley 29915. El Colegio de Abogados del Callao, en cambio, sostiene que varias de sus disposiciones se extralimitan respecto al ámbito de facultades delegadas, por lo que devienen inconstitucionales por la forma.

8. Las disposiciones pertinentes de la ley autoritativa se refieren, respectivamente, a la "Reforma del Sistema de Seguridad y Defensa Nacional con el objeto de fortalecer su constitución y funcionamiento" y a la "Reforma de la legislación orientada al fortalecimiento institucional del Sector Defensa, de las Fuerzas Armadas, la carrera militar y el servicio militar". El artículo 1 del Decreto Legislativo 1147, a su vez, hace referencia a ello de la siguiente manera:

[El Decreto Legislativo 1147] tiene por objeto el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, sobre la administración de áreas acuáticas, las actividades que se realizan en el medio acuático, las naves,

72. Pese a ello cabe señalar que, dada su naturaleza de tributos vinculados, las tasas no tienen finalidad recaudadora, pues están destinadas a trasladar a los contribuyentes el costo efectivo de la prestación pública de la que son beneficiarios. Ello se deduce de la Norma II del Título Preliminar del Código Tributario y, además, ha sido reconocido en reiteradas oportunidades por la jurisprudencia de este Tribunal Constitucional (cfr. sentencias emitidas en los Expedientes 00053-2004-PI/TC, 00008-2007-PI/TC, 00030-2007-PI/TC entre otras). Por tanto, el monto de las tasas debe corresponder siempre al costo del servicio público efectivamente prestado al contribuyente.

#### Forma de financiar el presupuesto de Dicapi

73. El primer párrafo del artículo 77 de la Constitución, por su parte, establece:

La administración económica y financiera del Estado se rige por el presupuesto que anualmente aprueba el Congreso. La estructura del presupuesto del sector público contiene dos secciones: Gobierno Central e instancias descentralizadas.

74. Dicha norma exige al Congreso de la República aprobar un presupuesto anual que refleje el equilibrio entre los ingresos y egresos fiscales previstos para el ejercicio correspondiente. Además, determina la estructura mínima del Presupuesto Público, precisando que debe contar, por lo menos, con secciones dedicadas al Gobierno Central y a instancias descentralizadas.

75. Dicha norma no prohíbe a las entidades públicas obtener recursos a través de fuentes de financiamiento directas. Ello constituye una opción legislativa constitucionalmente válida, recogida en diversas leyes anuales de presupuesto y equilibrio financiero e, inclusive, en la Ley 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto (cfr. artículos 80.2, 83.2, y Octava Disposición Transitoria del TUO de la Ley 28411 aprobado mediante Decreto Supremo 304-2012-EF).

76. Así, las entidades del Estado pueden recurrir a fuentes de financiamiento directo, dentro de lo permitido por la ley, sin que ello desconozca o lesione las competencias constitucionales del Congreso de la República en materia presupuestaria.

77. Por tanto, la demanda debe desestimarse en este extremo, pues, lejos de contravenir la disposición constitucional invocada, la Tercera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo 1147, se decanta por una opción legislativa concordante con el Sistema Nacional de Presupuesto.

#### Contravención al principio de Estado unitario y descentralizado

78. La parte demandante refiere que los artículos 1, 2.1, 2.4, 5.5, 5.6 y 5.11 y las disposiciones complementarias finales Segunda y Tercera del Decreto Legislativo 1147 contravienen el principio de Estado unitario y descentralizado al generar duplicidad de funciones entre Dicapi y la APN, lo que se encuentra proscrito por la Ley 28158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, y por la Ley 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión Pública. La jurisprudencia de este Tribunal Constitucional ha deducido dicho principio del artículo 43 de la Constitución que establece lo siguiente:

La República del Perú es democrática, social, independiente y soberana.

El Estado es uno e indivisible.

Su gobierno es unitario, representativo y descentralizado, y se organiza según el principio de separación de poderes.

79. En efecto, en el fundamento 9 de la sentencia recaída en el Expediente 00008-2008-PI/TC, este Tribunal Constitucional conceptualizó el referido principio señalando lo siguiente:

En el Estado unitario y descentralizado en cambio el poder no se encuentra concentrado en un órgano único sino que se permite la posibilidad de transferir facultades de gobierno a entidades, denominadas por algunos como "organismos constitucionales autónomos", que ayudan al desarrollo integral de la política nacional (artículo 189 de la Constitución), con poder incluso para dictar normas de ámbito territorial, pero en atención a las competencias asignadas por la propia Constitución del Estado que, como se dijo, constituye una unidad, razón ésta por la que un organismo del Estado al que se le ha conferido una parte de ese poder no puede ir más allá de lo que la propia Constitución le asigna.

80. El principio en cuestión expresa la necesidad de distribuir el Poder estatal entre los niveles de gobierno previstos en el artículo 189 de la Constitución sin que ello implique desconocer la unidad del Estado peruano. De ahí que, si bien el ordenamiento constitucional exige el traslado de competencias a los gobiernos regionales y locales mediante un proceso de descentralización, este debe promover "la unidad y eficiencia del Estado, mediante la distribución ordenada de las competencias públicas y la adecuada relación entre los distintos niveles de gobierno y la administración estatal", como reconoce el artículo 6.A de la Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.

81. Por tanto, las disposiciones impugnadas no contravienen el principio constitucional citado. Este se encuentra referido a la distribución de competencias entre niveles de gobierno. Sin

embargo, en el presente caso, se denuncia una presunta duplicidad de funciones entre Dicapi (un órgano de línea que forma parte de la Marina de Guerra del Perú, a su vez, un órgano ejecutor del Ministerio de Defensa conforme al artículo 2 del Decreto Legislativo 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú) y la APN (un organismo público descentralizado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones conforme al artículo 19 de la Ley 27943, del Sistema Portuario Nacional). En consecuencia, existe una falta de congruencia entre el vicio de inconstitucionalidad denunciado en esta extremo de la demanda y el principio invocado como sustento de la pretensión.

82. La duplicidad de funciones entre entidades del Poder Ejecutivo debe evitarse y, dentro de lo posible, resolverse en las vías que correspondan. El artículo V.1 del Título Preliminar de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo señala que las entidades del Poder Ejecutivo:

Se organizan en un régimen jerarquizado y desconcentrado cuando corresponda, sobre la base de funciones y competencias afines, evitando la duplicidad y superposiciones de funciones.

83. A su vez, el artículo 6.b de la Ley 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión Pública, precisa:

Las dependencias, entidades, organismos e instancias de la Administración Pública no deben duplicar funciones o proveer servicios brindados por otras entidades ya existentes.

84. Sin embargo, al ejercer sus atribuciones, este Tribunal Constitucional debe actuar con corrección funcional; esto es, respetando, "las funciones y competencias que el Constituyente ha asignado a cada uno de los órganos constitucionales, de modo tal que el equilibrio inherente al Estado Constitucional, como presupuesto del respeto de los derechos fundamentales, se encuentre plenamente garantizado" (cfr. fundamento jurídico 12 de la sentencia emitida en el Expediente 5854-2005-PA/TC, entre otros).

85. Por tanto, como regla general, no le corresponde pronunciarse sobre los conflictos competenciales que se produzcan al interior de los Poderes del Estado; niveles de gobierno o entidades constitucionales autónomas. Estos deben resolverse al interior de la entidad donde se produce el conflicto de manera que pueda reafirmarse la autonomía de los Poderes del Estado; gobiernos regionales y locales; y entidades constitucionales autónomas como es propio en un Estado Constitucional de Derecho.

86. En consecuencia, debe desestimarse este extremo de la demanda. Además, no corresponde declarar la inconstitucionalidad por conexión de ninguna norma en lo referido a este. Conforme al artículo 78 del Código Procesal Constitucional, existe esa posibilidad únicamente cuando se emite una "sentencia que declare la ilegalidad [en el caso del proceso de acción popular] o inconstitucionalidad de la norma impugnada", lo que no ocurre en el presente caso.

#### III. FALLO

Por estos fundamentos, el Tribunal Constitucional, con la autoridad que le confiere la Constitución Política del Perú,

#### HA RESUELTO

1. Declarar FUNDADA en parte la demanda de inconstitucionalidad interpuesta contra el Decreto Legislativo 1147; y, en consecuencia, declarar INCONSTITUCIONALES las frases "y Auditoría", "auditorías" y "de los estándares de protección, seguridad, y prevención de la contaminación" de su Segunda Disposición Complementaria Final. Por tanto, dicha disposición queda subsistente con la siguiente redacción:

#### SEGUNDA: Creación de la Oficina de Inspecciones y Auditorías de la Autoridad Marítima Nacional

Créase la Oficina de Inspecciones y Auditorías de la Autoridad Marítima Nacional para que, en calidad de servicios prestados en exclusividad, pueda emitir a pedido de los interesados reportes de inspección, así como constancias sobre las inspecciones y reconocimientos respecto de las naves, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas, así como de las personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades vinculadas al medio acuático.

Esta oficina formará parte de la estructura orgánica de la Autoridad Marítima Nacional y tendrá autonomía técnica en el ejercicio de sus actividades.

Para efectos de la determinación del importe de la retribución por la prestación de los servicios brindados en exclusividad por parte de la Oficina de Inspecciones y Auditorías de la Autoridad Marítima Nacional respecto de las actividades acuáticas tales como inspección, supervisión, certificación, titulación, licencias, y otras que determine el reglamento, se aplicará como unidad de medida referencial el Arqueo Bruto (AB); y para el caso de las áreas acuáticas se aplicará como unidad de medida el Metro Cuadrado (m<sup>2</sup>).

Todo procedimiento seguido ante la Autoridad Marítima Nacional dará lugar al cobro de las correspondientes tasas, cuyos montos son fijados en el correspondiente Texto Único de Procedimientos Administrativos.

2. INTERPRETAR el artículo 5.11 del Decreto Legislativo 1147 conforme a los fundamentos 26 y 43 de la presente sentencia.

3. Declarar INFUNDADA la demanda en lo demás que contiene.

Publíquese y notifíquese.

SS.

MIRANDA CANALES

URVIOLA HANI

BLUME FORTINI

RAMOSNÚÑEZ

SARDÓN DE TABOADA

ESPINOSA-SALDAÑA BARRERA

**FUNDAMENTO DE VOTO DEL MAGISTRADO ERNESTO BLUME FORTINI**

Si bien concuerdo con la parte resolutoria de la sentencia, dictada en el presente proceso constitucional, promovido por el Colegio de Abogados del Callao, contra diversas disposiciones del Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), considero conveniente formular algunas precisiones y una apreciación, de las que deseo dejar constancia en el presente fundamento.

Precisiones respecto a la parte resolutoria del fallo en mención:

1. Como es de verse de los actuados, la institución demandante, el Colegio de Abogados del Callao, ha interpuesto la demanda que motiva esta litis, persiguiendo expresamente la declaración de inconstitucionalidad de las siguientes disposiciones del acotado Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - DICAPI, imputándose, según el caso, que han infringido los artículos 43, 60, 61, 74, 77, 78, 104, 106, 165, 170 y 181 de la Constitución Política del Perú.

- De su artículo 1, relativo al objeto del mismo;
- De su artículo 2, incisos 2.1 y 2.4, relativos a su ámbito de aplicación;
- De su artículo 5, incisos 5.5, 5.6 y 5.11, relativos a las funciones de la Autoridad Marítima Nacional;
- De su Segunda Disposición Complementaria Final relativa a la creación de la Oficina de Inspecciones y Auditorías de la Autoridad Marítima Nacional, y
- De su Tercera Disposición Complementaria relativa al financiamiento del presupuesto de la DICAPI.

2. De este conjunto de disposiciones cuestionadas o imputadas de inconstitucionalidad, se ha declarado infundada la demanda respecto de las siguientes:

- El artículo 1;
- El artículo 2, inciso 2.2 y 2.4;
- El artículo 5, inciso 5.1, 5.6 y 5.11; y
- La Tercera Disposición Complementaria Final.

Así, el Tribunal Constitucional ha ratificado la constitucionalidad de las mismas, descartando que se encuentren afectas a alguna causal de infracción constitucional, sea directa o indirecta, de forma o de fondo, parcial o total.

3. En tal sentido, la declaración de inconstitucionalidad contenida en la sentencia, bajo la forma de fundada en parte la demanda, se ha consustanciado únicamente a las frases "y Auditorías", "auditorías" y "de los estándares de protección, seguridad, y prevención de la contaminación", de su Segunda Disposición Complementaria y Final las cuales han sido eliminadas de su texto.

4. La razón de tal eliminación, como se sostiene en el fundamento 60 de la sentencia, es que, a través de aquellas frases, el legislador ordinario no se ha limitado a la regulación de las facultades de DICAPI para informar y elaborar reportes con relación a sus competencias administrativas, como correspondía, sino que ha abarcado el otorgamiento de facultad exclusiva para emitir informes de auditoría respecto de los estándares de protección, seguridad y prevención de la contaminación de embarcaciones o instalaciones acuáticas.

5. Ello, a pesar que esas actividades también pueden ser realizadas por los particulares, lo cual significa en puridad haber autorizado a DICAPI a realizar actividad empresarial, colisionando, como se advierte en el fundamento 61, con lo establecido en el artículo 61 de la Constitución, toda vez que la actividad empresarial del Estado requiere ineludiblemente una autorización expresa a través de Ley expedida por el Congreso de la República y siempre que el sector privado no esté en condiciones de atender el requerimiento de servicio de que se trate.

6. Por lo demás, se ha señalado el contenido normativo del inciso 5.11 del artículo 5 del Decreto Legislativo 1143, en el sentido

que DICAPI, en ningún caso podrá otorgar autorizaciones a los particulares para la prestación de servicios en puertos marítimos, fluviales o lacustres bajo administración regional, así como que al otorgar DICAPI derechos de uso de áreas acuáticas a particulares deberá evaluar exclusivamente aspectos relativos a la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, la protección del medio ambiente acuático o la represión de actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, proscribiendo como supremo intérprete de la Constitución toda interpretación en contrario.

Apreciación sobre el fundamento 44 del fallo en mención:

7. Finalmente, dejo constancia de mi discrepancia con la interpretación contenida en el fundamento 44 del artículo 78 del Código Procesal Constitucional, la cual considero limitativa, ya que excluye la posibilidad para el Tribunal Constitucional de declarar la inconstitucionalidad si, al hacer el análisis de las disposiciones expresamente cuestionadas determina que no adolecen de vicio de inconstitucionalidad, pero detecta que otras disposiciones del cuerpo normativo al que pertenecen las primeras, se encuentren viciadas de inconstitucionalidad.

8. Al respecto, no hay que dejar de considerar que el proceso de inconstitucionalidad es de carácter hiper público y de incuestionable interés general, al punto que una vez instaurado no cabe desistimiento de la demanda, como lo establece expresamente el artículo 106 del Código Procesal Constitucional. Ello es así, por el deber que tiene el Tribunal Constitucional en su calidad de garante de la primacía normativa de la Constitución, de garantizar su plena y efectiva vigencia, por lo que, si a raíz del análisis de constitucionalidad detecta la existencia de vicios de inconstitucionalidad de normas conexas con la impugnada, tiene el imperativo constitucional de extirparlas del cuerpo normativo nacional, independientemente de la constitucionalidad o eventual inconstitucionalidad de la norma expresamente cuestionada en la demanda.

S.

BLUME FORTINI

**FUNDAMENTO DE VOTO DEL MAGISTRADO ESPINOSA-SALDAÑA BARRERA**

Coincido con lo resuelto por mis colegas en la presente causa, pero considero necesario hacer algunas precisiones u observaciones, las cuales consigno a continuación:

1. Considero que, en efecto, es necesario fortalecer a la autoridad civil en materia portuaria. Sin embargo, de esta afirmación no se desprende que la Marina, a través de la Dirección General de Capitanía y Guardacostas (Dicapi), no deba o pueda tener algún nivel de participación en la regulación de asuntos vinculados con la circulación y el control de actividades realizadas en el espacio marino. Ello puede darse en materias tales como, entre otras, el otorgamiento de autorizaciones para el uso de área acuática, el control sobre el tráfico de embarcaciones, la planificación y dirección de actividades a realizarse en el medio acuático, o la realización de inspecciones y auditorías conforme a sus competencias.

2. Al respecto, es claro que, de conformidad con la norma autoritativa respectiva, Ley 28915, y en el marco del Decreto Legislativo 1147, la cual regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en la competencia de la autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanía y Guardacostas, a la Dicapi le han sido asignadas varias competencias que pueden considerarse constitucionalmente legítimas. Ahora bien, en todo caso, y sin perjuicio de lo anterior, lo que sí deberá evitarse, pues se encuentra expresamente proscribido por nuestra Norma Fundamental, es que se le habilite indebidamente a la Dicapi, al ser una entidad estatal, el que realice actividades empresariales o comerciales, máxime si estas conllevan la creación de monopolios legales. En efecto, la Constitución peruana de 1993 prevé expresamente que la actividad empresarial del Estado solo puede realizarse de manera subsidiaria. Por ende, la actividad empresarial del Estado dentro del marco constitucional vigente en el Perú, guste o no, solo se justifica ante la ausencia de agentes privados realizando la misma actividad económica o por defectos del mercado.

3. Es en este sentido que en la presente sentencia se interpretó que el Decreto Legislativo 1147 es compatible con lo dispuesto por la Constitución. Ahora bien, llegado a este punto, considero necesario precisar además que, en este caso, como en otros en los cuales se cuestiona la constitucionalidad de normas con rango legal, también opera una presunción de constitucionalidad a favor de la autoridad legítima que emite la norma.

4. Por ende, únicamente en el supuesto de que la disposición que se reputa como inconstitucional no pueda ser entendida de algún modo de conformidad con la Constitución -es decir, agotando todas las posibilidades interpretativas existentes- es que podrá declararse su inconstitucionalidad o incompatibilidad de la norma con respecto a la Norma Fundamental. En sentido contrario, corresponde decir entonces que si puede adoptarse algún sentido constitucionalmente interpretativo válido de la disposición analizada, deberá optarse por dicha interpretación, lo cual habilita incluso a acudir a la técnica de las llamadas "sentencias interpretativas" o "sentencias manipulativas".

5. En el presente caso, precisamente con la finalidad de atender debidamente a la presunción de constitucionalidad de la



MARINA DE GUERRA DEL PERÚ  
DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS  
CAPITANÍA GUARDACOSTAS MARÍTIMA DEL CALLAO

RESOLUCIÓN DE CAPITANÍA No. 060 - 2010 -M

Callao, 29 DIC 2010

VISTO: El Informe de fecha 26 julio 2010 presentado por el Oficial de Mar Receptor de Naves de esta Capitanía Guardacostas Marítima, dando cuenta de la Visita de Inspección de Arribo de Naves, llevada a cabo a las 22:45 horas del día 25 julio 2010 a bordo de la embarcación pesquera "TUNUPA" de matrícula CO-29771-PM, procedente de Aguas Internacionales, representada a su arribo en el puerto del Callao por la Agencia Marítima VARTOSA S.A.C.; durante dicha inspección el Capitán no presentó el último zarpe de salida; se detectó que de los VEINTINUEVE (29) tripulantes que conformaban la dotación de la nave, parte de ellos no se encontraban registrados en el rol de tripulación el mismo que tenía vigencia sólo al 23 marzo 2010; los documentos originales correspondientes a la embarcación no fueron presentados al arribo;

CONSIDERANDO: Que, son funciones de las Capitanías Guardacostas Marítimas, entre otras, ejercer policía marítima en el ámbito de su jurisdicción; controlar el tráfico acuático y el sistema de información sobre posición y seguridad de naves en el ámbito acuático de su jurisdicción; supervisión y control de la señalización náutica, así como el cumplimiento de las normas establecidas para el tráfico acuático; velar, dentro del ámbito de jurisdicción de la Autoridad Marítima, por el cumplimiento de las Leyes, Disposiciones Nacionales y Convenios Internacionales, referentes a la seguridad de la navegación y protección de la vida humana en mar; reprimir las contravenciones a la Ley, el Reglamento, Convenios Internacionales y demás normas emanadas de los sectores competentes; vigilar el cumplimiento de las normas relativas a la protección de los recursos y riquezas existentes en las aguas de su jurisdicción y en sus respectivos suelos y subsuelos, dictadas por la Autoridad competente, sin perjuicio de las funciones y atribuciones que correspondan a otros sectores u organismos de la Administración Pública; control de condiciones mínimas de seguridad de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros, y de la titulación de la gente de mar de acuerdo a la legislación nacional y los convenios internacionales; procesar por infracción al Reglamento y otros dispositivos que competen a la Autoridad Marítima y aplicar las sanciones que correspondan de conformidad con lo establecido en el artículo A-010701 incisos (1), (2), (7), (8), (12), (13), (14) y (25) del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, aprobado por Decreto Supremo No. 028-DE/MGP de fecha 25 mayo 2001;



de embarque, se encuentren con fecha vigente, debiendo de conservarse el original de la Declaración de Zarpe o bordo durante la navegación;

Que, la Resolución Directoral Nro. 333-2004/DCG de fecha 18 agosto 2004, anexo "D", numeral 3, inciso (e), establece que los Propietarios, Representantes y Patrones de las naves pesqueras son responsables de contar a bordo con un legajo conteniendo los certificados vigentes de la nave y los carnés de la tripulación;

Que, por Decreto Supremo No. 010-2009-DE de fecha 19 marzo 2009, se establecen las medidas promocionales para la extracción comercial a mayor escala de recursos hidrobiológicos transzonales por parte de embarcaciones pesqueras de bandera nacional, el cual en su artículo primero, establece un plazo máximo de cinco años contado a partir de la fecha de emisión del mencionado Decreto Supremo, para que las personas jurídicas constituidas en el país, propietarias, poseedoras u operadoras de embarcaciones pesqueras de bandera nacional que se destinen a la extracción comercial a mayor escala de recursos hidrobiológicos transzonales en Alta Mar adyacentes a las aguas jurisdiccionales, quedando exoneradas, respecto del personal extranjero a su servicio cuyas ocupaciones se encuentran comprendidas en el anexo "a" del referido Decreto Supremo, de observar los porcentajes limitativos previstos en el artículo 4º del Decreto Legislativo No. 689, en aplicación del inciso e) del artículo 6º de la misma norma, atendiendo a los criterios de especialización, calificación y experiencia;

Que, el artículo tercero del referido Decreto Supremo, establece que a fin de autorizarse el embarco de tripulantes extranjeros en las embarcaciones pesqueras de mayor escala de recursos hidrobiológicos transzonales en Alta Mar, los armadores de dichas embarcaciones deberán presentar a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, el rol de tripulación, la libreta de embarco vigente del país de origen del personal de los embarcaciones, el contrato de trabajo o de servicios y el acto de designación correspondiente, según el caso, así como el comprobante de pago de los derechos respectivos;

Que, el artículo cuarto del mencionado Decreto Supremo incorpora como Procedimiento B-20-A "Autorización mediante Resolución de Capitanía para el embarco de tripulantes extranjeros en naves pesqueras nacionales excepto Capitanes, Patrones y Jefes de Ingeniería", a la Sección "C" del Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra del Perú – TUPAM 15001, actualizado por Decreto Supremo No. 015-2005-DE/MGP, según los términos mencionados en el Anexo "B" del referido Decreto Supremo;

Que, el Procedimiento B-20-A del Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra del Perú – TUPAM 15001, establece la Autorización mediante Resolución de Capitanía, el embarco de tripulantes extranjeros en Naves Pesqueras de bandera nacional, excepto Capitanes y Jefes de Ingeniería, los que deberán de cumplir con los requisitos exigidos para tal fin;

Que, en la parte Preliminar del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, sobre Trámites ante la Autoridad





Marítima, se establece que todo documento que se presente ante la misma tendrá el carácter de declaración jurada. La presentación de documentación falsa o adulterada o el empleo de cualquier otro medio de engaño, originará la nulidad de lo actuado sin perjuicio de la acción penal correspondiente contra quienes resulten involucradas y la aplicación de la sanción administrativa;

Que el artículo 32º, acápite 32.3 de la Ley Nra. 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, contempla que en caso de comprobar fraude o falsedad en la declaración, información o en la documentación presentada por el administrado, se impondrá a quien haya empleada esa declaración, información o documento una multa en favor de la entidad entre dos y cinco Unidades Impositivas Tributarias vigentes a la fecha de pago;

Que, de la actuado y de los documentos que obran en autos en esta Capitanía Guardacostas Marítima, con relación a los hechos ocurridos con la embarcación pesquera "TUNUPA" de matrícula CO-29771-PM, de propiedad de la empresa United Marine Corp S.A.C., se establece lo siguiente:

- La embarcación pesquera "TUNUPA" de matrícula CO-29771-PM zarpó el día 13 enero 2010 del puerto del Callao, a faenas de pesca con artes tipo palangre, declarando zona de pesca fuera de la isla Harmigas en aguas jurisdiccionales peruanas, con CUATRO (04) tripulantes extranjeros y DIECISIETE (17) tripulantes peruanos; sin que se declare el embarque del Capitán y de SIETE (07) tripulantes peruanos.
- La mencionada embarcación pesquera a las 07:05 horas del día 22 enero 2010 salió sin autorización de aguas jurisdiccionales peruanas, contraviniendo lo establecido por la Autoridad Marítima, para efectos de control de posición de naves en aguas jurisdiccionales peruanas.
- El 09 febrero 2010, en posición geográfica Latitud 11°00' Sur y Longitud 105°56' Oeste, se efectuó el transbordo del tripulante César Ángel NAQUICHE Juárez, desde la embarcación pesquera "TUNUPA" al buque pesquero "HATSUKARI" de bandera panameña con destino al Callao.
- El 23 febrero 2010, en posición geográfica Latitud 09°17' Sur y Longitud 106°12' Oeste, se efectuó el transbordo de los tripulantes Jorge YAMUNAUQUE Yovera y Amaldo Aníbal YOVERA Yamunaqué, desde el "TUNUPA" al buque tanque "MUMBAI" de bandera panameña, con destino a Panamá y desde allí retomar vía aérea al puerto del Callao.
- El 24 abril 2010, en posición geográfica Latitud 10°21' Sur y Longitud 95°18' Oeste, se efectuó el transbordo del tripulante Antonio SILIPU Anastacio, desde el "TUNUPA" al buque pesquero "KENYO MARU No. 18" de bandera japonesa con destino al puerto del Callao.
- El 02 mayo 2010, en posición geográfica Latitud 10°56" Sur y Longitud 86°30' Oeste, se efectuó el transbordo de los tripulantes Jimmy Alexander TALLEDO Rojas, Jesús Ángel MATOS Abanta y César Armando MORE Silva, desde el "TUNUPA" al buque pesquera "KENYO MARU No. 18" de bandera japonesa, con destino al puerto del Callao.
- El 05 junio 2010, en posición geográfica Latitud 14°56' Sur y Longitud 85°47' Oeste, a bordo de la embarcación "TUNUPA" fueron embarcados los tripulantes extranjeros Jaari Diuwahir, Darsona, Suswanto, Subandi, Arif Udin, quienes llegaron a bordo del buque tanque "MUMBAI" de bandera panameña.



- El 07 junio 2010, en posición geográfica Latitud 14°29' Sur y Longitud 85°47'Oeste, a bordo de la embarcación pesquero "TUNUPA" fueron embarcados los tripulantes extranjeros Rusol Hutoborat, Darminto Nasroh, Syahyudin, quienes llegaron a bordo de la motonave "RYOMA" de bandera panameña.
- La nave efectuó al zarpe el embarque de tripulantes de nacionalidad peruana y extranjera, los que no contaban con la correspondiente autorización de la Autoridad Marítima; posteriormente embarcó tripulantes extranjeros con los que arribaron al puerto del Callao.
- Se detectó que la embarcación en mención no comunicó a la Autoridad Marítima que efectuaría faenas de pesca en aguas internacionales; no comunicó su salida hacia aguas internacionales; los certificados originales de la nave otorgados por la Autoridad Marítima no los presentaron al arribo; los implementos para la seguridad de la vida humana en la mar no tenían rotulados el nombre de la embarcación ni su número de matrícula; los implementos considerados como ropa de cama no eran los apropiados; se detectó la emisión de señal satelital del sistema AIS correspondiente al buque pesquero "SEA QUEST" de bandera Sierra Leona, indicativo internacional de llamada 9LY2071.
- Se verificó que el certificado de matrícula y el certificado de línea máxima carga no se encontraban refrendados.
- El Capitán de la mencionada embarcación, durante su manifestación en esta Capitanía Guardacostas Marítima, declaró que la embarcación pesquera "TUNUPA" tenía en sus bodegas un total de 120 toneladas de pesca, de las cuales 60 toneladas serían desembarcadas en el puerto del Callao, y las restantes 60 toneladas permanecerían a bordo para posteriormente ser transbordadas en alta mar.
- La embarcación pesquera "TUNUPA", efectuó el transbordo en aguas internacionales de tripulantes peruanos, los cuales arribaron posteriormente al puerto del Callao sin que se les haya efectuado su registro migratorio de retorno a territorio nacional.
- El representante de la empresa United Marine Corp. S.A. presentó una Declaración de Zarpe en la que se proporcionaron datos falsos respecto del número y de las identidades de parte de los tripulantes que se embarcaron, así como de la zona de destino a la que se dirigía la nave.
- De acuerdo con la Declaración Diaria de Zarpe para Naves Pesqueras de Arqueo Bruto Mayor de 10 de fecha 13 enero 2010, presentada ante esta Capitanía Guardacostas Marítima, solicitando el zarpe de la embarcación pesquera "TUNUPA" de matrícula CO-29771-PM, el Capitán del nave era el señor Raúl CASTILLO Bueza con matrícula DI-21499-01-OP; sin embargo, dicho oficial nunca se embarcó siendo ocupado el cargo de Capitán por el ciudadano japonés Toshiaki HIRUTA con Pasaporte TG-5141869.

Que, los artículos A-030601, A-030602 y A-030606 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades, Marítimas, Fluviales y Lacustres, contemplan que la Autoridad Marítima está facultada para sancionar, dentro del ámbito de su competencia, toda contravención a la Ley, al Reglamento y a las regulaciones de otros sectores competentes; las sanciones materia de aplicación pueden ser amonestación, multas, suspensión y cancelación, para lo cual se tendrá en cuenta los agravantes y los atenuantes; las multas se impondrán de





de acuerdo a la Tabla de Multas de Capitanías, aprobada por Decreto Supremo Nro. 045-DE/MGP de fecha 10 agosto 2005;

Estando a lo opinado por el Asesor Jurídico y a lo recomendado por el Jefe del Departamento de Seguridad y Vigilancia Acuática;

SE RESUELVE:

- 1.- Declarar que el día 13 enero 2010 zarpó del puerto del Callao la embarcación pesquera "TUNUPA" de matrícula CO-29771-PM, de 613.84 AB., de propiedad de United Marine Corp S.A.C., declaró en el rol de tripulación el embarque de CUATRO (04) tripulantes extranjeros, y DIECISIETE (17) tripulantes peruanos, con destino a zona de pesca en aguas nacionales; posteriormente salió hacia aguas internacionales, efectuó el transbordo hacia otras naves de tripulantes peruanos; asimismo, embarcó tripulantes extranjeros para efectuar labores de pesca a bordo de la mencionada embarcación, sin autorización de la Autoridad Marítima; el día 25 julio 2010 al arribo de la mencionada embarcación al puerto del Callao, se detectó que la embarcación no contaba con autorización de zarpe para faenas de pesca en aguas internacionales, no comunicó a la Autoridad Marítima su salida hacia aguas internacionales, los certificados originales de la nave no los portaban a bordo al momento de la recepción; el certificado de matrícula y el certificado de línea máxima carga se vencidos; los implementos para la seguridad de la vida humana en la mar no tenían rotulados el nombre de la embarcación ni su número de matrícula; los implementos considerados como ropa de cama y los de trabajo no eran los apropiados, según consta en la parte considerativa de la presente Resolución de Capitanía; en la declaración de zarpe se proporcionaron datos falsos respecto del número y de las identidades de parte de los tripulantes que se embarcaron, así como de la zona de destino a la que se dirigía la nave; la nave era comanda por un Capitán de nacionalidad extranjera; se embarcaron tripulantes de nacionalidad peruana y extranjera al zarpe los que no contaban con la correspondiente autorización de la Autoridad Marítima.
- 2.- Sancionar a la embarcación pesquera "TUNUPA" con matrícula CO-29771-PM, con una multa equivalente a DIEZ UNIDADES IMPOSITIVAS TRIBUTARIAS (10.00 U.I.T.), por haber infringido lo dispuesto en el artículo D-040202 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, incumpliendo lo dispuesto en el Anexo I, artículo 2º de la Resolución Directoral No. 0313-94/DCG de fecha 23 setiembre 1994, al no haber efectuado el reporte de comunicación de salida de aguas jurisdiccionales peruanas.
- 3.- Sancionar a la embarcación pesquera "TUNUPA" con matrícula CO-29771-PM, con una multa equivalente a TRES UNIDADES IMPOSITIVAS TRIBUTARIAS (3.00 U.I.T.), por no haber dado cumplimiento a lo establecido en la Resolución Directoral Nro. 333-2004/DCG de fecha 18 agosto 2004, infringiendo lo dispuesto en el artículo C-010502 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, al





no contar con los certificados originales a bordo al momento de ser requeridos por la Autoridad Marítima.

- 4.- Sancionar a la embarcación pesquera "TUNUPA" con matrícula CO-29771-PM, con una multa equivalente a CINCO UNIDADES IMPOSITIVAS TRIBUTARIAS (5.00 U.I.T.), por infringir lo dispuesto en el artículo C-010409 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, por operar con el Certificado de Matrícula vencido.
- 5.- Sancionar a la embarcación pesquera "TUNUPA" con matrícula CO-29771-PM, con una multa equivalente a UNA UNIDAD IMPOSITIVA TRIBUTARIA (1.00 U.I.T.), por no cumplir con lo prescrito en el artículo 3º del Decreto Supremo No. 010-2009-DE de fecha 19 marzo 2009, infringiendo lo dispuesto en el artículo E-020112 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, al embarcar tripulantes extranjeros sin contar con la autorización de la Autoridad Marítima.
- 6.- Sancionar a la embarcación pesquera "TUNUPA" con matrícula CO-29771-PM, con una multa equivalente a TRES UNIDADES IMPOSITIVAS TRIBUTARIAS (3.00 U.I.T.), por no cumplir con lo prescrito en el Decreto Supremo No. 010-2009-DE de fecha 19 marzo 2009 y en el Procedimiento B-20º del Texto Unico de Procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra del Perú, aprobado por Decreto Supremo Nro. 016-DE/MGP del 20 junio 2005, infringiendo lo dispuesto en el artículo D-010201 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, al comandar una nave de bandera peruana, un capitán de nacionalidad extranjera.
- 7.- Sancionar a la empresa United Marine Corp. S.A., propietaria y armadora de la embarcación pesquera "TUNUPA" con matrícula CO-29771-PM, con una multa equivalente a CINCO UNIDADES IMPOSITIVAS TRIBUTARIAS (5.00 U.I.T.) en aplicación a lo dispuesto en el artículo 32º, acápite 32.3 de la Ley Nro. 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, por presentar ante la Autoridad Marítima una Declaración de Zarpe proporcionando datos falsos respecto del número y de las identidades de parte de los tripulantes que se embarcaron, así como de la zona de destino a la que se dirigía la nave.
- 8.- El valor de la UNIDAD IMPOSITIVA TRIBUTARIA (U.I.T.) a ser considerada será aquella que esté en vigencia a la fecha en que se efectúe la cancelación de la multa impuesta.
- 9.- Responsabilizar al Propietario y/o Armador de la embarcación pesquera "TUNUPA" con matrícula CO-29771-PM, del pago de la multa impuesta en la presente Resolución, la que deberá de ser abonada en el Banco de la Nación en la cuenta "FONDO DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS" en un plazo no mayor de QUINCE (15) días, contado a partir de la fecha de recepción del presente documento.





10.- El Propietario y/o Armador de la embarcación pesquera "TUNUPA" con matrícula CO-29771-PM, deberá de acreditar el cumplimiento de lo resuelto, entregando el recibo de pago del Banco de la Nación, debidamente cancelado a esta Capitanía Guardacostas Marítima para su control correspondiente.

11.- Si al vencimiento del plazo señalado en el artículo Noveno, no se hubiera cancelado la multa impuesta, se procederá a la vía coactiva de acuerdo con lo dispuesto en el artículo A-030614 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.



12.- Remitir copia de la presente Resolución y de todo lo actuado al Ministerio Público, de conformidad con lo establecido en el artículo A-030110 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, para las acciones de Ley que correspondan.

Regístrese, Comuníquese y Archívese como Documento Oficial Público (D.O.P.).



Capitán de Navío  
Capitán de Puerto del Callao  
José CALVO Córdova

DISTRIBUCION:

Original:  
Copia:

Expediente  
Sec. Gral. CAPICALA ·  
Recaudaciones CAPICALA ·  
Recaudaciones DICAPI ·  
COMOPERGUARD ·  
Ministerio Público ·  
Ministerio de la Producción ·  
Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo ·  
Ministerio de Transportes y Comunicaciones ·  
Dirección Migraciones y Naturalización ·  
Superintendencia Nacional de Aduanas del Callao ·  
Autoridad Portuaria Nacional ·  
Comisión Internacional del Atún Tropical ·  
United Marine Corp S.A.C. ✓  
Archivo.-



MARINA DE GUERRA DEL PERÚ  
DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS  
CAPITANÍA GUARDACOSTAS MARÍTIMA DEL CALLAO

RESOLUCIÓN DE CAPITANÍA No. 021-2011-M

Callao, 26 AGO 2011

VISTOS:

PRIMERO; El Informe de fecha 11 abril 2011 del Operador de Guardia del Centro de Control de Tráfico Marítimo de esta Capitanía Guardacostas Marítima, dando cuenta sobre el incidente ocurrido con la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, en la posición geográfica Latitud 12°09' Sur y Longitud 077°15' Oeste, al haber sido colisionada por un buque mercante, según información proporcionada por las embarcaciones "JAVIER" y "PIZARRO I", así como del rescate de cinco tripulantes de la nave siniestrada por parte de la embarcación "MIGUEL"; mencionando que los buques mercantes que arribaron al Puerto del Callao entre las 20:00 horas del día 10 abril y 02 horas del día 11 abril, fueron la motonave "HYUNDAI 109" de bandera liberiana y la motonave "FELICIA" de bandera Marshall Islands.

SEGUNDO: El Informe de fecha 11 abril 2011 del Personal de Guardia de Policía Marítima de esta Capitanía Guardacostas Marítima, informando que a las 03:15 horas de la fecha indicada, se constituyó a las instalaciones del Muelle ANDESA en el Puerto del Callao, encontrando a la embarcación pesquera "MIGUEL" de matrícula CO-15669-PM, cuyo Patrón informó que a las 01:00 horas del día 11 abril 2011, en la posición geográfica Latitud 12°09.745' Sur y Longitud 077°15.740 Oeste, hallaron volcada y hundida parcialmente a la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, rescatando a cinco de sus tripulantes;

CONSIDERANDO:

Que, son funciones de la Capitanía Guardacostas Marítima entre otras, ejercer Policía Marítima en el ámbito de su jurisdicción; controlar el tráfico acuático y el sistema de información sobre posición y seguridad de naves en el ámbito acuático de su jurisdicción; disponer la remoción de naves y/o restos que constituyan un peligro a la navegación; controlar el tráfico de naves al ingreso y salida de puertos; activar los medios necesarios para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento; supervisión y control de la señalización náutica, así como del cumplimiento de las normas establecidas para el tráfico acuático; velar, dentro del ámbito de jurisdicción de la



con los criterios de estabilidad en la condición de salida de puerto con el 100% de provisiones, combustible, etc, y 0% carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 50% de provisiones, combustible, etc., y 25 % carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 10% de provisiones, combustible, etc., y 20% carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 10% de provisiones, combustible, etc., y 40% carga en bodegas. Incumpliendo con los criterios de estabilidad en la condición de llegada a puerto con el 50% de provisiones, combustible, etc, y 50% carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 50% de provisiones, combustible, etc., y 75 % carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 25% de provisiones, combustible, etc., y 100% carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 10% de provisiones, combustible, etc., y 100% carga en bodegas. Esta situación se habría originado por las presuntas modificaciones llevadas a cabo en la nave y que serán materia de investigación por parte de esta Capitanía Guardacostas Marítima.

- La Empresa Obras Marítimas S.A., OBRAMAR, procedió a la remoción y remolque de la embarcación "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, desde la posición geográfica Latitud 12°10' Sur y Longitud 077°15' Oeste hasta la boya de amarre del Astillero Varadero A. MAGGILOLO S.A. en el Puerto del Callao, donde quedó amarrada el 18 mayo 2011.
- La embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, se encuentra en proceso de reparación, a cuya conclusión, su propietario deberá proceder a solicitar los reconocimientos e inspecciones correspondientes antes de ingresar de nuevo al servicio, conforme lo establece los artículos C-010703 inciso "e" y C-010719 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.

Que, los artículos A-030601 y A-030602 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, disponen que la Autoridad Marítima está facultada para sancionar, dentro del ámbito de su competencia, toda contravención a la Ley y su Reglamento, contemplándose entre las sanciones, la aplicación de Multas, las cuales se impondrán de acuerdo a la Tabla de Multas de Capitanías, aprobada por Decreto Supremo Nro. 045-DE/MGP de fecha 10 agosto 2005, modificada por Decreto Supremo Nro. 005-2011-DE de fecha 14 junio 2011;

Que el artículo I-020104 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, dispone que la Agencia Marítima es responsable solidaria y conjuntamente con el propietario y/o armador de las naves que agencie, del pago de los derechos, tarifas, multas y otras obligaciones imputables a las naves frente a la Autoridad Marítima;

SE RESUELVE:

- 1°.- Declarar que al promediar las 21:04 horas del día 10 abril 2011, en posición geográfica Latitud 12°07.6' Sur y Longitud 077°16.8' Oeste, la motonave "FELICIA" de bandera Marshall Islands, IMO 9250232, que se encontraba navegando con dirección al Puerto del Callao y la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, que se hallaba en navegación hacia zona de pesca, colisionaron, volcándose esta última, poniéndose en riesgo la vida de sus CATORCE (14) tripulantes, resultando que CINCO (05) de ellos fueron rescatados vivos, OCHO (08) fallecieron y UNO (01) de ellos, a la fecha de emisión de la





presente Resolución de Capitanía, se encuentre en calidad de no hollado, a pesar de los operaciones de búsqueda dispuestas por la Autoridad Marítima, tal como se expone en la parte considerativa de la presente Resolución de Capitanía.

Declarar que la motonave "FELICIA" de bandera Marshall Islands, IMO 9250232, con 33,044 de Arqueo Bruto, no cumplió debidamente las Reglas Nos. 5, 6, 7, 8 y 19 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972, conforme a lo expuesto en la parte considerativa de lo presente Resolución de Capitanía, ocasionando el abordaje con la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM; no dio cumplimiento a lo Resolución A.918 (22) de la Organización Marítima Internacional, que establece las frases normalizados de la Organización Marítima Internacional, para los comunicaciones marítimos; infringió los artículos H-010101 y H-010102 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, al no comunicar correcta e inmediatamente a la Autoridad Marítima el siniestro acaecido con la embarcación pesquera "BELEN I", informando de las detalles del mismo, entre ellos, el requerimiento de salvamento; no cumplió con lo dispuesto en las leyes y disposiciones nacionales e internacionales relativas a la navegación, lo cual constituye infracción al artículo D-010201 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.



3°.- Declarar que el Capitán de la motonave "FELICIA" de bandera Marshall Islands, IMO 9250232, señor Anatolii Dvoretzkyi, identificado con Pasaporte No. EE071037, de nacionalidad ucraniana, no cumplió con prestar auxilio a la embarcación pesquera "BELEN I" y salvamento a la tripulación de la misma, lo cual de acuerdo con nuestra legislación supone la cancelación del título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle por este mismo hecho, infringiendo la prescrito en los artículos H-010202 y H-010203 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de los Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres y en consecuencia, se remite copia de lo presente Resolución de Capitanía a la Embajada de Ucrania en el Perú, para efectos que la citada Embajada notifique la misma a la Autoridad Marítima de dicha país, a fin que adopte las medidas disciplinarios que correspondan de acuerdo con su legislación, por la conducta demostrada por el señor Anatolii Dvoretzkyi, Capitán de la motonave "FELICIA" de bandera Marshall Islands.

4°.- Declarar que la embarcación pesquero "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, con 117.94 de Arqueo Bruto, no cumplió debidamente las Reglas Nos. 5, 6, 7, 8 y 19 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972, en el abordaje ocasionada por la motonave "FELICIA"; así como no cumplió de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de la Ley Nro. 26620, con las normas nacionales e internacionales relativas a la navegación, lo cual constituye infracción al artículo D-010201 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de los Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.



5°.- Declarar que la responsabilidad en el abordaje entre la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM y la motonave "FELICIA" de bandera Marshall Islands, IMO 9250232, resulta imputable en un SESENTA POR CIENTO (60 %) o la motonave "FELICIA" y en un CUARENTA POR

CIENTO (40 %) a la embarcación pesquera "BELEN I", por lo que cada una de ellas será responsable en medida porcentual al grado de culpabilidad por los daños causados, de acuerdo con lo prescrito en el artículo H-010207 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.

- 6°.- Sancionar al propietario y/o armador de la motonave "FELICIA" de bandero Marshall Islands, IMO 9250232, con 33,044 de Arqueo Bruto, con una multa equivalente a TRES (03) Unidades Impositivas Tributarias, por infringir el artículo H-010101 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.
- 7°.- Sancionar al propietario y/o armador de la motonave "FELICIA" de bandera Marshall Islands, IMO 9250232, con 33,044 de Arqueo Bruto, con una multa equivalente a DIEZ (10) Unidades Impositivas Tributarias, por incumplir con lo dispuesto en el Reglamento, así como las normas nacionales e internacionales relativas a la navegación, conforme a lo dispuesto en la parte considerativa de la presente resolución; lo cual constituye infracción al artículo D-010201 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.
- 8°.- Responsabilizar solidaria y conjuntamente del pago de las multas al propietario y/o armador de la motonave "FELICIA" de bandera Marshall Islands, conjuntamente con la Agencia Marítima MARSERVICE S.A.C., agente marítimo de la citada nave, de conformidad con lo prescrito en el artículo I-020104 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres; las multas deberán abonarse en el Banco de la Nación en la Cuenta "FONDO DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS en un plazo no mayor de QUINCE (15) días, contado a partir de la recepción de la presente Resolución.
- 9°.- Sancionar al propietario y/o armador de la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, con 117.94 de Arqueo Bruto, con una multa equivalente a TRES (03) Unidades Impositivas Tributarias por incumplir con lo dispuesto en el Reglamento, así como las normas nacionales e internacionales relativos a la navegación, conforme a lo dispuesto en la parte considerativa de la presente resolución; lo cual constituye infracción al artículo D-010201 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.
- 10°.- Responsabilizar del pago de la multa al propietario y/o armador de la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, la que deberá abonarse en el Banco de la Nación en la Cuenta "FONDO DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS en un plazo no mayor de QUINCE (15) días, contado a partir de la recepción de la presente Resolución.
- 11°.- El valor de la UNIDAD IMPOSITIVA TRIBUTARIA a ser considerado será aquel que esté vigente a la fecha en que se efectúe la cancelación de las multas impuestas.
- 12°.- Los infractores sancionados, deberán de acreditar el pago de las multas, entregando el recibo de pago del Banco de la Nación o el recibo de Caja de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, debidamente cancelado a esta Capitanía de Puerto, para su control correspondiente.





13°.- Hacer de conocimiento de los infractores que el Decreto Supremo Nro. 005-2011-DE de fecha 14 junio 2011, que modifica las Disposiciones Generales de la Tabla de Multas de Capitanías del Reglamento de la Ley Nro. 26620, establece el beneficio de reducción de multas superiores a TRES UNIDADES IMPOSITIVAS TRIBUTARIAS (03 UIT), consistente en un descuento del VEINTICINCO POR CIENTO (25%), al cual podrán acogerse los infractores que paguen al contado las multas impuestas mediante Resoluciones de Capitanía, dentro del plazo de QUINCE (15) días calendario, contado a partir del día siguiente de la notificación de la respectiva Resolución de Capitanía, no siendo aplicable a las multas que son materia de impugnación. En cuanto a las multas menores o iguales a TRES UNIDADES IMPOSITIVAS TRIBUTARIAS (03 UIT) se aplicará la reducción del CINCUENTA POR CIENTO (50%) establecida en la Resolución Directoral Nro. 0116-2008/DCG de fecha 28 febrero 2008.

14°.- De no cancelarse las multas impuestas dentro de los plazos señalados, se procederá a la vía coactiva de acuerdo con lo dispuesto en el artículo A-030614 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.

15°.- Declarar que la tripulación de la embarcación pesquera "MIGUEL" de matrícula CO-15669-PM de propiedad de PESQUERA MIGUEL S.A.C. realizó el rescate de los CINCO (05) tripulantes sobrevivientes de la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, siendo estos los siguientes: Francisco Santiago PERICHE Eche, Hugo FIESTAS Custodio, Emilio PARISACA Zapana, Francisco RETO Jaramillo y Héctor IGLESIAS León.



16°.- Declarar que luego de ocurrido el siniestro de la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, fueron ubicados OCHO (08) cuerpos correspondientes a los siguientes tripulantes de la dotación de la embarcación pesquera "BELEN I": Carlos Enrique MEDINA Chira, Teófilo CORTIJO Obando, Henry CURIPUMA Agurto, Robert Oswaldo OYOLA Ramírez, Eber Elmer HERRERA Jara, Héctor Alfredo VARGAS Alva, Rolando Marcos ROMAN Puma y Edgar Nicanor NUÑEZ Salas. Asimismo, que para el levantamiento de los cadáveres intervino el Ministerio Público, así como la División de Investigación Criminal del Callao, para las acciones correspondientes de acuerdo a Ley.

17°.- Declarar que a la fecha de la emisión de la presente Resolución de Capitanía, aún no ha sido hallado el tripulante Conrado CORNEJO Urquiza con matrícula DI-03672-06-PP, perteneciente a la dotación de la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, a pesar de las operaciones de búsqueda dispuestas por la Autoridad Marítima.

18°.- De conformidad con lo prescrito en los artículos E-020115 y E-010208 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, se procede a la cancelación de las matrículas correspondientes a los tripulantes de la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, por la causal de fallecimiento, conforme se detalla a continuación:

TRIPULANTE	MATRICULA
Carlos Enrique MEDINA Chira	CO-07060-MP



Teófilo CORTIJO Obando	DI-07556-01-PP
Henry CURIPUMA Agurto	DI-17946-04-MO
Robert Oswaldo OYOLA Ramírez	DI-14649-02-MO
Eber Elmer HERRERA Jara	DI-03090-03-PP y CO-01109-MP
Héctor Alfredo VARGAS Alva	CO-03046-MP
Rolando Marcos ROMAN Puma	CO-07989-MP
Edgar Nicanor NUÑEZ Salas	PS-01205-MP

- 19°.- Declarar que la Empresa Obras Marítimas S.A., OBRAMAR, procedió a la remoción y remolque de la embarcación "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, desde la posición geográfica Latitud 12°10' Sur y Longitud 077°15' Oeste, hasta la boya de amarre del Astillero Varadero A. MAGGIOLO S.A. en el Puerto del Callao, donde quedó amarrada el 18 mayo 2011.
- 20°.- Iniciar de oficio el procedimiento administrativo de investigación sumaria para el esclarecimiento de las presuntas modificaciones en la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, de conformidad con lo prescrito en el artículo A-030103 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.
- 21°.- Declarar que de conformidad con lo expuesto en el Informe Técnico IT/DMA/INJR-022/011 de fecha 22 julio 2011, elaborado por el Ingeniero Naval señor Jorge Luis RAMIREZ Rosas del Departamento de Material Acuático de la Dirección de Control de Actividades Acuáticas de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, se ha determinado que la estabilidad de la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-0575-PM, da cumplimiento en parte a las recomendaciones y criterios de estabilidad emitidas por la Organización Marítima Internacional, respaldado por la Autoridad Marítima del Perú, mediante Resolución Directoral N° 0474-1998-DCG de fecha 13 noviembre 1998; por lo que de acuerdo con el citado documento la mencionada embarcación pesquera cumplía con los criterios de estabilidad en la condición de salida de puerto con el 100% de provisiones, combustible, etc., y 0% carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 50% de provisiones, combustible, etc., y 25 % carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 10% de provisiones, combustible, etc., y 20% carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 10% de provisiones, combustible, etc., y 40% carga en bodegas. Incumpliendo con los criterios de estabilidad en la condición de llegada a puerto con el 50% de provisiones, combustible, etc., y 50% carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 50% de provisiones, combustible, etc., y 75 % carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 25% de provisiones, combustible, etc., y 100% carga en bodegas; condición de llegada a puerto con el 10% de provisiones, combustible, etc., y 100% carga en bodegas. Esta situación se habría originado por las presuntas modificaciones llevadas a cabo en la nave y que serán materia de investigación por parte de esta Capitanía Guardacostas Marítima.
- 22°.- Disponer que el propietario y/o armador de la embarcación pesquera "BELEN I" de matrícula PS-05275-PM, deberá de dar cumplimiento a lo





establecido en los artículos C-010703 inciso "e" y C-010719 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, por lo que concluidas las reparaciones de la mencionada nave, deberá solicitar los reconocimientos e inspecciones correspondientes antes de ingresarla nuevamente al servicio.

- 23°.- Remitir copia de la presente Resolución a la Autoridad Marítima de la República de Marshall Islands, país de la bandera de la motonave "FELICIA", a través de la Agencia Marítima MARSERVICE S.A.C.
- 24°.- Remitir copia de la presente Resolución de Capitanía y de todo lo actuado al Ministerio Público y a la Policía Nacional del Perú, de conformidad a lo dispuesto en el artículo A-030110 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, para los fines de ley que estimen pertinentes.

Regístrese, Comuníquese y Archívese como Documento Oficial Público (D.O.P.).



Capitán de Navío  
Capitán de Puerto del Callao  
Joel GANOZA Garayar

**DISTRIBUCION:**

Original: Expediente.

Copia: Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

- : Director de Control de las Actividades Acuáticas.
- : Comandancia de Operaciones Guardacostas.
- : Secretaría CAPICALA.
- : Administración CAPICALA.
- : Administración DICAPI.
- : Ministerio Público Callao.
- : División de Investigación Criminal del Callao.
- : Autoridad Marítima de Marshall Islands.
- : Empresa PESQUERA LAVIANA S.A.C.
- : Agencia Marítima MARSERVICE S.A.C.
- : Overseas Service Agency S.A.
- : El Pacifico Seguros.
- : Abogado Roberto Godofredo SIHUAY Soto.
- : Abogado Jesús Antonio SAAVEDRA Devoggero.
- : Archivo.-



MARINA DE GUERRA DEL PERÚ  
DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS  
CAPITANÍA GUARDACOSTAS MARÍTIMA DEL CALLAO

RESOLUCIÓN DE CAPITANÍA No. 00-6-2013

Callao, 21 de FEBRERO 2013

VISTOS: El Informe de fecha 09 de octubre del 2012, presentado por el Personal de Guardia de Visita de Inspección de Arribo de Navas de esta Capitanía Guardacostas Marítima, dando cuenta que el día 08 de octubre del 2012, al promediar las 16:30 horas, un representante de la empresa Marítima Oceánica S.A.C., se personó a esta Capitanía Guardacostas Marítima, solicitando se realice la visita de inspección por el arribo del buque pesquero "MING HUA" de bandera china, procedente de Aguas Internacionales, por tener a bordo el cadáver de un tripulante; luego de efectuada la recepción de la nave, la representante del Ministerio Público del Callao, en presencia del personal del Consulado de la Embajada de la República de Indonesia, procedió a la diligencia de levantamiento de cadáver, cuyo nombre sería Febby Hangga Saputra, de nacionalidad indonesia, pasaporte No. A1444974.

CONSIDERANDO: Que son funciones de las Capitanías Guardacostas Marítimas, entre otras, ejercer policía marítima en el ámbito de su jurisdicción; controlar el tráfico acuático y el sistema de información sobre posición y seguridad de navas en el ámbito acuático de su jurisdicción; controlar el tráfico de navas al ingreso y salida de puertos; supervisión y control de la señalización náutica, así como del cumplimiento de las normas establecidas para el tráfico acuático; velar, dentro del ámbito de jurisdicción de la Autoridad Marítima, por el cumplimiento de las leyes, disposiciones nacionales y convenios internacionales referentes a la seguridad de la navegación y protección de la vida humana en el mar; coordinar acciones con la Policía Nacional y el Ministerio Público tendientes al control de actividades ilegales, en el ámbito de su jurisdicción; reprimir las contravenciones a la Ley, el Reglamento, Convenios Internacionales y demás normas emanadas de los sectores competentes; procesar por infracción al Reglamento y otros dispositivos que competen a la Autoridad Marítima y aplicar las sanciones que correspondan de conformidad con lo establecido en el artículo A-010701 incisos (1), (2), (4), (7), (8), (11), (12) y (25) del Reglamento del Decreto Legislativo Nro. 1147 Fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las Competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, aprobado por Decreto Supremo No. 028 DE/MC Pre-fex ha 25 de mayo del 2001;

Según el resultado que consta en el Certificado de Necropsia, emitido por el Médico Jefe (e) de la División Médica Legal del Distrito Judicial del Callao de fecha 17 de octubre del 2012, el tripulante Febby Hangga Saputra sufrió "Taponamiento Cardíaco", debido a "Rotura de Vaso del Corazón".

Conforme con el Mensaje Naval 021203 Enero 2013, de la Comandancia Operaciones Guardacostas dirigida a esta Capitanía Guardacostas Marítima, el buque pesquero "MING HUA" cumplió con informar sus reportes de ingreso y salida de aguas peruanas el 06 de junio del 2012; también procedió con comunicar su reporte de ingreso a aguas jurisdiccionales y reportes de posición los días 06, 07 y 08 de octubre del 2012, previo a su arribo al puerto del Callao.

El buque pesquero "MING HUA" de bandera china, zarpó del puerto del Callao a las 14:45 horas del día 08 noviembre 2012 con destino a Aguas Internacionales, tras haber efectuado operaciones de avituallamiento, actualización de certificados, así como cambio de parte de la tripulación del mencionado buque pesquero.

Quo, estando a lo dispuesto en el artículo A-030310 del Reglamento de la Ley del Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres;

**SE RESUELVE:**

- 1º.- Declarar que a 14:30 horas del día 08 octubre 2012 arribó a la bahía del puerto del Callao el buque pesquero "MING HUA" de bandera china, indicativo internacional de llamada BZUL, procedente de Aguas Internacionales, nave representada por la agencia Marítima Oceánica S.A.C. en actividades comerciales y por tener a bordo el cadáver del tripulante Febby Hangga Saputra, Pasaporte No. A1444974, de nacionalidad indonesia, quien habría fallecido en dicha nave a las 11:30 hora peruana del día 06 de junio del 2012, en la posición geográfica Latitud 15°59' Sur y Longitud 78°20' Oeste, distante 248 millas náuticas del puerto del Callao y teniendo como punto más cercano a tierra, el ubicado a 162 millas náuticas en la zona denominada Punta Infernillos área marítima comprendida dentro de Aguas Jurisdiccionales Peruanas; habiendo intervenido el Ministerio Público a través de la Séptima Fiscalía Provincial del Callao en el acto de la diligencia de levantamiento de cadáver, para efectos de la investigación de su competencia.
- 2º.- Declarar que el buque pesquero "MING HUA" de bandera china, no solicitó a la Autoridad Marítima Nacional, la evacuación automédica, ni informó sobre el deceso del tripulante Febby Hangga Saputra, que habría ocurrido el 06 de junio del 2012 a bordo de la mencionada nave, conforme lo reconoció expresamente en su manifestación el señor Li Yan Yue, Capitán del buque pesquero.
- 3º.- Declarar que mediante Protesta (Registro No. 031/02) de fecha 05 de octubre del 2012, el agente marítimo, MARITIMA OCEÁNICA S.A.C., representante del buque pesquero "MING HUA" comunicó previo al arribo de la referida nave al puerto del Callao, el fallecimiento del tripulante



Febby Hangga Saputra, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo A-030203 del Reglamento del Decreto Legislativo Nro. 1147.



Declarar que el buque pesquero "MING HUA" a través de la agencia Marítima Oceánica S.A.C., cumplió con lo dispuesto en los artículos D-040201 y D-040202 del Reglamento del Decreto Legislativo Nro. 1147, al haber transmitido sus reportes de ingreso y salida de aguas peruanas el 06 de junio del 2012; también procedió con comunicar su reporte de ingreso a aguas jurisdiccionales y reportes de posición los días 06, 07 y 08 de octubre del 2012, previo a su arribo al puerto del Callao.



Remitir copia de la presente Resolución a la Autoridad Marítima de la República Popular de China país de bandera del buque pesquero "MING HUA", a través del agente marítimo de la nave, Marítima Oceánica S.A.C.

Remitir copia de la presente Resolución de Capitania y del expediente, a la Séptima Fiscalía Provincial Penal del Ministerio Público del Callao, así como al Departamento de Investigación Criminal y Apoyo a la Justicia del Callao, para los fines de ley que estimen pertinentes.



Capitán de Navío  
Capitán de Puerto del Callao  
Francisco GARCÍA Matuk

**DISTRIBUCIÓN:**

Original: Expediente

Copia: Sec. Gral.

: COMOPFERGUARD

: Marítima Oceánica S.A.C.

: Séptima Fiscalía Provincial Penal Ministerio Público del Callao

: Departamento de Investigación Criminal y Apoyo a la Justicia del Callao

: Consulado de la República Popular de China.

: Consulado de la República de Indonesia

: Archivo



MARINA DE GUERRA DEL PERÚ  
DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS  
CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO

RESOLUCIÓN DE CAPITANÍA No. 044-2013-M

Callao, 22 OCT 2013

**VISTOS:** El Auto de Apertura de Sumaria Nro. 034-2013 de fecha 27 de febrero de 2013 mediante el cual se instauró sumaria de Investigación relacionada el abordaje ocurrido entre las embarcaciones pesqueras "PATRICIA" de matrícula CO-28488-PM y "NATALIA" de matrícula CO-09906-PM, según informó la empresa Pesquera Diamante S.A., armadora de ambas embarcaciones pesqueras, mediante Protesta (Registro No. 03345) de fecha 23 de enero de 2013;

**CONSIDERANDO:**

Que, son funciones de las Capitanías de Puerto, entre otras, ejercer policía marítima en el ámbito de su jurisdicción; supervisión y control de la señalización náutica, así como del cumplimiento de las normas establecidas para el tráfico acuático; velar dentro del ámbito de jurisdicción de la Autoridad Marítima, por el cumplimiento de las leyes, disposiciones nacionales y convenios internacionales, referentes a la seguridad de la navegación y protección de la vida humana en el mar; reprimir las contravenciones a la Ley, el Reglamento, Convenios Internacionales y demás normas emanadas de los sectores competentes; instruir sumarias por siniestros marítimos; procesar por infracción al Reglamento y otros dispositivos que competen a la Autoridad Marítima y aplicar las sanciones que corresponden de conformidad con lo establecido en el artículo A-010701 incisos (1), (7), (8), (12), (24) y (26) del Reglamento de la Ley de la Autoridad Marítima Nacional, aprobado por Decreto Supremo No. 028-DE/MGP de fecha 25 de mayo de 2001;

Que, con Protesta (Registro No. 03345) de fecha 23 de enero de 2013, la empresa PESQUERA DIAMANTE S.A. informó que siendo las 10:45 horas del día 22 de enero de 2013, las embarcaciones pesqueras de su propiedad, "PATRICIA" de matrícula CO-28488-PM y "NATALIA" de matrícula CO-09906-PM, tuvieron un abordaje entre ellas en zona de pesca en la posición geográfica Latitud 13°36' Sur y Longitud 076°40' Oeste, debido a la poca visibilidad; posteriormente, las naves en mención arribaron al puerto del Callao, aproximadamente a las 22:50 horas del mismo día;

Que, de conformidad con el artículo A-030302 del Reglamento de la Autoridad Marítima Nacional, se procedió a dictar el Auto de Apertura de Sumario del Vistos, instaurando el procedimiento sumario de investigación correspondiente para el deslinde de responsabilidades y esclarecimiento del hecho materia de investigación;



El señor Alejandro Omar QUEVEDO Castañeda, Capitán de Navegación de la embarcación pesquera "NATALIA" con matrícula CO-09906-PM, no comunicaron de inmediato, a la Capitania de Puerto más próximo, la ocurrencia del abordaje, infringiendo lo dispuesto en el artículo H-010101 del Reglamento de la Autoridad Marítima Nacional.

El señor Alejandro DEL VALLE Chumbes, Patrón de Pesca de la embarcación pesquera "PATRICIA" con matrícula CO-28488-PM, así como el señor Antonio Leodoro ALCALDE Quispe Patrón de Pesca de la embarcación pesquera "NATALIA" con matrícula CO-09906-PM, no cumplieron con las reglamentaciones nacionales e internacionales marítimas vigentes relativas a la seguridad, así como no observaron su obligación de dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes y otras regulaciones vigentes referentes a la seguridad de la navegación, así como al encontrarse en busca de pesca, infringiendo los artículos E-010607, E-020303 y E-020307 del Reglamento de la Autoridad Marítima Nacional.

La empresa Pesquera Diamante S.A., propietaria de la embarcación pesquera "NATALIA" con matrícula CO-09906-PM y armadora de la embarcación pesquera "PATRICIA" con matrícula CO-28488-PM, no cumplió con presentar Protesta dentro del plazo establecido por el Reglamento de la Autoridad Marítima informando sobre los tripulantes accidentados como consecuencia del abordaje acaecido entre las citadas naves, infringiendo el artículo A-030204 inciso (c) del mencionado Reglamento.

Que, los artículos A-030601 y A-030602 del Reglamento de la Ley de la Autoridad Marítima Nacional, disponen que ésta se encuentra facultada para sancionar, dentro del ámbito de su competencia, toda contravención a la Ley y su Reglamento, contemplándose entre las sanciones, amonestación, suspensión, así como la aplicación de Multas, las cuales se impondrán de acuerdo a la Tabla de Multas de Capitánías, aprobada por Decreto Supremo Nro. 045-DE/MGP de fecha 10 de agosto de 2005, modificada por Decreto Supremo Nro. 005-2011-DE de fecha 14 de junio de 2011 y conforme a las normas complementarias dictadas con la resolución Directoral Nro. 0840-2011/DCG de fecha 12 de agosto de 2011;

Que, el artículo A-030604 del citado Reglamento, establece que la suspensión será aplicada por los Capitanes de Puerto cuando corresponda, y tendrá una duración de 01 hasta 180 días, dependiendo de la gravedad de la infracción;

Que, estando o lo dispuesto en el artículo A-030310 del Reglamento de la Ley de la Autoridad Marítima Nacional;

#### SE RESUELVE:

- 1º.- Declarar que el día 22 de enero de 2013, se produjo el abordaje entre las embarcaciones pesqueras "PATRICIA" con matrícula CO-28488-PM y "NATALIA" con matrícula CO-09906-PM, hecho que de acuerdo con lo expuesto en la parte considerativa de la presente Resolución, se habría producido aproximadamente a las 10:45 horas del referido día en la posición geográfica Latitud 13°36.31' Sur y Longitud 76°40.69' Oeste, en circunstancias que ambas naves se encontraban al mando de los Patrones de Pesca, en operaciones de búsqueda de pesca a seguimiento de cardumen.
- 2º.- Declarar que las embarcaciones pesqueras "PATRICIA" con matrícula CO-28488-PM, de arqueo bruto 465,94 y "NATALIA" con matrícula CO-09906-PM,





de arqueo bruto 400.67, no cumplieron con lo establecido en las Regla 5 y 6 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (1972), conforme a lo expuesto en la parte considerativa de la presente Resolución de Capitán, ocasionando el abordaje entre ambas naves, infringiendo lo dispuesto en el artículo D-010201 del Reglamento de la Ley de la Autoridad Marítima Nacional.

- 3º.- Declarar que al no poder determinarse el grado de responsabilidad en el abordaje entre las embarcaciones pesqueras "PATRICIA" con matrícula CO-28488-PM y "NATALIA" con matrícula CO-09906-PM, se establece que ambas son responsables en partes iguales y cada una soportará su propio daño, conforme a lo dispuesto en el artículo H-010207 del Reglamento de la Ley de la Autoridad Marítima Nacional.

Declarar que conforme a lo expuesto en la parte considerativa de la presente Resolución, resultaron lesionados como consecuencia del abordaje los tripulantes de la embarcación pesquera "NATALIA" con matrícula CO-09906-PM, que a continuación se detallan: Jorge Miguel CABALLERO Benites, Roberto Blas BOCANEGRA Aguirre, Carlos Alberto CHONCEN García, Jhon Deyni GÓMEZ Estrada, Lenin Roberto LÓPEZ Vera, Alejandro Omar QUEVEDO Casaneda, Marco Antonio SILVA Ycurima y Máximo Genaro FILLÓN León, quienes fueron atendidos en un centro hospitalario.



Declarar que como consecuencia del abordaje la embarcación pesquera "NATALIA" con matrícula CO-09906-PM resultó con una abolladura en la parte proa babor del casco; la plancha de la cubierta a la altura de la esquina de la caseta con una rajadura de 5 o 6 cm de ancho por 40 cm en forma de cruz a la altura de la sala del sonar; tres (03) cuadernas de proa dobladas en la línea de cruz y doblados ocho (08) barraganetes de cubierta. La embarcación pesquera "PATRICIA" con matrícula CO-28488-PM, resultó con tres (03) cuadernas dobladas a la altura de la proa lado estribor.

- 6º.- Sancionar al propietario y/o armador de la embarcación pesquera "PATRICIA" con matrícula CO-28488-PM de arqueo bruto 465.94, con una multa equivalente a CINCO UNIDADES IMPOSITIVAS TRIBUTARIAS (05 U.I.T.), por incumplir con lo establecido en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, lo cual constituye infracción al artículo D-010201 del Reglamento de la Ley de la Autoridad Marítima Nacional.

- 7º.- Responsabilizar del pago de la multa al Banco Internacional del Perú S.A.A. - INTERBANK con RUC. Nro. 20100053455, propietario de la embarcación pesquera "PATRICIA" con matrícula CO-28488-PM y/o al armador empresa Pesquera Diamante S.A. con RUC. Nro. 20159473148, la que deberá abonarse en el Banco de la Nación en la Cuenta "FONDO DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS" en un plazo no mayor de QUINCE (15) días hábiles, contado a partir de la recepción de la presente Resolución.



- 8º.- Sancionar al propietario y/o armador de la embarcación pesquera "NATALIA" con matrícula CO-09906-PM, de arqueo bruto 400.67, con una multa equivalente a CINCO UNIDADES IMPOSITIVAS TRIBUTARIAS (05 U.I.T.), por incumplir con lo establecido en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, lo cual constituye infracción al artículo D-010201 del Reglamento de la Ley de la Autoridad Marítima Nacional.

- 9°.- Sancionar al propietario y armador de las embarcaciones pesqueras "NATALIA" con matrícula CO-09906-PM, de arqueo bruto 400.67 y "PATRICIA" con matrícula CO-28488-PM, de arqueo bruto 465.94, respectivamente, con una multa equivalente a CINCO UNIDADES IMPOSITIVAS TRIBUTARIAS (05 U.I.T.), por no presentar Protesto dentro del plazo establecido por el Reglamento de la Autoridad Marítima Informando sobre los tripulantes accidentados como consecuencia del abordaje acaecido entre las citadas naves, infringiendo el artículo A-030204 inciso (c) del referido Reglamento.
- 10°.- Responsabilizar del pago de las multas a la empresa Pesquera Diamante S.A. con RUC. Nro. 20159473148, en su calidad de propietario y armador de las embarcaciones pesqueras "NATALIA" con matrícula CO-09906-PM, de arqueo bruto 400.67 y "PATRICIA" con matrícula CO-28488-PM, de arqueo bruto 465.94, respectivamente, las que deberán abonarse en el Banco de la Nación en la Cuenta "FONDO DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS" en un plazo no mayor de QUINCE (15) días hábiles, contado a partir de la recepción de la presente Resolución.
- 11°.- Los Propietarios y/o Armadores de las embarcaciones pesqueras "PATRICIA" de matrícula CO-28488-PM y "NATALIA" de matrícula CO-09906-PM, deberán acreditar el cumplimiento de lo resuelto, entregando los recibos de pago del Banco de la Nación, debidamente cancelados a esta Capitanía de Puerto para su control correspondiente.
- 12°.- Si al vencimiento del plazo señalado en los artículos Séptimo y Décimo, no se hubieran cancelado las multas impuestas, se procederá a lo vía coactiva de acuerdo con lo dispuesto en el artículo A-030614 del Reglamento de la Ley de la Autoridad Marítima Nacional.
- 13°.- Sancionar al señor Rancid Heiarí A.ñños Houriet, con título de idoneidad de Primer Oficial de Pesca y Navegación DI-22213-01-OP, con una suspensión de NOVENTA (90) días efectivos de embarque en temporada de pesca, al no comunicar de inmediato a la Capitanía de Puerto más próximo, la ocurrencia del abordaje, infringiendo lo dispuesto en el artículo H-010101 del Reglamento de la Autoridad Marítima Nacional; anotándose la sanción en su legajo personal como nota de demérito.
- 14°.- Sancionar al señor Alejandro Omar Quevedo Castañeda, con título de idoneidad de Segundo Oficial de Pesca y Navegación DI-00040-02-OP, con una suspensión de NOVENTA (90) días efectivos de embarque en temporada de pesca, al no comunicar de inmediato a la Capitanía de Puerto más próxima, la ocurrencia del abordaje, infringiendo lo dispuesto en el artículo H-010101 del Reglamento de la Autoridad Marítima Nacional; anotándose la sanción en su legajo personal como nota de demérito.
- 15°.- Sancionar al señor Alejandro Del Valle Chumbes, con Título de Patrón de Pesca de Primera DI-09465-01-PP, con una suspensión de NOVENTA (90) días efectivos de embarque en temporada de pesca, por no cumplir con las reglamentaciones nacionales e internacionales marítimas vigentes relativas a la seguridad y no dar estricta cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes y otras regulaciones vigentes referentes a la seguridad de la navegación infringiendo los artículos E-010607, E-020303 y E-020307 del Reglamento de la Autoridad Marítima Nacional; anotándose la sanción en su







legajo personal como nota de demérito.

El señor Antonio Leodoro Alcalde Guispe, con título de Patrón de Pesca de Primera DI-07370-01-PP, con una suspensión de NOVENTA (90) días efectivos de embarque en temporada de pesca, por no cumplir con las reglamentaciones nacionales e internacionales marítimas vigentes relativas a la seguridad y no dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes y otras regulaciones vigentes referentes a la seguridad de la navegación infringiendo los artículos E-010607, E-020303 y E-020307 del Reglamento de la Autoridad Marítima Nacional; anotándose la sanción en su legajo personal como nota de demérito.



17.- Disponer que para efectos de control de las sanciones impuestas por esta Autoridad Marítima a los señores Ronald Helarf Añaños Houriet, Alejandro Omar Guevedo Castañeda, Alejandro Del Valle Chumbes y Antonio Leodoro Alcalde Guispe, éstos deberán proceder a entregar en la Oficina de Sumarias de esta Capitanía de Puerto, sus Títulos, Libretas de Embarque y Carnés que ostentari, los que quedarán en calidad de depósito hasta el cumplimiento de las sanciones impuestas.

Regístrese. Comuníquese y Archívese como Documento Oficial Público (D.O.P.).



Capitán de Navío  
Capitán de Puerto Esmeraldas  
FRANCISCO QUIROZ Matuk

DISTRIBUCIÓN:

- Original: Expediente
- Copias: Sec. Gral. CAPICALA
- : Recaudaciones CAPICALA
- : Recaudaciones DICAPI
- : DIRCONTROL
- : COMOPERGUABO
- : INTERBANK
- : Empresa Pesquera Siamante S.A.
- : Archivo

FOLIO N° 452  
Cuatrocientos cincuenta y dos

RESOLUCION CAPITANIA  
N° RC.007-2016- M.IMP/DGCG/CY  
FOLIO... 01 - 25



### Resolución Capitania

Chancay, 05 DIC. 2016

**VISTO:**

La Protesta de Mar S/N, de fecha 26 de julio de 2016, presentada a esta Capitanía de Puerto, por la empresa Corporación Pesquera Inca S.A.C., propietaria del buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM, mediante la cual informa que siendo las 19:24 horas del día 26 de julio de 2016, en las coordenadas 11°17'59" S / 078°06'52" W, el mencionado buque reportó que había calado sus aparejos de pesca, volteándose la embarcación auxiliar (panga), donde se encontraba el señor Ramón Galán Chapilliquén con matrícula de pescador ZS-02915-MP, comunicándose con las embarcaciones de la empresa que se encontraban en la zona "RIBAR XVI", "INCAMAR 3", "RIBAR IX", "RIBAR XVII" y "ANDES 52", solicitando se efectúe la búsqueda del mencionado tripulante.

**CONSIDERANDO:**

Que, el Decreto Legislativo N° 1147 de fecha 10 de diciembre del 2012, regula el Fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas;

Que, mediante Decreto Supremo N° 015-2014-DE de fecha 26 de noviembre del 2014, se aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, publicado en el diario oficial "El Peruano" con fecha 28 de noviembre de 2014;

Que, el Artículo 14 del citado Reglamento, establece que, entre otros, son funciones de las Capitanías de Puerto, las siguientes:

1. Aplicar y hacer cumplir la normativa nacional, en particular lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1147 y el Reglamento.
2. Cuando corresponda, proponer a la Dirección General la promulgación



1-25

FOLIO N° 452  
Cuatrocientos cincuenta y dos



posicionamiento satelital de la empresa CLS PERÚ Collecte Localisation Satellites, proveedora de la señal satelital del buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM, correspondiente a los días 26 y 27 de julio del 2016 respectivamente, de cuya data, se determino que el día 26 de julio del 2016, el mencionado buque, registró entre otros, el siguiente posicionamiento satelital:

Día y Hora	Latitud Sur	Longitud Oeste	Velocidad/Nudos	Rumbo
26-12:17:43	11°56'35.88"	77°31'10.56"	12.5	303°
26-13:39:40	11°46'09.48"	77°43'23.88"	13.5	349°
26-17:59:16	11°18'02.52"	78°06'52.92"	1.5	349°
26-18:08:20	11°18'00.36"	78°06'52.56"	1.5	11°
26-18:17:42	11°18'02.16"	78°06'45"	1	18°
26-18:26:44	11°18'00.72"	78°06'42.12"	0.5	349°
26-18:36:52	11°17'59.64"	78°06'39.6"	0.0	339°
26-18:45:06	11°17'59.64"	78°06'38.52"	0.0	13°
26-18:53:49	11°17'59.64"	78°06'36"	0.5	32°
26-19:02:55	11°17'67.12"	78°06'34.56"	0.0	0°
26-19:12:20	11°17'54.96"	78°06'35.28"	1.0	334°
26-19:21:02	11°17'49.92"	78°06'34.56"	5.0	23°
26-19:29:30	11°17'40.56"	78°06'24.12"	5.5	247°
26-19:38:33	11°17'39.4"	78°06'32.76"	2.5	346°
26-19:48:41	11°17'30.48"	78°06'24.84"	2.5	216°
26-19:56:58	11°17'25.44"	78°06'19.8"	4.5	201°
26-20:05:08	11°17'29.76"	78°06'28.8"	2.5	313°
26-20:15:16	11°17'22.92"	78°06'33.12"	4.0	18°

Que, obro en el expediente administrativo el Informe Pericial presentado con fecha 09 de noviembre del 2016, por el señor Manuel Gilberto Hinojosa López, Perito Naval nominado por esta Capitanía de Puerto, con registro ante la Autoridad Marítima Nacional N° DI-12205-3-PN relacionado con la caída al mar y fallecimiento del señor Ramón Galán Chopilliquén, hechos ocurridos el día 26 de julio de 2016 a bordo del buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM documento del cual se desprende, entre otros, las siguientes conclusiones:

- Demora en la ubicación en el mar del tripulante Ramón Galán Chopilliquén, debido a que la maniobra de hombre al agua empleado, no fue la adecuada, dificultándose la detección visual, por ocurrir el siniestro en horas de la noche y por la vestimenta oscura que utilizaba.
- El Capitán y Patrón del buque "INCAMAR 1", no han demostrado encontrarse debidamente capacitados en operaciones de hombre al agua, así como en operaciones de búsqueda y salvamento.
- No existen abordos procedimientos o instrucciones para efectuar faenas de pesca, lo cual incluye, rumbo, velocidad, tendido del boliche, arriado e izado de la pango, la que se realiza según criterio del Patrón de Pesca.
- No existen a bordo parámetros de seguridad para determinar si se puede realizar con seguridad faenas de pesca, como estado del mar, viento, visibilidad, entre otros, lo cual quedo a criterio del Patrón de Pesca.
- No existen a bordo procedimientos de hombre al agua y de

16 de 25

FOLIO N° 437  
Cuatrocientos treinta y siete



1,006.69 unidades de arqueo bruto, en razón de que su matrícula solo le permite ejercer el mando y operar naves menores a 400 unidades de arqueo bruto.

- El buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM, ha infringido lo establecido en el Artículo 5, inciso a.5 de la Resolución Ministerial N° 228-2016-PRODUCE de fecha 16 de junio de 2016, normativa que establece entre otros, que el desarrollo de las actividades extractivas y de procesamiento de anchoveta, se encuentra sujeto a que las naves deberán de poseer a bordo la plataforma-baliza del Sistema de Seguimiento Satelital - SISESAT de emisión permanentemente de señales de posicionamiento satelital.
- Del Informe Pericial, se desprende entre otros, que el buque pesquero "INCAMAR 1", no cuenta instalado a bordo, un equipo del Sistema de Identificación Automática del Sistema de Información y Monitoreo de Tráfico Acuático (SIMTRAC) con el cual se hubieran obtenido posiciones continuas de la nave, contraviniendo lo establecido en el Artículo 184° inciso 1, del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147.
- No se cuenta con indicios razonables para determinar que la panga se haya volcado al mar, ni que el cable acerado de la maniobra de izado - por su posicionamiento y encontrarse previamente asegurada a la panga y a la maniobra de izado del winche hidráulica - haya causado daños a la hélice, en razón que la tripulación que ha declarado sobre este hecho, indican que no se presentó ningún problema con la maniobra de izado de la panga del buque pesquero "INCAMAR 1", el mismo que arribó por sus propios medios al puerto de Chancay el día 27 de julio de 2016 a 16:00 horas.
- Los intervalos de señal del posicionamiento satelital emitidos por el buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM y detectados por Collecte Localisation Satellite - Peru (CLS PERÚ), empresa privada proveedora de dicha señal, no resultan ser suficientes para determinar la reconstrucción de una navegación exacta, ni la descripción de la trayectoria que se haya utilizado para la búsqueda del panguero desaparecido, así como, se pueda establecer y detallar el inicio de las faenas de pesca, la descripción de la trayectoria de la nave para la captura del cardumen de pesca, los cambios de velocidad, de rumbo, de latitud, de longitud, el posicionamiento de enfilamiento para realizar la maniobra de izado de la panga.

La panga como embarcación auxiliar del buque pesquero, posee fuerza motriz, gobernabilidad y autonomía controlada por el panguero desde el inicio de la faena hasta que se encuentra enfilada en la parte de popa del buque para su izado, de influencia determinante en el desarrollo de las operaciones de pesca; la cual no posee sistema de posicionamiento satelital.

Que, en uso de las atribuciones conferidas en el Reglamento del Decreto

21 de 25

FEJON 432  
Carpas de la  
19 de Julio 2016



Legislativo N° 1147 aprobado con Decreto Supremo N° 015-2014-DE de fecha 26 de noviembre del 2014, a lo opinado por el Primer Ayudante y a lo recomendado por el Jefe del Departamento de Seguridad y Vigilancia Acuática de esta Capitanía de Puerto;

**SERESUELVE:**

**Artículo 1°.-** Declarar que, entre las 19:20 y 19:30 horas del día 26 de julio del 2016, en las coordenadas geográficas Latitud 11°17'59" Sur y Longitud 78°06'52" Oeste, durante el desarrollo de las operaciones correspondientes a la maniobra de izado de la embarcación auxiliar (panga) del buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM, de propiedad de la empresa Corporación Pesquera Inca S.A.C., de 1,006.69 Unidades de Arqueo Bruto; la panga de un peso aproximado de 20 toneladas, se habría desprendido de su carril ubicado en el espejo en popa del buque, debido al impacto súbito de una ola, la cual origino que los patines de la panga salgan de su carril, esta pérdida estabilidad, se incline, impacte contra el casco del buque y se voltee, siendo un caso fortuito, originando la consiguiente caída al mar del tripulante señor Ramón Galán Chapilliquén, identificado con DNI N° 42475109, titular de la matrícula de pescador ZS-02915-MP, iniciándose su búsqueda por las inmediaciones del lugar sin ubicarlo, sin que el Capitán o Patrón de Pesca, hayan reportado inmediatamente el hecho ocurrido a la Autoridad Marítima Nacional, contraviniendo lo establecido en el Artículo 213° inciso 1, del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147.

**Artículo 2°.-** Declarar que, entre las 19:21:02 y 19:29:30 horas del día 26 de julio de 2016 el buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM, en las coordenadas geográficas Latitud 11°17'49,92" Sur y Longitud 78°06'34.56" Oeste; y, Latitud 11°17'40.56" Sur y Longitud 78°06'24.12" Oeste, se encontraba navegando a 5 y 5.5 nudos de velocidad, las que corresponden al 37.04% y 40.74% respectivamente, de la capacidad máxima de su velocidad detectada; las cuales resultan ser inapropiadas para el desarrollo de una maniobra de izado de la panga de 20 toneladas de peso aproximado.

**Artículo 3°.-** Declarar que, siendo las 12:20 horas del día 27 de julio de 2016, el cuerpo sin vida del señor Ramón Galán Chapilliquén, fue hallado por la tripulación del pesquero "GALILEO" de matrícula CO-10833-PM, en la coordenada geográfica Latitud 11°14'38.04" Sur y Longitud 078°04'45.48" Oeste, sin chaleco salvavidas, siendo el cadáver recuperado y conducido a puerto Chancay a bordo de la mencionado nave, en la que se desarrolló la diligencia de levantamiento de cadáver a 19:30 horas de la misma fecha, así como, su traslado e internamiento en la Morgue Central del Hospital de Chancay, a cargo del Fiscal de Turno de la Fiscalía Provincial de Huaral y del personal de la Policía Nacional del Perú.

22 de 25

FOLIO N° 431  
Cuatrocientos treinta y uno



**Artículo 4°.-** Disponer la cancelación de la matrícula de pescador calificado ZS-02915-MP, cuyo titular fuera el señor Ramón Galán Chapilliquén, identificado con D.N.I. N° 42475109, otorgada por la Capitanía de Puerto de Zorritos, por la causal "Fallecimiento del Titular", conforme a lo establecido en el Artículo 466° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147.

**Artículo 5°.-** Declarar que no se cuentan con indicios necesarios y suficientes para determinar que la panga y/o el cable de la maniobra de izado de la misma, hayan ocasionado daños a la hélice del buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM

**Artículo 6°.-** La maniobra de izado de la panga concluye cuando ésta se encuentra firme y asegurada en su carril en el espejo de popa del buque y el pangero sano y salvo en la cubierta del buque, por lo que, el día de los hechos, la maniobra de izado de la panga no fue concluida, debido a lo anteriormente detallado, culminando la misma 10 minutos más tarde del tiempo usual, que es 10 minutos; motiva por el cual, se demoró el inicio de la búsqueda y rescate.

**Artículo 7°.-** El Patrón de Pesca, señor Robert William Chávez Rodríguez con Título de Patrón de Pesca de Primera DI-0804702-PP, no se encuentra facultado para ejercer el mando de las operaciones y faenas de pesca del buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM - el mismo que posee un registro de 1,006.69 unidades de arqueo bruto - en razón que el Título que posee el mencionada Patrón, solo lo faculta a gobernar u operar naves de hasta 400 unidades de arqueo bruto.

**Artículo 8°.-** Suspender de toda actividad acuática al señor Julio Luis Somamé Gutiérrez, Capitán del buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM, por un período de CIENTO OCHENTA (180) días efectivos de embarque de toda actividad pesquera durante el próximo período vigente de temporada de pesca a ser decretado por el Supremo Gobierno, por infringir lo establecida en el Artículo 213° Incisa 1, del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147.

**Artículo 9°.-** Suspender de toda actividad acuática al señor Robert William Chávez Rodríguez, Patrón de Pesca de Primera del buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM, por un período de CIENTO OCHENTA (180) días de toda actividad pesquera durante el próximo período vigente de temporada de pesca a ser decretado por el Supremo Gobierno, por infringir lo establecida en el Artículo 213° Inciso 1, del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147.

**Artículo 10°.-** Declarar que el Capitán de Pesca señor Julio Luis Somamé Gutiérrez y el Patrón de Pesca de Primera señor Robert William Chávez Rodríguez, del buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM, no se

23 de 25

FOLIO N° 430  
Cuatrocientos treinta



CAPITANÍA DE PUERTO DE CHANCAY

RESOLUCIÓN DE CAPITANÍA Nº 08-2016-MGP/DGCG/CY FECHA 05 DIC. 2016

encuentran capacitados para efectuar las maniobras de Hombre al agua y Búsqueda y Rescate, debido a que no fueron las adecuadas y no se realizaron de acuerdo a algún patrón o método de búsqueda conocido.

**Artículo 11°.-** Las suspensiones aplicadas, serán anotadas en el legajo respectivo de cada uno de los sancionados, como nota de demérito. Asimismo, mientras dure el plazo de cumplimiento de la sanción impuesta, el título, libreta y carné expedidos a sus titulares, por la Autoridad Marítima, permanecerán bajo custodia en la jurisdicción marítima, donde se cumpla la sanción impuesta.

**Artículo 12°.-** Recomendar que la empresa pesquera Corporación Pesquera Inca S.A.C., capacite y evalúe a su personal en maniobras, puestos de guardia y zafarranchos, principalmente en días previos a los inicios de las temporadas de pesca, decretados por el Ministerio de la Producción.

**Artículo 13°.-** Sancionar al buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM, con una multa equivalente a UNA UNIDAD IMPOSITIVA TRIBUTARIA (1 U.I.T.), por infringir lo dispuesto en el Artículo 184.1 ° del Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1147 aprobado con Decreto Supremo Nº 015-2014-DE de fecha 26 de noviembre del 2014, de acuerdo a la consideraciones expuestas en la presente Resolución de Capitanía.

**Artículo 14°.-** Responsabilizar al armador del buque pesquero "INCAMAR 1" de matrícula CE-38246-PM, de 1,006.69 unidades de arqueo bruto, Corporación Pesquera Inca S.A.C., al pago de la multa impuesta en la presente Resolución de Capitanía, debiendo abonar el monto de la sanción correspondiente, en la cuenta recaudadora de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en el Banco de la Nación, dentro de los QUINCE (15) días hábiles de recibida la presente Resolución.

**Artículo 15°.-** El valor de la Unidad Impositiva Tributaria a ser considerado, será aquel que esté vigente a la fecha en que se efectúe la cancelación de la multa aplicada.

**Artículo 16.-** En caso de incumplimiento del pago de la multa impuesta, se procederá a la cobranza coactivo, conforme a la establecido en el artículo 791° del Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1147 aprobado con Decreto Supremo Nº 015-2014-DE de fecha 26 de noviembre del 2014.

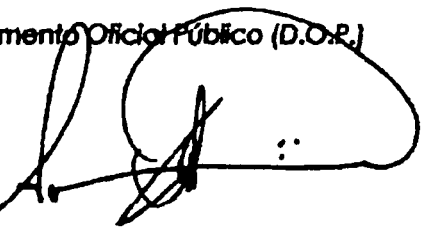
24de25

FOLIO Nº 429  
cuatrocientos Veintinueve y 6/100



Regístrese y comuníquese como Documento Oficial Público (D.O.P.)



  
Christian VELARDE Morillas  
Teniente Primero  
Capitán de Puerto de Chancay

**DISTRIBUCIÓN:**

Original: Expediente  
Copia: Secret. Gral. Cap. Pto. Chancay  
Dir. Gen. Cap. y Gc.  
Cap. Pto. Zoritos  
Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Huaral  
División de Investigación Criminal y Apoyo a la Justicia de Huaral  
Empresa Corporación Pesquera Inca S.A.C.  
Señor Julio Luis Samamé Gutiérrez  
Señor Robert William Chávez Rodríguez  
Archivo.-

25 de 25

FOLIO N° 428  
Cuatro Cientos Veintiocho