

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

ESCUELA DE POSGRADO

UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS



**“ROL DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL Y SU
INCIDENCIA EN EL CONTROL Y VIGILANCIA DE LA
EXPLOTACIÓN PESQUERA EN EL PERÚ, PERIODO 2010-2016”**

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN
ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA**

**BACH. MARGOT CECILIA CORILLA CONDOR
BACH. HERNÁN HUBERTO PONCE GÁLVEZ DURAND**

CALLAO-2018

PERÚ

HOJA DE REFERENCIA DE JURADO

MIEMBROS DEL JURADO

- DR. JOSÉ LEONOR RUIZ NIZAMA : PRESIDENTE
- DR. FÉLIX ALEJANDRO BONILLA RODRÍGUEZ : SECRETARIO
- DR. LUIS ALBERTO CHUNGA OLIVARES : MIEMBRO
- DR. VÍCTOR HUGO DURAN HERRERA : MIEMBRO
- MG. JORGE LUIS DE LA CRUZ NEYRA : ASESOR

NRO DE LIBRO : 01
ACTA : 029
FECHA DE APROBACION : Agosto 29 2018

Agradecemos:

A Dios por permitirnos estar presentes en lograr nuestras metas propuestas.

A nuestra universidad por abrirnos las puertas al conocimiento.

Agradecemos también a nuestros maestros, colegas y amigos por su aporte de conocimientos y experiencias.

Dedicamos:

A nuestros padres por guiarnos y enseñarnos el camino a la superación.

INDICE

RESUMEN	11
ABSTRACT	12
CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN	13
1.1. Identificación del problema	15
1.2. Formulación del problema	16
1.2.1. Problema general	16
1.2.2. Problemas específicos	16
1.3. Objetivos de la investigación	17
1.3.1. Objetivo general	17
1.3.2. Objetivos específicos	17
1.4. Justificación	18
1.4.1. Justificación legal	18
1.4.2. Justificación metodológica	19
1.4.3. Justificación práctica	19
1.4.4. Justificación teórica	19
1.4.5. Justificación social	20
CAPÍTULO II. MARCO TEORICO	21
2.1. Antecedentes	21
2.1.1. Reseña Histórica de la Autoridad Marítima Nacional	21
2.1.2. Misión	22
2.1.3. Visión	23
2.1.4. Organigrama	24
2.1.5. Finalidad	25
2.2. Antecedentes del estudio	25
2.2.1. Investigaciones extranjeras	25
2.2.2. Investigaciones nacionales	30

2.3. Bases teóricas	32
2.3.1. Doctrina Marítima	32
2.3.2. Decreto Legislativo N° 1129 que regula el Sistema de Defensa Nacional	33
2.3.3. Decreto Legislativo N° 1138 Ley de la Marina de Guerra del Perú	34
2.3.4. Ley N° 27943 del Sistema Portuario Nacional	38
2.3.5. Decreto Legislativo N° 1147 Reglamento de la Autoridad Marítima Nacional	40
2.3.6. Decreto Ley N°17824 del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas	40
2.3.7. Marine Stewardship Council (MSC) - Programa de Certificación de Pesquerías	44
2.4. Ley N°29338 Reglamento de la Ley de Recursos Hídricos	48
2.5. Definición de términos	49
2.5.1. Autoridad	49
2.5.2. Autoridad Marítima Nacional	49
2.5.3. Autoridad Portuaria Nacional	49
2.5.4. Control	50
2.5.5. Convenio	50
2.5.6. Convenios institucionales	50
2.5.7. Explotación pesquera	51
2.5.8. Extracción pesquera	51
2.5.9. Infracción	51
2.5.10. Inspección	51
2.5.11. Niveles de extracción	52
2.5.12. Publicación	52
2.5.13. Reconocimiento	52
2.5.14. Rol	53
2.5.15. Sanción	53
2.5.16. Vigilancia	53
CAPÍTULO III. VARIABLES E HIPÓTESIS	54
3.1. Definición de las variables	54

3.3.1. Hipótesis general	55
3.3.2. Hipótesis específicas	55
CAPÍTULO IV. METODOLOGIA	57
4.1. Tipo, metodología, nivel y diseño de investigación	57
4.1.1. Tipo	57
4.1.2. Nivel	57
4.2. Diseño de investigación	57
4.3 Población y muestra	58
4.3.1. Población	58
4.3.2. Muestra	58
4.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	59
4.5 Procedimientos de recolección de datos	59
4.6 Procesamiento estadístico y análisis de datos	59
CAPÍTULO V. RESULTADOS	61
5.1 Inspecciones y auditorías de la Autoridad Marítima Nacional	61
5.2. Infracciones identificadas por la Autoridad Marítima Nacional	62
5.3. Intervenciones por parte de la Autoridad Marítima Nacional	63
5.4. Incidentes de seguridad y protección	64
5.5. Operaciones portuarias o carga de los puertos (en TEU's)	65
5.6. Permisos de navegación (empresas con licencia de operación validada)	66
5.7. Horas de capacitación a inspectores	67
5.8. Calidad de los servicios portuarios	68
5.9. Publicaciones del marco jurídico	69
5.10. Impulso del modelo de relación de las Autoridades Portuarias Regionales	71
5.11. Fomento de alianzas y convenios interinstitucionales	72
5.12. Inversiones en infraestructura	73
CAPÍTULO VI. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	77
6.1. Rol supervisor	78
6.2. Rol director	79

6.3. Rol promotor	81
6.4. Contrastación de hipótesis con los resultados	82
6.4.1. Validez y Confiabilidad de Instrumentos	82
6.4.2. Contrastación de la hipótesis general	84
6.4.3. Contrastación de la hipótesis específica 1	85
6.4.4. Contrastación de la Hipótesis específica 2	86
6.4.5. Contrastación de la Hipótesis específica 3	87
6.5. Contrastación de resultados con otros estudios similares	88
CAPÍTULO VII. CONCLUSIONES	90
CAPÍTULO VIII. RECOMENDACIONES	91
CAPÍTULO IX. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	92
ANEXOS	96

TABLAS

Tabla 1: Prueba de normalidad Shapiro-Wilk	83
Tabla 2: Correlación del Rol de la Autoridad Marítima Nacional y Explotación Pesquera	84
Tabla 3: Correlación del Rol Supervisor y Explotación Pesquera	84
Tabla 4: Correlación del Rol Director y Explotación Pesquera	84
Tabla 5: Correlación del Rol Promotor y Explotación Pesquera	84

GRÁFICOS

Gráfico 1: Organigrama de Dicapi	24
Gráfico 2: Inspecciones	62
Gráfico 3: Infracciones	63
Gráfico 4: Intervenciones	63
Gráfico 5: Incidentes de seguridad y protección	64
Gráfico 6: Operaciones portuarias	65
Gráfico 7: Permisos de navegación	67
Gráfico 8: Horas de capacitación a inspectores	68
Gráfico 9: Calidad de los servicios portuarios	69
Gráfico 10: Publicaciones	70
Gráfico 11: Impulso del modelo de relación APR's	71
Gráfico 12: Convenios interinstitucionales	72
Gráfico 13: Inversiones en infraestructura	73
Gráfico 14: Rol supervisor de la Autoridad Marítima Nacional.....	80
Gráfico 15: Rol director de la Autoridad Marítima Nacional	82
Gráfico 16: Rol promotor de la Autoridad Marítima Nacional.....	82

CUADROS

Cuadro 1: La Política Nacional y el Proceso Geopolítico.....	34
Cuadro 2: Definición de las variables	54
Cuadro 3: Operacionalización de las variables.....	55

RESUMEN

La Autoridad Marítima Nacional es un ente que vela por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; proteger el medio ambiente acuático; asegura que las operaciones portuarias se encuentren dentro de lo legal y reprimir las actividades ilícitas y como ente regulador se planteó conocer si el Rol de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú.

A través de un estudio no experimental, correlacional y longitudinal en ámbitos de la autoridad marítima nacional se analizó 7 años en el rol supervisor, rol director y rol promotor midiéndose la participación que ha tenido frente a la vigilancia y control en la explotación de la producción pesquera.

El rol supervisor tuvo una contundencia importante al 22,719 inspecciones o auditorías, 23,007 fueron intervenciones, 21,990 infracciones y se registraron 664 incidentes de seguridad y protección durante el 2010 al 2016.

Se demostró que el rol director tuvo una incidencia sobre los servicios de calidad importante de 77%, se ha otorgado 1,750 permisos de navegación con licencias de operación válidas, se ha otorgado 31,220 horas-hombre de capacitación entre el personal supervisor e inspectores.

Se estimó que el rol promotor se mantuvo con promedios anuales llegando a 33 publicaciones en el período de estudio, se realizó 58 iniciativas impulsadas del modelo de relación con la Autoridad Portuaria Regional-APR's, se ha fomentado la suscripción de alianzas y convenios firmándose en un número de 259 y se invirtió en infraestructura por un monto de US\$ 3,382,818, 408.50 como parte de la política portuaria nacional.

PALABRAS CLAVE: Autoridad Marítima Nacional, rol supervisor, rol director, rol promotor, explotación pesquera.

ABSTRACT

The National Maritime Authority is an entity that ensures the safety of human life in the sea, navigable rivers and lakes; protect the aquatic environment; ensures that port operations are within the legal and repress illegal activities and as a regulatory body was raised to know if the Role of the National Maritime Authority affects the control and monitoring of fishing exploitation in Peru.

Through a correlational and longitudinal descriptive study in areas of the national maritime authority, 7 years were analyzed in the supervisory role, director role and promoter role, measuring the participation that has had in the face of the surveillance and control in the exploitation of the fishing production.

The supervisory role had an important strength to the 22,719 inspections, 23,007 were interventions, 21,990 infractions and 664 security and protection incidents were registered during 2010 to 2016.

It was shown that the leading role had an impact on the important quality services of 77%, 1,750 navigation permits have been granted with valid operating licenses, 31,220 man-hours of training have been granted among the supervising personnel, inspectors or inspectors.

It was estimated that the promoter role was maintained with annual averages reaching 33 publications in the study period, 58 initiatives were carried out driven by the model of relationship with the Regional Port Authority, the subscription of alliances and agreements was signed by signing on number of 259 and infrastructure was invested in the amount of US\$ 3,382,818,408.50 as part of the national port policy.

KEYWORDS: National Maritime Authority, supervisory role, director role, promoter role, fishing exploitation.

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

En la actualidad, el Perú es el segundo país extractor de pescado en el mundo después de China. La pesca industrial de anchoveta y su procesamiento para producir aceite y harina de pescado, significa más del 75% de todo el movimiento económico anual del sector pesquero nacional, aunque en los últimos años ha presentado un importante crecimiento en la pesca y el procesamiento industrial con destino al consumo humano (fresco, congelado, salado y conservas)

El Perú es un importante país pesquero, con más de 140,000 peruanos que dependen de dichas actividades y con un consumo anual per cápita de 20.3 kg/persona, el cual es el índice más alto en Sudamérica. En el Perú se realizan importantes esfuerzos para impulsar el consumo masivo de recursos hidrobiológicos, en especial en las regiones más deprimidas como una medida efectiva para reducir los niveles de desnutrición infantil.

La realidad pesquera mundial nos hace ver que los antiguos caladeros pesqueros están reduciéndose significativamente y que el incesante incremento de la población hace imposible pensar que los recursos hidrobiológicos que se extraen del mar, ríos y lagos van a ser suficiente para su alimentación. Por ello, la acuicultura se viene desarrollando muy fuertemente, pudiéndose afirmar que desde el año

2007 la población mundial recibe provenientes de la acuicultura más del 50% de los recursos hidrobiológicos que necesita para su alimentación.

Las grandes naciones pesqueras están dedicadas a la extracción pesquera en alta mar, utilizando barcos pesqueros de altura y valiosa tecnología de la información para facilitar sus operaciones y la ubicación de los cardúmenes de pesca. Al respecto, mediante comunicaciones satelitales se comparte información relacionada con los principales parámetros ambientales, tales como la temperatura, la salinidad, productividad, sistema de vientos, corrientes, los cuales son de gran importancia para conocer la distribución, concentración y desarrollo de los recursos pesqueros. En esta modalidad de pesca está las especies transzonales y altamente migratorias, como son el atún, el calamar gigante, el jurel, la caballa y el bacalao, entre otros.

La comunidad pesquera internacional, a través de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura -en adelante FAO- hace notar su preocupación por la presencia de cada vez más numerosas flotas pesqueras operando en alta mar, algunas de las cuales realizan sus operaciones depredando los recursos. Ante esta situación, el Código de Conducta para la pesca responsable de la FAO, aprobado por la conferencia de la FAO en el XXVIII periodo de sesiones del 31 de octubre de 1995, establece principios y normas internacionales para la

aplicación de prácticas responsables con miras a asegurar la conservación, la gestión y el desarrollo eficaz de los recursos acuáticos vivos con el debido respeto al ecosistema y a la biodiversidad. Incluye en este código a las actividades pesqueras en el dominio marítimo del Estado y también en alta mar, en forma de evitar la depredación de los recursos y asegurar su sostenibilidad, incluso es aplicable a la acuicultura.

En ese sentido, el Perú ha suscrito determinados convenios internacionales que permiten realizar racionalmente la actividad pesquera, a través del Ministerio de la Producción, mediante su “Programa de Vigilancia y Control de descarga de la Pesca en el ámbito marítimo”, combatiendo la pesca ilegal con el apoyo de la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, en forma conjunta con los otros sectores de la administración.

1.1. Identificación del problema

Hernández, Fernández y Baptista (2014) señalan que en metodología de la investigación “el investigador o investigadora plantea un problema de estudio delimitado y concreto sobre el fenómeno, aunque en evolución. Sus preguntas de investigación versan sobre cuestiones específicas” (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014, pág. 5), para nuestro caso, hemos identificado el problema en la participación de la Autoridad Marítima y si en algún sentido se encuentra

asociada a los niveles de extracción del sector pesquero, de tal manera que planteamos el problema en los términos siguientes:

1.2. Formulación del problema

Al respecto, Morán y Alvarado (2010) detallan que “la mejor manera de plantear un problema es la forma más simple: elaborar una pregunta” (Moran Delgado & Alvarado Cervantes, 2010, pág. 24), de tal manera que el problema de investigación se perfila con las interrogantes:

1.2.1. Problema general

¿De qué manera el rol de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, periodo 2010-2016?

1.2.2. Problemas específicos

- Problema específico N°1

¿De qué forma el rol supervisor de la Autoridad Marítima incide en el control y vigilancia de la explotación Pesquera en el Perú?

- Problema específico N°2

¿De qué manera el rol director de la Autoridad Marítima incide en el control y vigilancia de la explotación Pesquera en el Perú?

- Problema específico N°3

¿En qué sentido el rol promotor de la Autoridad Marítima incide en el control y vigilancia de la explotación Pesquera en el Perú?

1.3. Objetivos de la investigación

Al respecto: "el objetivo general de la investigación científica o la razón por la cual hacemos investigación científica es para resolver problemas, pero para ello antes debemos descubrir los problemas, luego estudiarlos y enseguida plantear soluciones" (Supo, 2014, pág. 99), en ese sentido, la presente investigación ha diseñado los objetivos en dirección al problema de investigación planteada.

1.3.1. Objetivo general

Determinar la forma en que el rol de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, durante el periodo 2010-2016.

1.3.2. Objetivos específicos

- Objetivo específico N°1

Establecer la forma en que el rol supervisor de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, durante el periodo 2010-2016.

- **Objetivo específico N°2**

Demostrar la manera en que el rol director de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, durante el periodo 2010-2016.

- **Objetivo específico N°3**

Determinar el sentido en que el rol promotor de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, durante el periodo 2010-2016.

1.4. Justificación

Afirman Ñaupas, Mejía, Novoa y Villagómez (2011) que "justificar implica fundamentar las razones por las cuales se realiza la investigación. La explicación de estas razones puede agruparse en teóricas, metodológicas y sociales" (p.126).

1.4.1. Justificación legal

De acuerdo al Decreto Ley N° 25977 en su artículo 1° de la Ley General de Pesca, se afirma: "...normar la actividad pesquera con el fin de promover su desarrollo sostenido como fuente de alimentación, empleo e ingresos y de asegurar un aprovechamiento responsable de los recursos hidrobiológicos, optimizando los beneficios económicos, en armonía con la preservación del medio ambiente y la conservación de la

biodiversidad", permite el análisis normativo del proceso de control y vigilancia de la extracción pesquera.

1.4.2. Justificación metodológica

Para lograr los objetivos de la investigación, se acude al empleo de métodos y técnicas de investigación como aplicando modelos validados en la medición de las variables. Se ha extraído la medición de los niveles de pesca industrializada, artesanal y pesca ilegal; así, los resultados de la investigación se apoyan en técnicas de investigación válidas en el medio.

1.4.3. Justificación práctica

El desarrollo de la presente investigación contribuirá a un mejor control y vigilancia de la explotación pesquera permitiendo la sostenibilidad de los recursos hidrobiológicos para la humanidad, promoviendo la difusión de asumir conciencia de una explotación racionada donde la Autoridad Marítima interviene en su consecución.

1.4.4. Justificación teórica

El trabajo busca establecer las razones científicas de la situación pesquera en el Perú, sus proyecciones como país ribereño en la cuenca del Pacífico y el rol de la Autoridad Marítima Nacional en el seguimiento, control y vigilancia de la explotación pesquera, para lograr una explotación sostenible de los recursos hidrobiológicos, utilizando una base

robusta que nos permita constituirnos en la élite mundial como país pesquero y se vislumbre un futuro optimista para el Perú.

1.4.5. Justificación social

La investigación se justifica en lo social, al abordar dos aspectos importantes para la sociedad peruana, por un lado, la participación de la Autoridad Marítima Nacional estudiando el rol que cumple en la supervisión, dirección y promoción de la actividad extractiva del sector pesquero, la cual involucra a la comunidad dedicada a esta labor. Asimismo, creemos importante que se conozca y se cree conciencia en la sociedad peruana y sobre todo en la comunidad pesquera nacional sobre la incidencia que existe entre el rol de la Autoridad Marítima Nacional y la explotación pesquera.

CAPÍTULO II. MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes

Dentro de los antecedentes se están considerando datos relevantes correspondientes a la Autoridad Marítima Nacional, con la finalidad de que se tenga una visión general de la entidad.

2.1.1. Reseña Histórica de la Autoridad Marítima Nacional

El ejercicio de la Autoridad Marítima se remonta a principios del siglo XVII, habiendo sido siempre realizado por marinos. A finales del siglo XVII y durante la república se establecieron varias capitanías de puerto ante la imperiosa necesidad de evitar las constantes pérdidas de embarcaciones, vidas humanas, cargamentos valiosos y con la finalidad de mantener el orden en los puertos. La primera que se creó fue la Capitanía de Puerto del Callao, mediante Real Orden del 01 de noviembre de 1791, designándose como primer capitán de puerto al Capitán de Fragata Agustín de Mendoza y Arguedas.

Posteriormente, durante la república y a mediados del siglo XIX se había organizado un sistema de inspección de capitanías que dio paso a la Sección y luego a la Dirección de Capitanías.

Por Decreto Supremo de fecha 5 de agosto de 1919 se creó la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Por Decreto Ley N° 17824 del 23 de setiembre de 1969 se creó el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas. Por Resolución Ministerial N° 0701 del 25 de mayo de

1973 se declaró Día del Guardacostas. El 7 de junio de 1996 se promulgó la Ley 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres. Por Resolución de la Comandancia General de la Marina N° 360-99 del 5 de abril de 1999 se estableció que el 5 de agosto de cada año se conmemore el Día de la Autoridad Marítima del Perú. Por Resolución de la Comandancia General de la Marina de fecha 21 de octubre de 1999 se creó la Escuela de Calificación por Actividad Capitanías y Guardacostas (Dicapi, s.f.).

2.1.2. Misión

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú ejerce la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, es responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales así como reprimir todo acto ilícito; ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional (Dicapi, s.f.).

2.1.3. Visión

Ser reconocida a nivel nacional e internacional como la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, líder en el control y vigilancia de las actividades que se realizan en el medio acuático, mediante una gestión moderna y eficiente al servicio de todos los usuarios, que garantice un ambiente sostenible de seguridad y protección para su desarrollo (Dicapi, s.f.).

2.1.5. Finalidad

La finalidad de la Autoridad Marítima Nacional es 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. (Dicapi, s.f.) T

2.2. Antecedentes del estudio

Gómez (2012) se refiere a los antecedentes del estudio en la forma que sigue: "Es conveniente señalar que, cuando se describe el problema, es necesario presentar los antecedentes del estudio, describiendo y señalando las teorías, supuestos y fundamentos que enmarcan el enunciado del problema" (p.26).

2.2.1. Investigaciones extranjeras

Salama Benazar, R. (2016) en su tesis doctoral denominado "Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. Casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil" en la Universidad Politécnica de Catalunya - España. Resumen: Presenta como referencia tomado de Corbett y Winebrake (2008) que: "se encontró que la globalización se ha sostenido por las mejoras en la tecnología del transporte y las inversiones masivas en infraestructuras" (Salama

Benazar, 2016), donde se observa los factores que han tenido repercusión en los puertos, ya que éstos han tenido que adaptarse a través de las inversiones en estructuras e infraestructuras. El objetivo de este estudio es analizar la globalización del transporte marítimo y el desarrollo portuario en los puertos de América del Sur, específicamente en los puertos de Puerto Cabello y la Guaira (Venezuela), Cartagena (Colombia), El Callao (Perú) y Santos (Brasil), desde el punto de vista de ciertos indicadores según su importancia, para la generación de aportes que garanticen mejorar las operaciones portuarias en la región. La metodología utilizada fue la investigación documental con un análisis holístico y la de campo, de tipo descriptivo, analítico. Conclusión: Los principales indicadores de la globalización del transporte marítimo, según los expertos y fuentes documentales, están inmersos en el desarrollo portuario y éste a su vez, en la región de América del Sur, está ligado a los modelos de gestión portuaria que se adopten, presentando algunos de los puertos estudiados, diferencias en cuanto a la gestión portuaria y desequilibrios en cuanto a equipos, estructuras, y eficiencia portuaria, por lo que aquellos países que presenten desequilibrios en sus puertos con respecto a otros puertos de la misma región, deben ajustar sus políticas públicas con el fin de reducir o eliminar tal desequilibrio.

Rodríguez de Mesas, C (2012) en su tesis “La autoridad marítima independiente frente a las emergencias marítimas” en la Universidad Politécnica de Catalunya: Barcelona: Facultad de Náutica de Barcelona – España. Resumen: El autor logra mantener una visión objetiva respecto a la participación de la autoridad marítima independiente, presenta el modelo de mando único en el Reino Unido, sobre la seguridad marítima donde la autoridad marítima independiente garantiza la imparcialidad y racionalidad en las decisiones ante incidentes de seguridad de buques que requieren asistencia y salvamento marítimo, por lo cual la OMI y la comunidad europea tuvieron consideración para diseñar la normativa de seguridad. **Conclusión:** Observa la importancia que tiene la conservación del medio ambiente marino y las consecuencias de pérdidas económicas o sociales que acarrea, toma para el caso de España como de alta vulnerabilidad y accidentes marítimos, de hecho, el tráfico marítimo en zonas del estrecho entre el mar mediterráneo y el atlántico e inclusive en las costas gallegas. Pese a ello, no se ha tomado conciencia de su realidad como Estado marítimo (Rodríguez de Mesas, 2012), versión que se asemeja a la realidad peruana.

Corro, J y Huertas, R (2011) en su tesis "Comparación de la Calidad de Agua en Puertos y Mecanismos para la Prevención y Control de su Contaminación" en la Universidad Tecnológica de Panamá. Panamá: Facultad de Ingeniería Civil. Resumen: Analizaron y consideran que aun cuando los puertos generan alta contaminación, concluyen que las aguas de la bahía de Manzanillo poseen una gran posibilidad de desarrollo portuario ya que al medirse los niveles contaminantes se encuentran por debajo de valores no permisibles que establecen las leyes vigentes exceptuando para valores de Coliformes totales que se encuentran en magnitudes superiores de los permitidos. Conclusión: Al comparar con otros puertos internacionales se puede señalar que existen mejores condiciones de calidad del agua sin importar la cantidad de contaminantes que provienen de sistemas deficientes en el tratamientos del agua (Corro & Huertas, 2011), creemos importante señalar que, la densidad de tránsito de naves en ésta zona es realmente superior al reportado en el territorio peruano, lo cual permite recoger las técnicas que desarrollan para el mantenimiento de puertos.

Espinel Cornejo, J.M. (2013) en su tesis "Aspectos generales del derecho marítimo, los seguros de la navegación y el transporte marítimo de mercancías" en la Universidad Javeriana. Bogotá - Colombia: Especialidad en Derechos de Seguros. Resumen: Predica dos postulados, sobre pólizas de casco y maquinaria de dos compañías aseguradoras internacionales con operación en Colombia, entre los hallazgos cita que las Clausulas del Instituto de Londres y/o el Plan de Cascos de Noruega que intervienen en Colombia poseen coberturas limitadas que solo cubren pocos riesgos que se hallan contemplados en la normativa como riesgos de la navegación e incidentales (Art. 1513 C. de Co. y 1705 C. de Co.) sin embargo desamparan riesgos de navegación de piratería, la estafa y las averías particulares, mientras otras pólizas sobre seguros de transporte marítimo o mercancías si están a la altura de estándares internacionales. Conclusión: Resulta importante tener una panorámica general de los seguros que amparan los diferentes riesgos, tanto de la navegación propiamente dicha como de la explotación comercial de las naves, mediante los diferentes contratos de transporte marítimo. De otro lado, orienta normativamente el proceso de tramitación al presentarse siniestros marítimos para determinar responsabilidades que puede afectar a las naves y a la carga (Espinel Cornejo, 2013); es pertinente recoger cómo la autoridad marítima cumple una tarea supervisora y en este caso sobre los seguros contra riesgos de navegación que se ha tenido en cuenta en la presente investigación.

2.2.2. Investigaciones nacionales

Galarza, E. & Kámiche, J. (2015) en su tesis “Pesca Artesanal: oportunidades para el desarrollo regional” en la Universidad del Pacífico – Lima – Perú. Resumen: Nos muestran las características del sector pesquero artesanal en el Perú bajo un enfoque de cadenas de valor y utilizando básicamente la información del Primer Censo Nacional de la Pesca Artesanal (2012). En este sentido, fue un aporte indispensable el análisis que construyó la cadena de valor que existe en la pesca artesanal, desde la fase de extracción hasta el consumo final. Conclusión: De esta manera, se identificaron problemas y obstáculos que presenta la cadena de valor, que no permiten un adecuado desarrollo de la actividad pesquera artesanal, ni adecuados niveles de productividad (y, por ende, de ingresos) de los diferentes agentes participantes, en particular de los pescadores artesanales (Galarza & Kámiche, 2015).

Bolaños Chavarri, F.J, (2001) en la investigación “Participación de la Marina de Guerra del Perú frente a la amenaza del narcotráfico” en la Marina de Guerra del Perú. Resumen: Define su temática en la interdicción en el área marítima de las unidades navales de la Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el narcotráfico, sobre la base de la mejora de sus capacidades operativas, logísticas y de entrenamiento que permitan contrarrestar dicha amenaza, convertida actualmente en una de las más complejas en el ámbito mundial. Conclusión: Dará pase a la

elaboración de un plan de acción el mismo que enmarcará legalmente la participación de la Marina de Guerra del Perú, consistente en efectuar un diagnóstico de los medios actuales, planificar la mayor cobertura de la Autoridad Marítima a través del uso de medios materiales y no materiales a lo largo del litoral (Bolaños Chavarri, 2001)

Díaz Romero H.A (2011) desarrolla la tesis “Modelo para mejorar la capacidad de vigilancia marítima en la bahía del Callao” en la Marina de Guerra del Perú. Resumen: Sostiene que existe cierto grado de importancia por el incremento de actos ilícitos de bandas organizadas en la jurisdicción de la Autoridad Marítima Local que perjudican la imagen de la Institución y del Perú ante el mundo, principalmente reflejado en la reducción de su presupuesto, lo cual conlleva a la falta de mantenimiento de sus unidades, generando poca disponibilidad de unidades para vigilancia; la falta de modernización de los equipos. Asimismo, se adiciona al poco interés de las personas por denunciar estos hechos. Conclusión: A pesar de todas estas adversidades que limitan la capacidad de vigilancia, Oficiales de la Marina de Guerra del Perú con la capacitación recibida en los estudios superiores, están en condición de proponer una estrategia debidamente elaborada en base al planeamiento estratégico para la resolución de este problema (Díaz Romero, 2011).

2.3. Bases teóricas

Según las Normas APA (2016) "Es el pilar fundamental de cualquier investigación. La teoría constituye la base donde se sustentará cualquier análisis, experimento o propuesta de desarrollo de un trabajo de grado. Incluso de cualquier escrito de corte académico y científico"

Se ha examinado la bibliografía sobre el rol de la Autoridad Marítima Nacional y la explotación pesquera en el Perú, logrando reunir los fundamentos teóricos que nos permite sostener la presente investigación

2.3.1. Doctrina Marítima

El Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú - IEHMP (2017) en la aspiración de expresar los fundamentos doctrinarios de las relaciones marítimas, cuya condición representa la capacidad actual del Estado Peruano donde se encuentra estructurado el Sistema de Seguridad, Desarrollo y Defensa Nacional, la Marina de Guerra del Perú, el Sistema Portuario Nacional, el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, así como la Marine Stewardship Council (MSC) - Programa de Certificación de Pesquerías.

2.3.2. Decreto Legislativo N° 1129 que regula el Sistema de Defensa Nacional

Según Decreto Legislativo N°1129 se regular la naturaleza, finalidad, funciones y estructura del Sistema de Seguridad y Defensa Nacional (2012). Un sistema es la congruencia de factores que confluyen para lograr un objetivo común. El Sistema de Seguridad y Defensa Nacional es presidido por el Presidente de la República e integrado por: a) El Consejo de Seguridad y Defensa Nacional; b) La Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional - SEDENA; c) La Dirección Nacional de Inteligencia, ente rector del Sistema de Inteligencia Nacional; y, d) Los Ministerios, Organismos Públicos, Gobiernos Regionales y Locales.

El Estado configura el Sistema de Seguridad y Defensa Nacional para ejercer soberanía a través de la política nacional y en un proceso geopolítico, para el cual el Estado basa sus estamentos en: pueblo, territorio y poder político. La fase de la Política Nacional tiene dos escenarios por donde canaliza su accionar, a través de los fines y los medios con que cuenta. El fin supremo del Estado es el Bien Común, la misma que se garantiza por el Bienestar General y la Seguridad Integral, la forma como se alcanza el Bienestar General es a través del Desarrollo Nacional y la Seguridad Integral a través de la Defensa Nacional. Los Medios a los que se refiere la Política Nacional, considera como capítulo la Realidad Nacional que a su vez contiene el Poder Nacional y Potencial

Nacional. El Poder Nacional tiene dos expresiones, la Expresión Política y la Expresión Económica, mientras el Potencial Nacional lo hace a través de la Expresión Sicosocial y la Expresión Militar, bien se puede apreciar en el cuadro 1.

Cuadro 1: La Política Nacional y el Proceso Geopolítico

Estado Peruano		Fines	Bien Común	Bienestar General	Desarrollo Nacional
				Seguridad Integral	Defensa Nacional
		FASE POLITICA			
Pueblo Territorio Poder Político	Política Nacional			Poder Nacional	Expresión Política
		Medios	Realidad Nacional		Expresión Económica
				Potencial Nacional	Expresión Sicosocial
					Expresión Militar

Fuente: Revista CAEN (2016)

El Desarrollo Nacional es una decisión político-social de intervenir en forma integral en la vida de la sociedad, para garantizar la convivencia pacífica y transformarla corrigiendo las desigualdades o desequilibrios que pudiera existir (IEHMP:1-31).

La Defensa Nacional se concibe como el conjunto de previsiones, decisiones y acciones que el Estado ejecuta para lograr la seguridad integral para lograr los objetivos nacionales (IEHMP:30-31),

2.3.3. Decreto Legislativo N° 1138 Ley de la Marina de Guerra del Perú

El Decreto Legislativo N°1138 Ley de la Marina de Guerra del Perú (2012), determina y regula la naturaleza jurídica, competencias, funciones

y la estructura orgánica básica de la Marina de Guerra del Perú, es una institución con calidad de órgano ejecutor, dependiente y ejecutora del Ministerio de Defensa. La Marina de Guerra del Perú controla, vigila y defiende el dominio marítimo, el ámbito fluvial y lacustre, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado, con el propósito de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República. Interviene y participa en el control del orden interno, de acuerdo con lo establecido en la Constitución Política del Perú y leyes vigentes. Participa en el desarrollo económico social del país, en la ejecución de acciones cívicas y de apoyo social en coordinación con las entidades públicas cuando corresponda, así como en las acciones relacionadas con la Defensa Civil. De acuerdo a ley, tiene como funciones:

1) Garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República, en el ámbito de su competencia.

2) Ejercer el control, la vigilancia y la defensa del dominio marítimo, el ámbito fluvial y lacustre del país.

3) Participar en el control del orden interno, de acuerdo con lo establecido en la Constitución Política del Perú y la normativa legal vigente.

4) Participar en la ejecución de las Políticas de Estado en materias de Seguridad y Defensa Nacional.

5) Participar en la elaboración de las políticas relacionadas con el empleo de la Marina Mercante Nacional, como componente de la reserva naval.

6) Desarrollar actividades de inteligencia orientadas a la Seguridad y Defensa Nacional en el ámbito de su competencia.

7) Ejercer, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, la autoridad marítima, fluvial y lacustre a nivel nacional, en el ámbito que le confiere la ley.

8) Participar en la ejecución de las políticas de Estado en materia de desarrollo económico y social del país, defensa civil, ciencia y tecnología, objetos arqueológicos e históricos, asuntos antárticos, asuntos amazónicos, y de protección del medio ambiente, de acuerdo a la normativa legal vigente.

9) Conducir las acciones de preparación, formación, capacitación, especialización, perfeccionamiento, entrenamiento, mantenimiento y equipamiento del Componente Naval de las Fuerzas Armadas, en función de los objetivos y de las Políticas de Seguridad y Defensa Nacional.

10) Conducir el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático en el ámbito de su competencia, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

11) Participar en Operaciones de Paz convocadas por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) u otros organismos internacionales.

12) Mantener a través de los medios navales la presencia del Estado peruano en el continente antártico.

13) Desarrollar la investigación académica y científico-tecnológica en el ámbito naval; así como desarrollar actividades oceanográficas, meteorológicas, biológicas y de los recursos marítimos, fluviales y lacustres; actuando por sí o en colaboración con otras instituciones nacionales o extranjeras.

14) Ejercer funciones de acuerdo a ley, en el ámbito de la Cartografía Náutica y Oceanográfica del Perú, así como administrar las actividades relacionadas con las ciencias del ambiente en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre.

15) Participar con los organismos de otros sectores en la formulación de los objetivos y políticas para el desarrollo de los Intereses Marítimos Nacionales.

16) Promover y participar en la investigación científica e histórica destinada a la protección del patrimonio cultural subacuático, en coordinación con el sector correspondiente.

17) Promover e impulsar la industria naval a través de los Servicios Industriales de la Marina.

18) Gestionar ante el Ministerio de Defensa el patrocinio del personal militar sometido a investigaciones o procesos judiciales como consecuencia del ejercicio de sus funciones.

19) Las demás que se señalen por ley (D.Leg.1138, 2012)

2.3.4. Ley N° 27943 del Sistema Portuario Nacional

La Ley del Sistema Portuario Nacional (2003) regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional. La presente Ley tiene por finalidad promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos, teniendo como ámbito de aplicación las actividades portuarias y servicios portuarios realizados dentro de las zonas portuarias, así como las competencias y atribuciones de las autoridades vinculadas al Sistema Portuario Nacional, están comprendidos los puertos, marinas, infraestructuras e instalaciones portuarias de la República así como las actividades y servicios que se realicen dentro de las zonas portuarias (modificado por D.Leg. N°1022). No están comprendidos en el ámbito de esta Ley, los puertos y las infraestructuras e instalaciones portuarias a cargo de las Fuerzas Armadas en cuanto cumplan fines propios de la Defensa Nacional, los que se regirán por sus normas pertinentes. Tampoco comprende, las marinas, fondeaderos, zonas de alije, los muelles y embarcaderos dedicados a brindar facilidades a embarcaciones recreativas y/o deportivas pertenecientes a los clubes náuticos, asociaciones privadas, personas naturales, los muelles, embarcaderos,

atracaderos e instalaciones privadas en las que no se realizan actividades ni servicios portuarios, ni los muelles artesanales pesqueros, ni muelles pesqueros pertenecientes a empresas pesqueras, todos los que se registrarán por la normativa correspondiente emitida por la Autoridad Marítima. Los lineamientos esenciales de la Política Portuaria Nacional:

1. El fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional.

2. La integración de los puertos al sistema de transporte nacional y a la cadena logística internacional.

3. La promoción de la competitividad internacional del sistema portuario nacional.

4. El fomento del cabotaje y la intermodalidad (el transbordo y tránsito de mercancías).

5. La promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional.

6. El fomento de las actividades para dar valor agregado a los servicios que se prestan en los puertos.

7. La promoción del libre acceso, la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios.

8. El fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuario.

9. La promoción y fortalecimiento de la descentralización y desconcentración del sistema portuario, la tecnificación y desarrollo de los puertos (PCM, 2003)

2.3.5. Decreto Legislativo N° 1147 Reglamento de la Autoridad Marítima Nacional

Este decreto regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, el Decreto Supremo N°015-2014-DE aprueba su reglamento.

2.3.6. Decreto Ley N°17824 del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas

El Cuerpo de Capitanías y Guardacostas fue creado como el cuerpo auxiliar de la Marina de Guerra del Perú, bajo la autoridad del Director General de Capitanías y Guardacostas para ejercer las funciones de Policía Marítima, Fluvial, Lacustre y Pesquera; de control y vigilancia del litoral; del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales; de seguridad y vigilancia de los puertos; así como el control y protección de los recursos y riquezas naturales de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo Nro. 781 del 01 de Agosto de 1947, en la declaración sobre Zona Marítima y en los Convenios Internacionales suscritos para esos fines y en general de toda actividad que se desarrolle en el ámbito acuático (PRP, 1969).

d. Los artefactos navales e instalaciones acuáticas en el medio acuático.

e. 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.

f. El tráfico acuático (Ministerio de Defensa, 2014)

Título I: Autoridad Marítima Nacional

Capítulo I: Autoridad Marítima Nacional, Jurisdicción y Funciones

Subcapítulo I: Autoridad Marítima Nacional

Artículo 1.- Ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional

1.1 La Autoridad Marítima Nacional se ejerce por medio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, que actúa a través de:

a. El Director General, a nivel nacional.

b. Los Jefes de Distrito de Capitanía, a nivel regional.

c. Los Capitanes de Puerto, en el ámbito de su jurisdicción.

1.2 Los cónsules, ejercen funciones como Autoridad

Marítima, en los casos que la normativa nacional así lo determine.

1.3 Para el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional se cuenta con personal y medios debidamente identificados

Artículo 2.- Dirección General

2.1 La Dirección General ejerce la administración marítima del Estado y cuenta con la autonomía necesaria para el ejercicio de sus

funciones en el ámbito de aplicación del Reglamento, en concordancia con la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano.

2.2 El Director General, a quien se nombra mediante Resolución Suprema, es la Autoridad marítima, fluvial y lacustre a nivel nacional.

Artículo 3.- Distrito de Capitanía

El distrito de capitanía es el órgano dependiente de la Dirección General que cuenta con jurisdicción a nivel regional, para el cumplimiento de sus funciones conforme a los artículos 10 y 13 del Reglamento.

Artículo 4.- Capitanía de Puerto

4.1 La capitanía de puerto es el órgano dependiente de la Dirección General que cuenta con jurisdicción a nivel local para el cumplimiento de sus funciones, conforme a los artículos 11 y 14 del Reglamento.

4.2 Las capitanías de puerto se ubican en el puerto o área geográfica donde exista actividad acuática que lo justifique.

4.3 La capitanía de puerto se encuentra a cargo del capitán de puerto; en caso de ausencia o impedimento temporal de este, el oficial primer ayudante asume las funciones del capitán de puerto.

4.4 La capitanía de puerto recomienda al Director General el establecimiento de puestos de capitanía en el área geográfica de su jurisdicción, donde exista actividad acuática que lo justifique.

4.5 La capitania de puerto nombra a los sargentos de playa, sargentos de ribera y delegados náuticos, en las áreas geográficas de su jurisdicción donde exista actividad acuática que lo justifique.

Artículo 5.- Puesto de Capitanía

El puesto de capitania es el órgano dependiente de la capitania de puerto, establecido por Resolución Directoral de la Dirección General que se ubica en el puerto, caleta o área geográfica cuya actividad acuática justifique el ejercicio de funciones de control y vigilancia por parte de la Autoridad Marítima Nacional (Ministerio de Agricultura, 2010)

2.3.7. Marine Stewardship Council (MSC) - Programa de Certificación de Pesquerías

El Marine Stewardship Council (MSC) es una organización internacional sin ánimo de lucro, comprometida con los valores de independencia, transparencia, imparcialidad y participación de los grupos de interés, que sostiene valores mediante la estructura de una organización con credibilidad y fomenta la participación de la gente. Utiliza una eco-etiqueta y programa de certificación de pesquerías para contribuir a mejorar la salud de los océanos del mundo dando reconocimiento y recompensando las prácticas de pesca sostenibles e influyendo en la decisión de compra que hacen los consumidores, trabajando para ello con nuestros colaboradores con el fin de transformar el mercado de productos del mar a un nivel sostenible. Colabora con pescadores, minoristas,

procesadores, consumidores y otros para lograr el cambio, no comprometeremos el estándar medioambiental ni la independencia, otorga certificación mundial de pesquerías de buenas prácticas con la eco-etiqueta de más credibilidad y fiabilidad.

Los programas de certificación Marine Stewardship Council (MSC), gestiona un ambicioso programa a través del cual, trabaja junto a sus socios, buscando transformar los mercados internacionales para los productos del mar hacia un modelo que premie y promueva prácticas sostenibles y responsables.

La eco-etiqueta son símbolos que se otorgan a aquellos productos cuya producción y reciclado producen un menor impacto sobre el medio ambiente debido a que cumplen una serie de criterios ecológicos definidos previamente. El consumidor prefiere productos con eco-etiqueta, donde el 30% de la biomasa están sobre explotados, agotados o recuperándose (subiendo), menos del 15% está sub explotado o moderadamente explotado (bajando), más del 50% de los stocks están explotados a niveles máximos.

Credibilidad

El MSC cumple con las mejores prácticas para el eco-etiquetado y la certificación asegurando que ofrece programas líderes de certificación para la pesca sostenible. Sigue puntos de referencia internacionales y

profesionales para promover procesos robustos que apoyan los valores de independencia, transparencia, imparcialidad y consulta a las partes interesadas, siendo coherente con las siguientes normas internacionales:

El Código de Conducta para la Pesca Responsable (UN FAO); las directrices para el eco-etiquetado de pescado y productos pesqueros de la pesca de captura marina (UN FAO); el código para las buenas prácticas para establecer estándares sociales y medioambientales (ISEAL); Organización Mundial de Comercio, Barreras Técnicas para Acuerdos Comerciales; el Código de Conducta para la Pesca Responsable (UN FAO). El estándar medioambiental MSC para la pesca sostenible está en parte basado en el Código de Conducta para la Pesca Responsable (UN FAO). Este código fue establecido en 1995 como marco de referencia para todos aquellos esfuerzos internacionales que intentan apoyar una actividad pesquera sostenible y en armonía con el medioambiente. El código establece unos principios y estándares para la conservación, gestión y desarrollo de pesquerías por todo el mundo; los puntos claves de estas directrices son:

- Ser objetivos, con evaluaciones por terceras partes utilizando evidencia científica.
- Ser procesos transparentes que incluyan la participación de las partes interesadas y un procedimiento de objeción.

- Tener estándares que se basan en estos tres factores: la sostenibilidad de la especie objetivo, el ecosistema y las prácticas de gestión.

- Los estándares se decidan en procesos participativos, abiertos y transparentes

- Haya una necesidad demostrada para el estándar.

- Haya medidas para asegurar que las partes interesadas más marginadas puedan participar en el desarrollo del estándar.

A veces los estándares y otros reglamentos pueden crear obstáculos al comercio internacional, conocidos como barreras técnicas al comercio. Éstos pueden crear desigualdades al dificultar a algunos países el participar y beneficiarse del comercio internacional. El Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (OMC) tiene como objetivo asegurar que los estándares no creen obstáculos innecesarios para el comercio. ISEAL ha pedido una opinión legal del Centro Internacional de Ley Medioambiental que confirma que todas las organizaciones que se adhieren al código de buenas prácticas de la alianza ISEAL no sean Obstáculos Técnicos al Comercio (Marine Stewardship Council, 2017).

2.4. Ley N°29338 Reglamento de la Ley de Recursos Hídricos

El Reglamento de la Ley de Recursos Hídricos (2010) tiene por objeto regular el uso y gestión de los recursos hídricos que comprenden al agua continental: superficial y subterránea, y los bienes asociados a esta; asimismo, la actuación del Estado y los particulares en dicha gestión, todo ello con arreglo a las disposiciones contenidas en la Ley de Recursos Hídricos, Ley N° 29338. El Reglamento es de aplicación a todas las entidades del sector público nacional, regional y local que ejercen competencias, atribuciones y funciones respecto a la gestión y administración de recursos hídricos continentales superficiales y subterráneos; y a toda persona natural o jurídica de derecho privado, que interviene en dicha gestión, asimismo, es de aplicación en lo que corresponda para aquellas entidades con competencias sobre el agua marítima y el agua atmosférica, las que se rigen por su legislación especial siempre que no se oponga a las disposiciones de la Ley. El dominio de las aguas que es un recurso natural renovable, vulnerable, indispensable para la vida, es un insumo fundamental para las actividades humanas, estratégica para el desarrollo sostenible del país, el mantenimiento de los sistemas y ciclos naturales que la sustentan y la seguridad de la Nación. El agua es patrimonio de la Nación y su dominio es inalienable e imprescriptible. No hay propiedad privada sobre el agua,

sólo se otorga en uso a personas naturales o jurídicas, su uso se otorga y ejerce en armonía con la protección ambiental y el interés de la Nación.

2.5. Definición de términos

2.5.1. Autoridad

Define a la autoridad la legitimidad que comprende al ejercicio de quienes ejercen la dominación legítima porque tienen ante sí la posibilidad de validar su actuar por la propia perspectiva de acción y no por los lineamientos previamente establecidos, como es la estructura orgánica (Cruz Soto, 2009).

2.5.2. Autoridad Marítima Nacional

Autoridad ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1º del Decreto Legislativo N° 1147 y a través de los funcionarios designados oficialmente para ejercer los cargos establecidos en el artículo 4º del citado Decreto.

2.5.3. Autoridad Portuaria Nacional

Se entiende como referida a la Autoridad Portuaria Nacional o a las autoridades portuarias regionales, según la jurisdicción y ámbito de competencia. Es el organismo técnico especializado encargado del sistema portuario nacional adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del Ministro, con personería jurídica de

derecho público interno, patrimonio propio y autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera, así como con facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones.

2.5.4. Control

El control es una función administrativa que permite la medición y la corrección del desempeño con el fin de asegurar que se cumplan los objetivos de la organización y los planes diseñados para alcanzarlos, es el proceso que permite garantizar que las actividades reales se ajusten a las actividades proyectadas. (INEG, 2000)

2.5.5. Convenio

Se conoce como convenio al contrato, convención o acuerdo que se desarrolla en función de un asunto específico entre dos o más partes, debe contener la naturaleza del convenio, acuerdos específicos, duración, ámbito jurisdiccional. (Definición, 2017)

2.5.6. Convenios institucionales

Los convenios institucionales también denominados convenios de cooperación interinstitucional son todos aquellos actos celebrados entre una institución y otras personas jurídicas de derecho público o privado, nacionales o extranjeras y cuya finalidad es aprovechar mutuamente sus recursos o fortalezas. (UNP, 2017)

2.5.7. Explotación pesquera

Las explotaciones pesqueras son los esfuerzos organizados para capturar peces u otras especies acuáticas mediante la pesca. Generalmente las pesquerías tienen por objeto la obtención de recursos alimenticios para su comercialización.

2.5.8. Extracción pesquera

Por extracción se entiende en la actividad pesquera que tiene por objeto capturar, cazar, segar o coleccionar recursos hidrobiológicos. (D.S. N° 001-94-PE, del 15 de enero de 1994)

2.5.9. Infracción

Es toda acción u omisión que importe la violación de normas. Es un elemento sustancial de antijuricidad que ocurre en el incumplimiento de una obligación, legalmente establecida, a través de una acción u omisión.

2.5.10. Inspección

Hace referencia a la acción y efecto de inspeccionar (examinar, investigar, revisar). Se trata de una exploración física que se realiza principalmente a través de la vista. El objetivo de una inspección es hallar características físicas significativas para determinar cuáles son normales y distinguirlas de aquellas características anormales. En este sentido, es

posible desarrollar inspecciones de empresas o comercios para verificar que cumplan la ley. (Perez Porto & Merino, 2014)

2.5.11. Niveles de extracción

Hace referencia a la cantidad de todo tipo de extracción de recursos vivos naturales tanto en entornos marinos como de agua dulce. De forma más general, la pesca de captura se puede clasificar como industrial, de pequeña escala o artesanal y pesca de recreo. (Green Facts. Facts on Health and the Environment, 2017)

2.5.12. Publicación

Se conoce como publicación a la acción de propagar una información de manera masiva y esta sea manejada por el conocimiento popular de una comunidad, en otras palabras, es la forma de informar sobre cualquier acontecimiento a un grupo grande de personas ubicadas en un sector en específico. (definicionyque.es, 2014)

2.5.13. Reconocimiento

Existen varios usos para la palabra reconocimiento, sin embargo, lo resaltante de la implicación del uso de dicha palabra es el hecho del examen detallado y meticulado que se realiza al objeto o a la persona objeto de interés para percibir su naturaleza, su identidad o circunstancias y características. (significados.com, 2013)

2.5.14. Rol

Los roles son funciones que le son atribuidas a una persona para que en determinadas situaciones o circunstancias, actúe o se comporte de acuerdo a un conjunto de pautas, en satisfacción de una serie de expectativas. (significados.com, Significado de Rol, 2013)

2.5.15. Sanción

Como sanción se denomina a la pena que establece una ley o norma para quien la viole o la incumpla. Asimismo, se llama sanción al acto formal y solemne por el cual el jefe de Estado confirma una ley o estatuto. De allí que como sanción también pueda denominarse la aprobación o autorización de cualquier acto jurídico. (significados.com, Significado de Sanción, 2013)

2.5.16. Vigilancia

... la vigilancia es el cuidado y la supervisión de las cosas que están a cargo de uno. Puede decirse que la vigilancia es un proceso de monitoreo, ya sea de seres humanos, animales, objetos o procesos. La intención es que lo vigilado actúe o se mantenga dentro de los parámetros esperados. (Pérez Porto & Merino, 2013)

CAPÍTULO III. VARIABLES E HIPÓTESIS

En el planteamiento de Hernández (2014), las variables son “una propiedad que tiene una variación que puede medirse u observarse” (p.105), para el caso de variables, se ha considerado dos variables: rol de la autoridad marítima nacional y la explotación pesquera en el Perú, las mismas que pasamos a definir:

3.1. Definición de las variables

Cuadro 2: Definición de las variables

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
Variable Independiente	X1 Rol supervisor	X ₁₁ # de auditorias (Inspecciones) en el SPN
X: Rol de la Autoridad Marítima Nacional	X1 Rol supervisor	X ₁₂ # de Infracciones identificadas en el SPN.
		X ₁₃ # de Sanciones impuestas por incumplimiento de la normativa ambiental
		X ₁₄ # incidentes de seguridad y protección
		X ₂₁ # Operaciones portuarias carga de los puertos (TEUs)
	X2 Rol director	X ₂₂ # de permisos de navegación (empresas con licencia de operación validada)
		X ₂₃ # de horas de capacitación a inspectores
		X ₂₄ Calidad de los servicios portuarios
		X ₃₁ # de publicaciones del marco jurídico SPN
	X3 Rol promotor	X ₃₂ Impulso del modelo de relación APRs
		X ₃₃ # Fomento de alianzas y convenios
		X ₃₄ Inversiones en infraestructura
Variable dependiente		
Y: Control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú	Y1 Control y vigilancia de la explotación pesquera	Y ₁₁ Nivel de extracción en toneladas métricas de pesca anual

Autores: Margot Corilla y Hernán Ponce (2017)

3.2. Operacionalización de variables

Cuadro 3: Operacionalización de las variables

VARIABLES	DEFINICIÓN OPERACIONAL DE LAS VARIABLES	DIMENSIONES	DEFINICIÓN OPERACIONAL DE LAS DIMENSIONES	INDICADORES
X Rol de la Autoridad Marítima Nacional	Es la función de autoridad definida normativamente para ejercer responsabilidades y hacer cumplir el proceso en el ámbito marítimo nacional	X1 Rol supervisor	Ejercer la función de supervisión de la Autoridad Marítima	# de auditorías (inspecciones) en el SPN. # de infracciones identificadas en el SPN. # de Sanciones impuestas por incumplimiento de la normativa ambiental # incidentes de seguridad y protección
		X2 Rol director	Ejercer la función de dirección de la Autoridad Marítima	# Operaciones portuarias carga de los puertos (TEUs) # de permisos de navegación (empresas con licencia de operación validada) # de horas de capacitación a inspectores Calidad de los servicios portuarios
		X3 Rol promotor	Ejercer la función promotora de la Autoridad Marítima	# de publicaciones del marco jurídico SPN Impulso del modelo de relación APRS # Fomento de alianzas y convenios Inversiones en infraestructura
Y Vigilancia y control de la explotación pesquera en el Perú	Son los esfuerzos organizados en la captura de peces u otras especies acuáticas mediante la pesca en el ámbito nacional	Y1 Vigilancia y control de la explotación pesquera	Cantidad extractiva de peces marinos, acuáticos u otras especies durante un periodo anual.	Nivel de explotación en toneladas métricas de pesca anual

Autores: Margot Corilla y Hernán Ponce (2017)

3.3. Hipótesis

3.3.1. Hipótesis general

El Rol de la Autoridad Marítima Nacional incide positivamente en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú.

3.3.2. Hipótesis específicas

- Hipótesis específica 1

El rol supervisor de la Autoridad Marítima Nacional incide positivamente en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú durante el periodo 2010-2016.

- **Hipótesis específica 2**

El rol director de la Autoridad Marítima Nacional incide positivamente en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú durante el periodo 2010-2016.

- **Hipótesis específica 3**

El rol promotor de la Autoridad Marítima Nacional incide positivamente en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú durante el periodo 2010-2016.

CAPÍTULO IV. METODOLOGIA

4.1. Tipo, metodología, nivel y diseño de investigación

4.1.1. Tipo

La presente investigación tiene características de discurrir como una investigación aplicada, porque recoge datos e información empírica y plantea probar la hipótesis como verdadero o falso para fundamentar conocimientos validados científicamente. Asimismo, es una investigación básica porque busca ampliar y profundizar los conocimientos científicos existentes acerca de la realidad.

4.1.2. Nivel

El nivel de la investigación, por los planteamientos que el tema amerita, se considera investigación correlacional porque se relacionan las variables del rol de la Autoridad Marítima Nacional y la explotación pesquera en el Perú.

4.2. Diseño de investigación

El diseño de investigación tiene características de ser no experimental longitudinal correlacional de enfoque cuantitativo, ya que podemos precisar esquemáticamente de la siguiente manera:

M = OX1 r OY1, dónde:

M : Muestra de la investigación

X : Variable rol de la Autoridad Marítima Nacional

Y : Variable control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú

O : Coeficiente de relación

r : Correlación

4.3. Población y muestra

4.3.1. Población

Está determinado por el período de años del 2010 al 2016, es decir por 07 años de actividades funcionales de la Autoridad Marítima Nacional y los indicadores de explotación pesquera, datos extraídos del Ministerio de la Producción y otras entidades vinculadas al sector.

4.3.2. Muestra

La muestra está relacionada con la cantidad de períodos tomados en cuenta para el análisis de datos, tenemos 07 años: 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016, datos sobre el cumplimiento de roles de la Autoridad Marítima Nacional (número de intervenciones por año, número de infracciones por año, número de inspecciones por año, número de salidas de buques de los puertos, número de permisos de navegación, número de inspectores, número de publicaciones, número de reconocimientos, número de convenios institucionales), y la cantidad de producción de pesquera u otras especies extraídas que fueron registrados en el Ministerio de la Producción (en toneladas métricas), datos que

responden a los atributos encontrados en el período en el sector marítimo y producción.

4.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Se ha utilizado la técnica de análisis documentario porque corresponde a datos históricos registrados en el período de 2010 al 2016.

4.5. Procedimientos de recolección de datos

Se ha transcrito la información a los registros de ficha de recolección de datos de la investigación, cuya forma básica de recolectar los datos permitió examinar las variables incluidas en el estudio.

4.6. Procesamiento estadístico y análisis de datos

Para el procesamiento de los datos registrados se usó el programa estadístico SPSS v20, realizando los cálculos de base de datos elaboradas y la aplicación de la prueba de normalidad de Shapiro Willks para validar los datos, toda vez que se tiene una muestra menor a 50 datos. Para la contrastación de hipótesis, dado las características del tipo de investigación, nivel de investigación, diseño de investigación, el objetivo estadístico, la escala de medición de las variables y el comportamiento de los datos; para el presente caso una investigación tipo aplicada básica, longitudinal, correlacional, no experimental, no

paramétrico de 2 grupos de datos (uno por cada variable), utilizando la prueba del coeficiente de correlación r de Pearson.

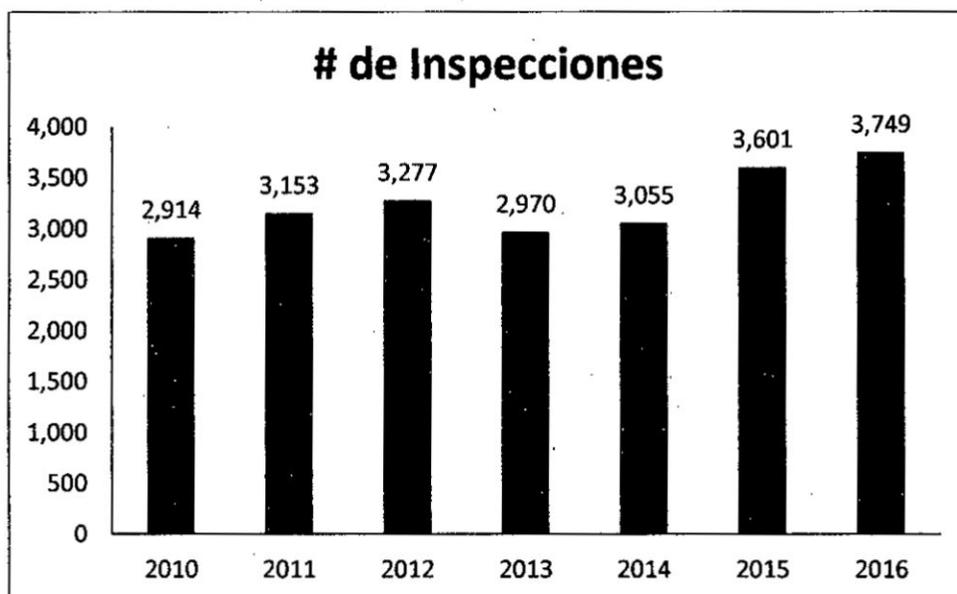
CAPÍTULO V. RESULTADOS

Se ha registrado los datos a partir de las fichas de datos que fueron extraídos de diferentes entidades estatales, los datos anualizados que se han consignado, se encuentra en el rango del 2010 hasta el 2016.

5.1. Inspecciones y auditorías de la Autoridad Marítima Nacional

Se trata de una exploración física que se realiza principalmente a través de la vista, el número de inspecciones registradas durante el período de estudio fue de 22,719, el 2010 se registró 2,914, el 2011 llegó a 3,153, el 2012 fue de 3,277 inspecciones, el 2013 fue de 2,970, 2014 llegó a 3,055, mientras durante el 2015 tuvo 3,601 y en el 2016 se registró 3,749 el más alto ratio, sin embargo creemos que las normativas suscritas durante el 2014 reorientó el trabajo desarrollado por la Autoridad Marítima Nacional, recordemos que se articularon normas y otras fueron actualizadas como la aplicación del D.S. N° 015-2014-DE, Decreto que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas denominación en el ámbito marítimo como DICAPI, repotenciando la labor de la Autoridad Marítima, ver gráfico 1:

Gráfico 02: Inspecciones



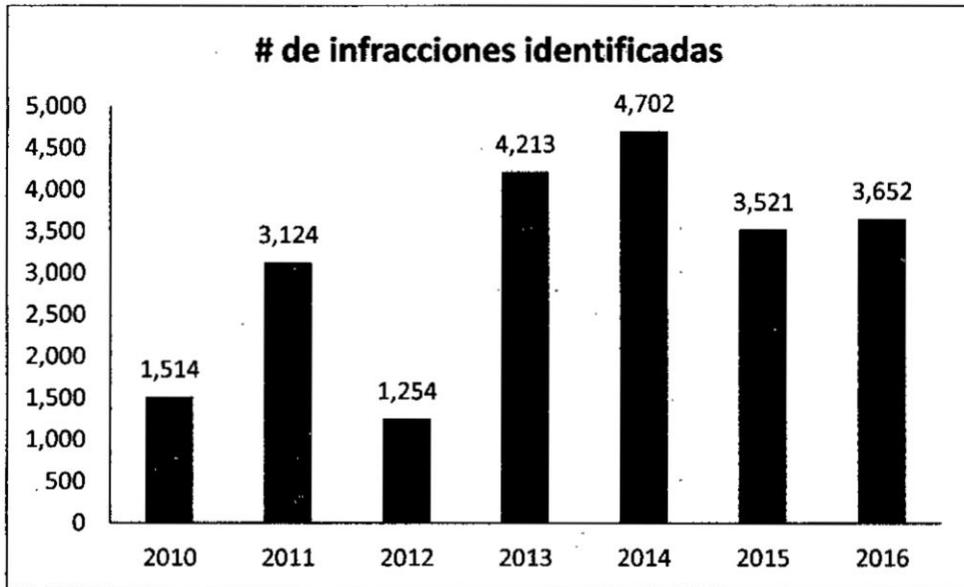
Fuente: Dirección General de Capitanías y Guardacostas, años 2010 – 2016.

5.2. Infracciones identificadas por la Autoridad Marítima Nacional

Son aplicaciones que el ente superior o similar configura una determinada pena o castigo a un persona natural o jurídica, ante algún comportamiento que se pueda establecer como inapropiado que puede ser de riesgo o puede pecar de ilícito, ya sea el incumplimiento de las normas ambientales o normas de protección y riesgos para las embarcaciones, desde el 2010 al 2016 se presentaron 21,990 infracciones, registrándose en el 2010 a razón de 1,514 infracciones, en el 2011 llegó a 3,124, en el 2012 fue 1,254, en el 2013 llegó a 4,213, durante el 2014 llegó a 4,702, en el 2015 llegó a 3,521 y el 2016 fue de

3,652; sin embargo, el más alto se registró en el 2014, como se muestra en el gráfico 2:

Gráfico 03: Infracciones

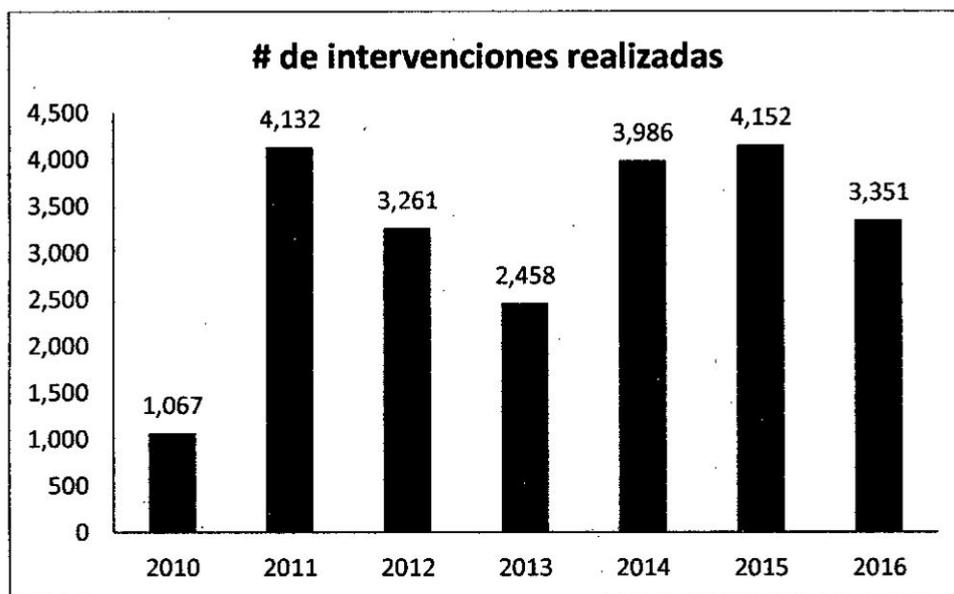


Fuente: Dirección General de Capitanías y Guardacostas, años 2010 – 2016.

5.3. Intervenciones por parte de la Autoridad Marítima Nacional

Las intervenciones son la forma como la autoridad ejerce en el campo su derecho a supervisar el cumplimiento de la normativa vigente, salvaguardando la vida humana y los intereses del Estado. Durante el 2010 al 2016 se registraron 23,007 intervenciones, en el 2010 llegó a 1,067, en el 2011 llegó a 4,132, en el 2012 llegó a 3,261, en el 2013 llegó a 2,458, en el 2014 llegó a 3,986, en el 2015 llegó a 4,152 y en el 2016 también se registró 3,351, como se muestra en el siguiente gráfico:

Gráfico 04: Intervenciones

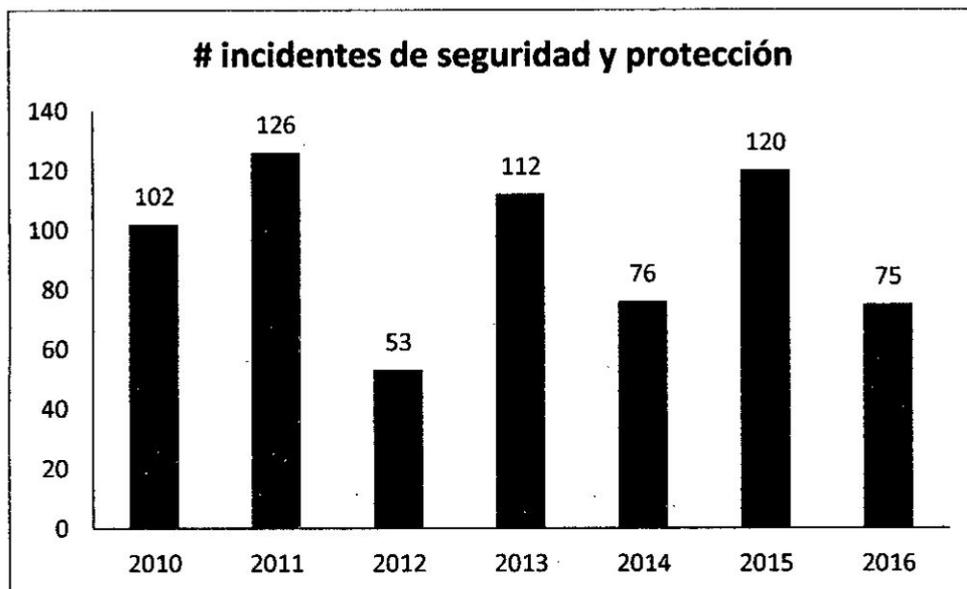


Fuente: Dirección General de Capitanías y Guardacostas, años 2010 – 2016.

5.4. Incidentes de seguridad y protección

Los incidentes de seguridad son una preocupación del Estado y las regulaciones se orientan a la prevención de riesgos, la Organización Marítima Internacional (OMI) regula medidas sobre la prevención de actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación, la Autoridad Marítima Nacional entre sus funciones regula, controla, supervisa y mantiene los procesos operacionales de las naves y embarcaciones en riesgos humanos y riesgos ambientales, teniendo durante el periodo de estudio de la investigación un total de 664 incidentes, en el 2010 fue de 102, el 2011 fue de 126, el 2012 fue de 53, en el 2013 fue de 112, en el 2014 fue de 76, en el 2015 fue de 120 y durante el 2016 disminuyó a 75, como se muestra en el gráfico 4.

Gráfico 05: Incidentes de seguridad y protección

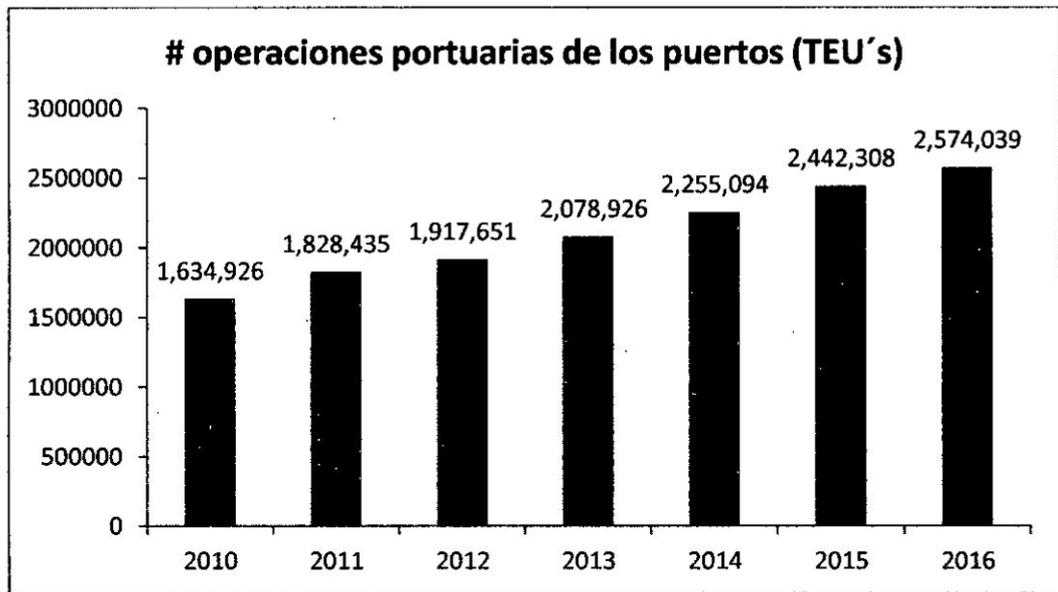


Fuente: Dirección General de Capitanías y Guardacostas, años 2010 – 2016.

5.5. Operaciones portuarias o carga de los puertos (en TEU's)

Las operaciones portuarias distinguen a un conjunto de factores en su desarrollo, las líneas navieras dedicadas al transporte de contenedores, las embarcaciones que ingresan a alta mar para la extracción del recurso hídrico del marítimo y fluvial, los operadores logísticos que igualmente desarrollan procesos vinculados al comercio internacional, en el 2010 los puertos peruanos registraron 1,634,926 de TEU's, en el 2011 llegó a 1,828,435 TEU's, en el 2012 llegó a 1,917,651 TEU's, en el 2013 llegó 2,078,926 TEU's, en el 2014 llegó 2,255,094 TEU's, en el 2015 llegó a 2,442,308 TEU's, en el 2016 llegó a 2,574,039 TEU's, según el siguiente gráfico:

Gráfico 06: Operaciones portuarias



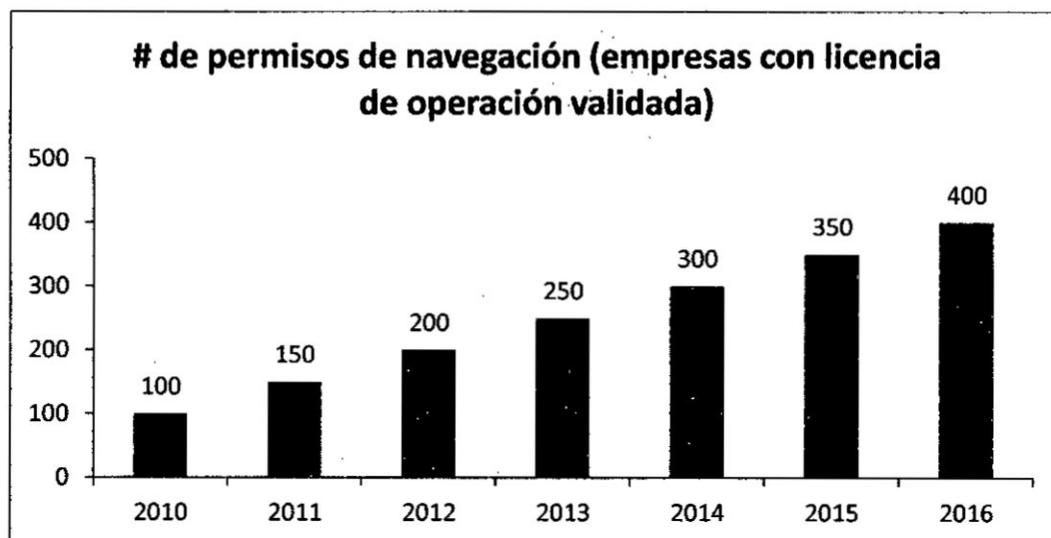
Fuente: Oficina General de Tecnología de la Información y Estadística de la Autoridad Portuaria Nacional, años 2010 – 2016.

5.6. Permisos de navegación (empresas con licencia de operación validada)

Obtener un permiso para navegar quizás sea una tarea sencilla, pero sin embargo existen condicionantes que todo navegante ya sea de transporte de pasajeros, transporte de carga o transporte recreativo tiene que mantenerse informado de las disposiciones de navegación, es obvio que se requiere que el conductor o capitán e inclusive la tripulación conozca las normas de seguridad, declara ante la Autoridad Portuaria Nacional la intención y motivación, donde es calificada para su otorgamiento del permiso correspondiente, durante el 2010 se otorgaron 100 permisos, en el 2011 fueron 150, durante el 2012 llegó a 200, en el

2013 llegó a 250, en el 2014 llegó a 300, en el 2015 llegó a 350, en el 2016 llegó a 400, como se muestra en el gráfico 6.

Gráfico 07: Permisos de navegación



Fuente: Oficina General de Tecnología de la Información y Estadística de la Autoridad Portuaria Nacional, años 2010 – 2016.

5.7. Horas de capacitación a inspectores

La ley del Sistema Portuario Nacional N° 27943 aprobado el 01 de marzo del 2003, regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, de hecho corresponde regular en el Sistema Portuario Nacional, para el cual los inspectores o fiscalizadores deben estar a la orden con la aplicación de las normas durante el desarrollo portuario con la planificación,

sistemas de gestión de la infraestructura, observar los programas de protección de medio ambiente, recolección y eliminación de residuos sólidos y líquidos, requiriendo una capacitación constante en aspectos de prevención de accidentes, en el 2010 se dieron 3,440 horas de capacitación, en el 2011 fue de 3,900, en el 2012 fue de 4,000, en el 2013 fue de 4,400, en el 2014 fue de 4,800, en el 2015 fue de 5,200 y en el 2016 de 5,480, según se muestra en el gráfico 7.

Gráfico 08: Horas de capacitación a inspectores



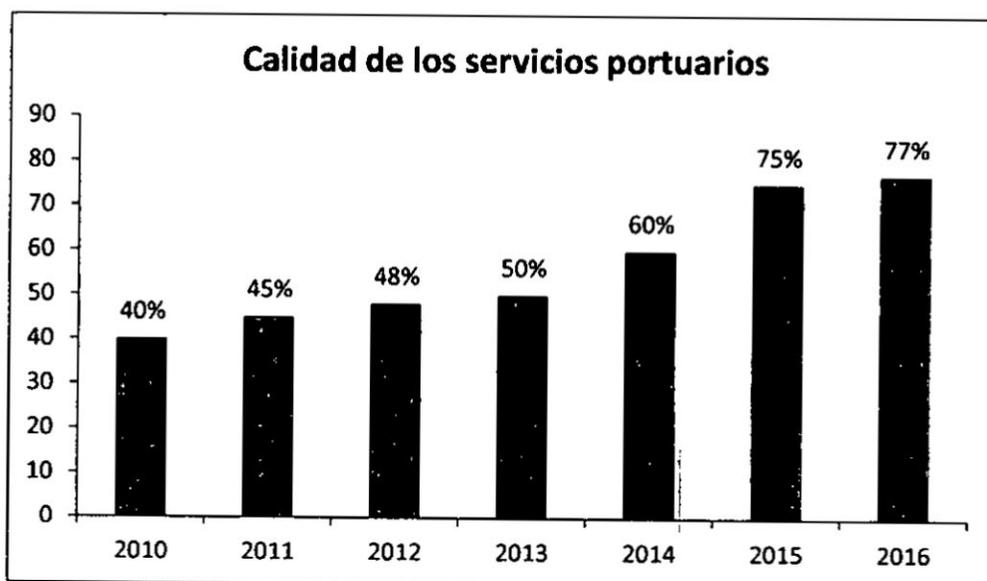
Fuente: Oficina General de Tecnología de la Información y Estadística de la Autoridad Portuaria Nacional, años 2010 – 2016.

5.8. Calidad de los servicios portuarios

Todo puerto requiere presentar una infraestructura adecuada que justifique asumir los costos operacionales y con eficiencia en el proceso de manipulación de equipos, recursos, tiempos específicos, conocimiento

de las operaciones de embarques, reflejar las buenas prácticas, reduciendo tiempos muertos, que tardan en tramitar la carga, los pasajeros, los productos por los trámites necesarios en los puertos, manejar la información oportuna con el uso de tecnologías podría decirse que ofertamos calidad, en el 2010 las operaciones portuarias alcanzaron un nivel de 40% de calidad en el servicio, en el 2011 fue 45%, en el 2012 fue de 48%, en el 2013 fue de 50%, en el 2014 llegó a 60%, en el 2015 fue de 75% y en el 2016 se logró el 77%, ver gráfico 8.

Gráfico 09: Calidad de los servicios portuarios



Fuente: Oficina General de Tecnología de la Información y Estadística de la Autoridad Portuaria Nacional APN, años 2010 – 2016.

5.9. Publicaciones del marco jurídico

Es la comunicación donde la información generalmente se orienta al patrocinio de índole persuasivo de actividades marítimas, lacustre y otros a nivel nacional, se refiere a productos a la promoción de bienes,

No menos importante, la Conferencia Internacional del Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en el marco de su 94ª Reunión Marítima, celebrada en Ginebra, Suiza, adoptó el 23 de febrero de 2006 el "Convenio sobre el Trabajo Marítimo", 2006, para reemplazar más de 68 convenios y recomendaciones para el sector marítimo adoptadas en la OIT a lo largo de los últimos 80 años, fue adoptado por los gobiernos, trabajadores y empleadores de los Estados miembros de la OIT como un instrumento legal innovador, amplio y de alcance global sobre normas de trabajo marítimo para toda la gente de mar sin importar el lugar de origen, o la proveniencia del barco donde trabajan, la decisión de la Organización Internacional del Trabajo de impulsar la creación de este nuevo e importante convenio sobre el trabajo marítimo fue el resultado de una resolución conocida como "Acuerdo de Ginebra" concertada en forma directa por las organizaciones internacionales de la gente de mar y de los armadores en enero de 2001, y que luego contó con el apoyo de los gobiernos. Esta resolución define la industria naviera como "el primer sector económico realmente globalizado", lo que implica que "las medidas adoptadas, en particular la reglamentación, deben ser aplicables a toda la industria". El nuevo Convenio ha sido diseñado para alcanzar un mayor grado de cumplimiento por parte de los operadores y propietarios de buques y para reforzar el control de la aplicación de las normas a través de mecanismos en todos los niveles, incluyendo disposiciones sobre procedimientos para la presentación de quejas por

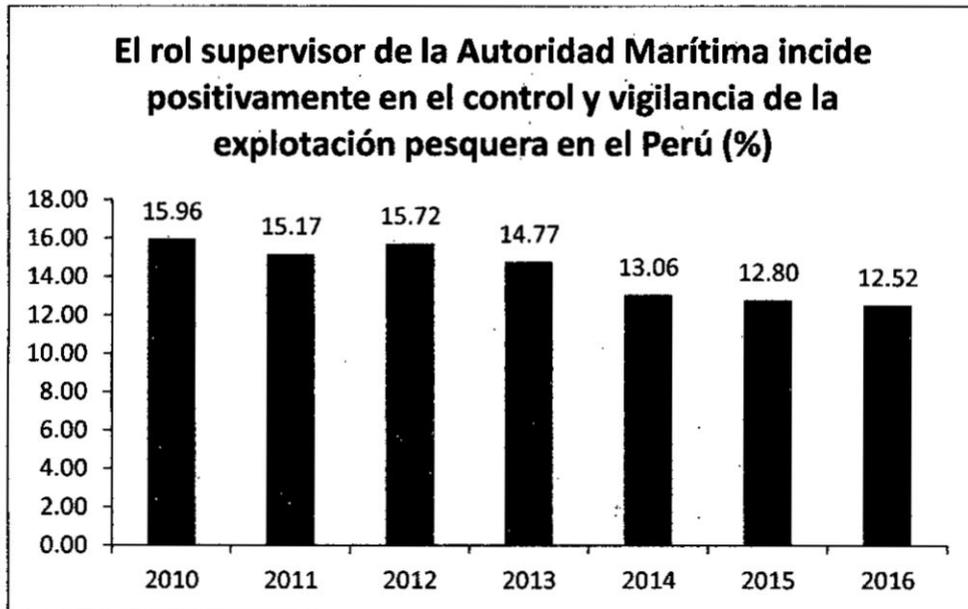
CAPÍTULO VI. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La Resolución Directoral N°0946-2016 MGP/DGCG aprueba la incorporación de normas de la Autoridad Marítima Nacional, incluye las enmiendas aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino al Convenio MARPOL y además aprueban otras disposiciones, se incorpora las reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, las cuales se resumen a continuación: la enmienda de 2004 resolución MEPC.117(52) entró en vigor el 1 de enero del 2007, enmiendas de 2006 resoluciones MEPC.141(54) entró en vigor el 1 de agosto del 2007 y MEPC.154(55) entró en vigor el 1 de marzo del 2008, enmienda de 2007 resolución MEPC.164(56) entró en vigor el 1 de diciembre del 2008, enmiendas de 2009 resoluciones MEPC.186(59) y MEPC.187(59) entraron en vigor el 1 de enero del 2011, enmienda de 2010 resolución MEPC.189(60) entró en vigor el 1 de agosto del 2011, enmienda de 2012 resolución MEPC.216(63) entró en vigor el 1 de agosto del 2013, enmiendas de 2013 resoluciones MEPC.235(65) entró en vigor el 1 de octubre del 2014 y MEPC.238(65) entró en vigor el 1 de enero del 2015, enmiendas de 2014 resoluciones MEPC.246(66) entró en vigor el 1 de enero del 2016, MEPC. 248(66) y MEPC. 256(67) entraron en vigor el 1 de marzo del 2016. Con esta medida, el trabajo de la Autoridad Marítima se vio potenciada donde su intervención permitió cumplir el rol supervisor en materia de normar y velar la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos naturales, reprimiendo las actividades

ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, ejerce el control y vigilancia de todas las actividades que se realicen en el medio acuático en cumplimiento de las normas e instrumentos internacionales y al final contribuyendo al desarrollo nacional.

6.1. Rol supervisor

A través del Decreto Supremo N° 015-2014-DE fue aprobado 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, el reglamento delimita las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, por las que se puede distinguir las funciones y los roles que debe cumplir. El rol supervisor ha permitido analizar la capacidad que ha tenido la Autoridad Marítima Nacional desde el 2010 hasta el 2016 logrando registrarse 22,719 inspecciones, 21,990 infracciones, 23,007 intervenciones y 664 incidentes de seguridad y protección, lo cual significa que de 146 inspecciones el 22.60% fueron infraccionados y 13.70% sancionados; sin embargo, podemos deducir que 938 incidencias durante 7 años, hace presumir que el rol supervisor de la Autoridad Marítima Nacional fue efectiva en cuanto a inspecciones presentándose menos infracciones, menos sanciones de aquellos que infringen las normas marítimas, del 15.96% en el 2010, para el 2016 fue de 12.52%.



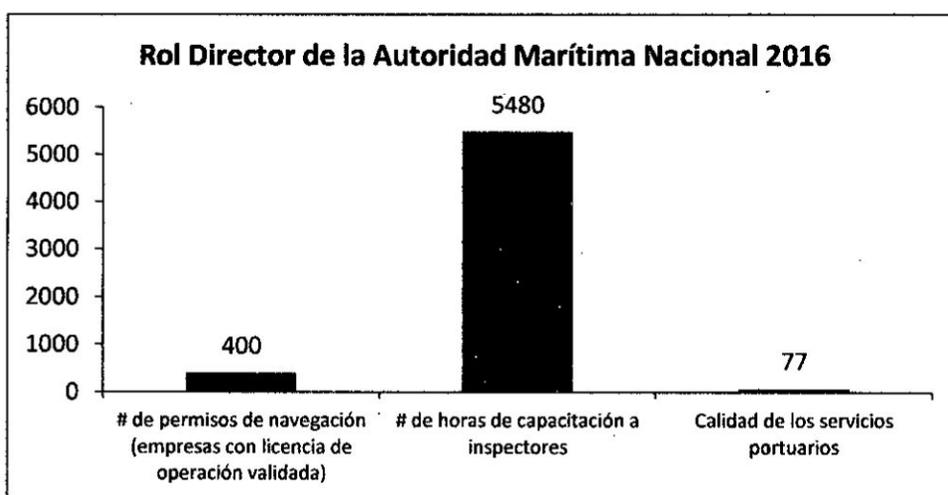
Fuente: Oficina General de Tecnología de la Información y Estadística de la Autoridad Portuaria Nacional, años 2010 – 2016.

6.2. Rol director

El rol director de la Autoridad Marítima Nacional tiene la responsabilidad de supervisar el cumplimiento de las normas, velando la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos naturales, reprimiendo las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, controla y vigila todas las actividades que se realizan en el medio acuático en observancia de normas internacionales que el Perú se encuentra suscrito, con el consiguiente objetivo de contribuir al desarrollo nacional, en ese contexto, las tareas asignadas la de liderar la ejecución de proyectos y acciones funcionales, para conseguir objetivos institucionales y nacionales, el rol director tiene características particulares siendo un órgano supervisor y ejecutor que

orientada lograr metas con la habilidad y capacidad de reconocer los riesgos y alcanzar el éxito esperado, ha contado entre el 2010 hasta el 2016 la tarea de haber registrado 14,731,379 de operaciones portuarias en número de cargas de los puertos en TEU's de buques desde los puertos, ha otorgado 1,750 permisos de navegación que se encuentran vigentes y ha contado con 31,220 horas hombre de capacitación a en la participación de inspectores. Las inspecciones se realizan en función de encontrar indicios de algún ilícito. El indicador de calidad del servicio fue incrementándose en 40% en el 2010 y llegando al 77% en el 2016. Se puede deducir que la efectividad del rol director de la Autoridad Marítima Nacional se encuentra determinada por la cantidad de operaciones portuarias, el número de permisos, el número de horas-hombre de capacitación y representar la calidad del servicio lo cual llega al 77%.

Gráfico 14: Rol Director de la Autoridad Marítima Nacional 2016

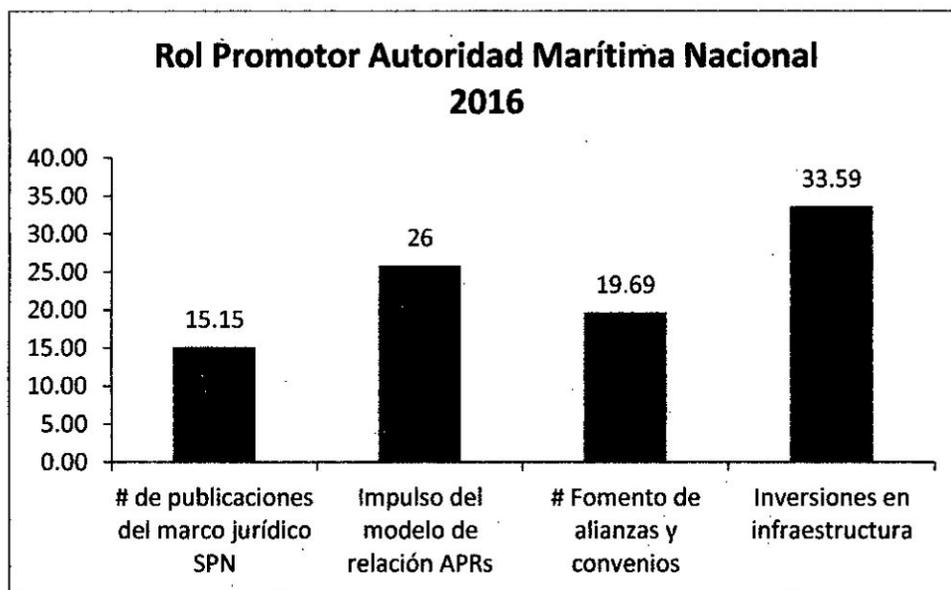


Fuente: Oficina General de Tecnología de la Información y Estadística de la Autoridad Portuaria Nacional, años 2010 – 2016.

6.3. Rol promotor

El rol promotor de la Autoridad Marítima Nacional debe difundir las buenas prácticas, el apego a las normas nacionales e internacionales velando la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos naturales, promover una imagen apropiada en las interacciones marítimas con las personas o entidades, asumiendo respeto, capacidad y solidaridad, durante el 2010 al 2016 este papel permitió la publicación de 33 revistas y boletines, en el mismo sentido, se ha reconocido la participación de las Autoridad Portuaria Regional-APR's con 58 iniciativas normativas, proyectos etc.; y, se ha firmado 259 alianzas y convenios en el mismo período. El rol promotor se mantuvo prácticamente en ascenso, pero su efectividad, en el impulso de la relación de las APR's con 26% y el nivel de inversión en infraestructura destaca con el 33.59% 2016, se encuentran con la mayor producción de publicaciones; mientras en la suscripción de convenios, se ha recuperado el ritmo de las firmas de convenios, lo importante es no bajar la guardia con el apoyo de instituciones diversas para alcanzar estándares de calidad.

Gráfico 15: Rol promotor de la Autoridad Marítima Nacional



Fuente: Oficina General de Tecnología de la Información y Estadística de la Autoridad Portuaria Nacional, años 2010 – 2016.

6.4. Contrastación de hipótesis con los resultados

6.4.1. Validez y Confiabilidad de Instrumentos

Para determinar la fiabilidad hemos recurrido a la aplicación de la prueba de normalidad de Shapiro Wilk porque la población muestra es menor a 50 unidades, es por eso que deducimos que el rol de la Autoridad Marítima Nacional, donde notamos que el Sig de Shapiro Wilk es que el alfa (0.05), dando valores superiores a 0.05, es asimétrico, por lo que se deducimos que los datos obtenidos en el estudio son normales, bien apreciamos en la tabla 1 siguiente:

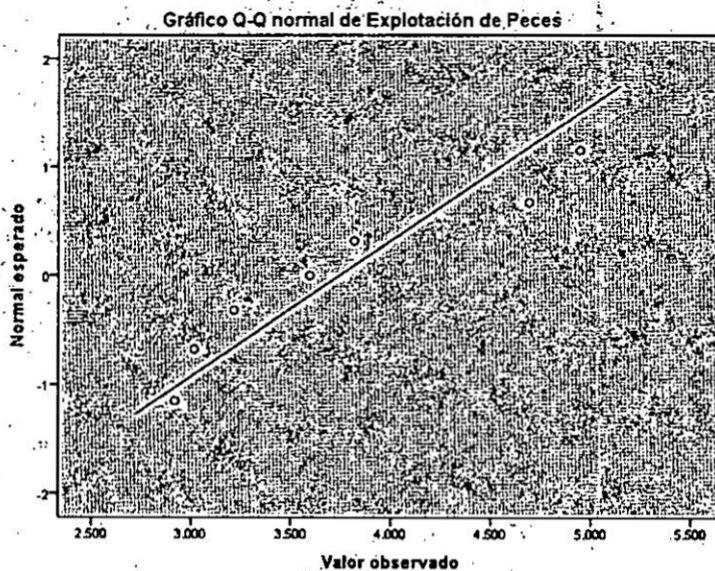
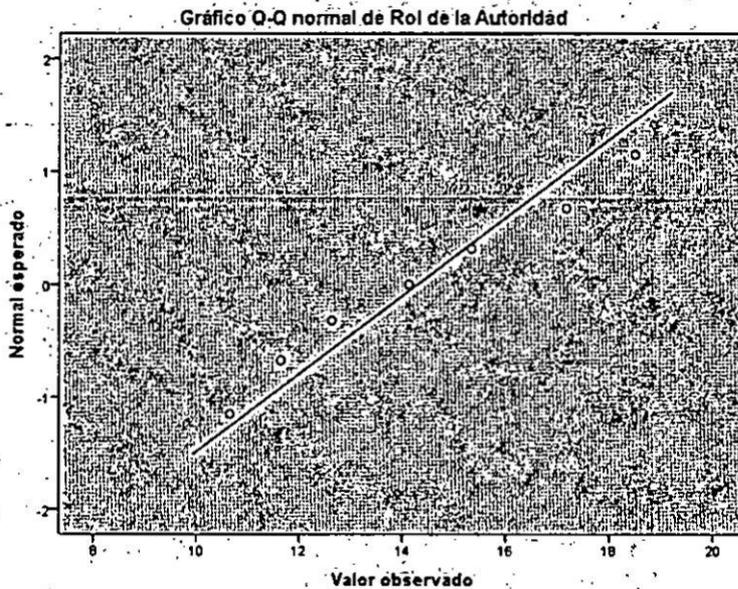
Tabla 01: Prueba de normalidad Shapiro-Wilk

Pruebas de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Rol de la Autoridad	,146	7	,200	,963	7	,843
Explotación Pesquera	,177	7	,200	,892	7	,286

* Este es un límite inferior de la significación verdadera.

a. Corrección de la significación de Lilliefors



La hipótesis considerando a las variables que se relacionó, tienen la condición de variables no paramétricas sobre datos normales; aplicamos la prueba estadística del coeficiente de correlación de Pearson para contrastar la hipótesis:

6.4.2. Contrastación de la hipótesis general

Partimos del supuesto que las dos variables son independientes:

H0: El Rol de la Autoridad Marítima Nacional no incide significativamente en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú

H1: El Rol de la Autoridad Marítima Nacional incide significativamente en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú

Para el efecto, la prueba de correlación arroja:

Tabla 02: Correlación del Rol de la Autoridad Marítima Nacional y Explotación Pesquera

Correlaciones

		Rol de la Autoridad	Explotación Pesquera
Rol de la Autoridad	Correlación de Pearson	1	,869*
	Sig. (bilateral)		,011
	N	7	7
Explotación Pesquera	Correlación de Pearson	,869*	1
	Sig. (bilateral)	,011	
	N	7	7

*. La correlación es significativa al nivel 0,05 (bilateral).

Al comparar el valor alfa = 0.05, el coeficiente de correlación calculado se encuentra con un valor = 0.044 es menor a alfa, por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, en consecuencia: el rol supervisor de la Autoridad Marítima incide positivamente en el Control y vigilancia de la explotación Pesquera en el Perú

6.4.4. Contrastación de la Hipótesis específica 2

Partimos del supuesto que las dos variables son independientes:

H0: El rol director de la Autoridad Marítima no incide positivamente en el Control y vigilancia de la explotación Pesquera en el Perú

H1: El rol director de la Autoridad Marítima incide positivamente en el Control y vigilancia de la explotación Pesquera en el Perú

Para el efecto, la prueba de correlación arroja:

Tabla 04: Correlación del Rol de la Autoridad Marítima Nacional y Explotación Pesquera

		Rol Director	Explotación Pesquera
Rol Director	Correlación de Pearson	1	,877**
	Sig. (bilateral)		,010
	N	7	7
Explotación Pesquera	Correlación de Pearson	,877**	1
	Sig. (bilateral)	,010	
	N	7	7

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Al comparar el valor alfa = 0.05, el coeficiente de correlación calculado se encuentra con un valor = 0.010 es menor a alfa, por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, en consecuencia: el rol director de la Autoridad Marítima incide positivamente en el Control y vigilancia de la explotación Pesquera en el Perú.

6.4.5. Contrastación de la Hipótesis específica 3

Partimos del supuesto que las dos variables son independientes:

H0: El rol promotor de la Autoridad Marítima no incide positivamente en el Control y vigilancia de la explotación Pesquera en el Perú

H1: El rol promotor de la Autoridad Marítima incide positivamente en el Control y vigilancia de la explotación Pesquera en el Perú

Para el efecto, la prueba de correlación arroja:

Tabla 05: Correlación del Rol de la Autoridad Marítima Nacional y Explotación Pesquera

		Rol Promotor	Explotación Pesquera
Rol Promotor	Correlación de Pearson	1	,849*
	Sig. (bilateral)		,016
	N	7	7
Explotación Pesquera	Correlación de Pearson	,849*	1
	Sig. (bilateral)	,016	
	N	7	7

*. La correlación es significativa al nivel 0,05 (bilateral).

Al comparar el valor $\alpha = 0.05$, el coeficiente de correlación calculado se encuentra con un valor $= 0.016$ es menor a α , por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, en consecuencia: el rol promotor de la Autoridad Marítima incide positivamente en el Control y vigilancia de la explotación Pesquera en el Perú.

6.5. Contrastación de resultados con otros estudios similares

La actuación de la Autoridad Marítima Nacional es indispensable a la luz de los resultados de la relación con la explotación en el sector pesquero, la delimitación de funciones como órgano supervisor en materia de normativa en velar la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos naturales, reprimiendo las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, ejerce el control y vigilancia de todas las actividades que se realicen en el medio acuático en cumplimiento de las normas e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, coadyuvando al desarrollo nacional, ha sido el pilar fundamental para que su actuación sea efectiva, si observamos que la seguridad se asienta básicamente en cuatro aspectos: la prevención, el salvamento, las buenas prácticas marítimas y cuidado del medio ambiente. Es imposible establecer una diferenciación con otros países o realidades distintas, como el caso de España, donde el proceso de

considerar el mar como recursos o una barrera infranqueable para las operaciones marítimas es marcado, bien para trasladarse de un lugar a otro, bien para aprovechar los recursos de todo tipo que en este medio se van descubriendo. En cualquier caso, no resulta aventurado pensar que, en la medida en que el contacto del hombre con el mar implica un elevado nivel de peligrosidad, la historia de la navegación es una historia plagada de accidentes de navegación, pero con la intervención de la Autoridad Marítima Nacional legitimada devala una importancia y necesidad significativa.

Dicapi. (s.f.). *Dicapi*. Obtenido de <https://www.dicapi.mil.pe/historia.html>

Espinel Cornejo, J. M. (2013). *Aspectos generales del derecho marítimo, los seguros de la navegación y el transporte marítimo de mercancías*. Pontifica Universidad Javeriana. Bogotá - Colombia: Especialidad en Derechos de Seguros.

Galarza, E., & Kámiche, J. (2015). *Pesca artesanal: oportunidades para el desarrollo regional*. Lima: Universidad del Pacífico.

Gómez Bastar, S. (2012). *Metodología de la investigación* (Primera edición ed.). México: Red tercer milenio S.C.

Green Facts. Facts on Health and the Enviroment, G. (26 de octubre de 2017). *Green Facts*. Obtenido de Glosario: Pesca de captura: <https://www.greenfacts.org/es/glosario/pqrs/pesca-captura.htm>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación*. (6ta. ed.). México: Mc Graw Hill.

Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Per, I. (2017). *Fundamentos de Doctrina Marítima*. Lima: IEHMP.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, I. (2000). *Manual de Control Administrativo*. Mexico: INEG.

Marine Stewardship Council, M. (26 de octubre de 2017). *Marine Stewardship Council: Certified sustainable seafood*. Obtenido de MSC: <https://www.msc.org/>

Ministerio de Agricultura, A. d. (enero de 2010). Reglamento de la Ley de Recursos Hídricos Ley N° 29338. *Recursos Hídricos*. Lima, Lima, Perú: MINAGRI.

Ministerio de Defensa, M. (28 de noviembre de 2014). Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147. *Reglamento de fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas*. Lima, Lima, Perú: Diario el Peruano.

Moran Delgado, G., & Alvarado Cervantes, D. G. (2010). *Métodos de investigación* (1era. ed.). México: Pearson.

Ñaupas Paitán, H., Mejía Mejía, E., Novoa Ramírez, E., & Villagómez Paucar, A. (2011). *Metodología de la Investinvestigación Científica y Asesoramiento de Tesis* (2da. ed.). Perú: Centro de Producción Editorial e Imprenta de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Pérez Porto, J., & Merino, M. (2013). *DEFINICIÓN DE VIGILANCIA*. Recuperado el 26 de Octubre de 2017, de <https://definicion.de/vigilancia/>

Perez Porto, J., & Merino, M. (2014). *Definición de inspección*. Recuperado el 26 de Octubre de 2017, de <https://definicion.de/inspeccion/>

Presidencia de la República del Perú, P. (23 de setiembre de 1969). Ley de creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas. *Cuerpo de Capitanías y Guardacostas*. Lima, Lima, Perú: PRP.

Presidencia del Consejo de Ministros, P. (28 de febrero de 2003).
Ley del Sistema Portuario Nacional. *Política Portuaria*. Lima, Lima, Perú:
PCM.

Rodríguez de Mesas, C. (2012). *La Autoridad Marítima Independiente frente a las emergencias marítimas*. Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona: Facultad de Náutica de Barcelona.

Salama Benazar, R. (2016). Elaboración de un modelo analítico que permite relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico, Caso de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil. España: Universidad Politécnica de Catalunya.

significados.com, s. (2013). *Significado de Reconocimiento*. Recuperado el 26 de Octubre de 2017, de <https://www.significados.com/reconocimiento/>

significados.com, s. (2013). *Significado de Rol*. Recuperado el 26 de Octubre de 2017, de <https://www.significados.com/rol/>

significados.com, s. (2013). *Significado de Sanción*. Recuperado el 26 de Octubre de 2017, de <https://www.significados.com/sancion/>

Supo, J. (2014). *Seminarios de investigación científica* (2da. ed.). Arequipa: Bioestadístico EIRL.

Universidad Nacional de Piura, U. (26 de octubre de 2017). *Experiencias*. Obtenido de Convenios: <http://www.unp.edu.pe/oficinas/occt/que-es-convenio.html>

ANEXOS:

Anexo 1: Matriz de consistencia

TITULO: ROL DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL Y SU INCIDENCIA EN EL CONTROL Y VIGILANCIA DE LA EXPLOTACIÓN PESQUERA EN EL PERÚ, PERIODO 2010-2016

PROBLEMA	OBJETIVO	JUSTIFICACIÓN	HIPOTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGÍA	
¿De qué manera el Rol de la Autoridad Marítima Nacional incide en el Control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, periodo 2010-2016?	Determinar la forma en que el Rol de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú		El Rol de la Autoridad Marítima Nacional incide positivamente en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú	Variable Independiente X: Rol de la Autoridad Marítima Nacional	X1 Rol supervisor	11	# de inspecciones	
						12	# de Infracciones .	
						13	# de intervenciones	
						14	# incidentes de seguridad y protección	
					X2 Rol director	21	# Operaciones portuarias. carga de los puertos (TEU's)	
						22	# de permisos de navegación (empresas con licencia de operación validada)	
						23	# de horas de capacitación a inspectores	
						24	Calidad de los servicios portuarios	
					X3 Rol promotor	31	# de publicaciones del marco jurídico SPN	
						32	Impulso del modelo de relación APR's	
						33	# Fomento de alianzas y convenios	
						34	Inversiones en infraestructura	

M r O	Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis Específicas	Variable dependiente				
X ₁ - Y ₁	¿De qué forma el supervisor de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú?	Establecer la forma en que el rol supervisor de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú	El rol supervisor de la Autoridad Marítima Nacional incide positivamente en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú	Y: Control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú	Y ₁ Control y vigilancia de la explotación pesquera	11	Nivel de extracción en toneladas métricas de pesca anual	
X ₂ - Y ₁	¿De qué manera el rol director de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú?	Demostrar la manera en que el rol director de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú	El rol director de la Autoridad Marítima Nacional incide positivamente en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú					
X ₃ - Y ₁	¿En qué sentido el rol promotor de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú?	Determinar el sentido en que el rol promotor de la Autoridad Marítima Nacional incide en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú	El rol promotor de la Autoridad Marítima Nacional incide positivamente en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú					

Autores: Margot Corilla y Hernán Ponce

Anexo 2: Relación de naves

RELACION DE NAVES PESQUERAS CON PERMISO DE NAVEGACIÓN VIGENTES

Nº	NOMBRE DE LA NAVE	AB.	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINO	BANDERA	REPRESENTANTE Y/O EMPRESA	NRO OMI	INDICATIVO LLAMADA	MMSI	TIPO DE ACTIVIDAD	NRO. DE CERTIFICADO	CONDICION	MATRICULA	PERMISO DE PESCA
1	MARY LYNN	236	11/01/2018	1/01/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	-----	HC5290	-----	PESCA	01-00038530-009-019	VIGENTE	P-04-00909	R/D 021-2018-PRODUCE/DGPCHOI
2	GLORIA A	640.04	06/11/2017	4/02/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	701632	HC2396	-----	PESCA	01-00033960-009-036	VIGENTE	P-04-00773	R/D 633-2017-PRODUCE/DGPCHOI
3	TIZOC	410	05/12/2017	7/02/2018	MÉXICO	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	-----	XCKC	-----	PESCA	01-00035463-009-001	VIGENTE	2.0144E+10	R/D 617-2017-PRODUCE/DGPCHOI
4	EL TITI I	1.050.00	18/12/2017	0/02/2018	MÉXICO	COSMOS AGENCIA MARITIMA S.A.C.	-----	XCMZ	-----	PESCA	01-00036299-009-003	VIGENTE	2.5033E+10	R/D 608-2017-PRODUCE/DGPCHOI
5	MONTENEME	975.14	01/01/2018	0/02/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	7043972	HC4655	-----	PESCA	01-00036948-009-008	VIGENTE	P-04-00773	R/D 633-2017-PRODUCE/DGPCHOI
6	VIA SIMOUN	1.559.79	01/01/2018	1/02/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	7809285	HC2913	-----	PESCA	01-00037262-009-018	VIGENTE	P-00-00782	R/D 643-2017-PRODUCE/DGPCHOI
7	SEA TUNA I	1.526.00	30/11/2017	8/02/2018	NICARAGUA	COSMOS AGENCIA MARITIMA S.A.C.	7123473	-----	-----	PESCA	01-00035086-009-001	VIGENTE	14	R/D 671-2017-PRODUCE/DGPCHOI
8	DON ALVARO	265	30/12/2017	1/03/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	8963832	HC4633	-----	PESCA	01-00037088-009-025	VIGENTE	P-04-00772	R/D 688-2017-PRODUCE/DGPCHOI
9	RAFA A	267.76	01/01/2018	1/03/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	8818348	HC2870	-----	PESCA	01-00037097-009-044	VIGENTE	P-00-00727	R/D 677-2017-PRODUCE/DGPCHOI
10	MEDJUGORJE	998.58	01/01/2018	4/03/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	7363059	C2559	----	PESCA	01-00037083-009-018	VIGENTE	P-04-00006	R/D 704-2017-PRODUCE/DGPCHOI
11	GIULIETTA	966.46	01/01/2018	4/03/2018	ECUADOR	GESTIONES PORTUARIAS SAC	8210481	BPE	----	PESCA	01-00037497-009-022	VIGENTE	P-04-00911	R/D 705-2017-PRODUCE/DGPCHOI
12	ROCIO	1.583.00	01/01/2018	4/03/2018	ECUADOR	GESTIONES PORTUARIAS SAC	7367495	C4045	----	PESCA	01-00037494-009-012	VIGENTE	P-04-00576	R/D 713-2017-PRODUCE/DGPCHOI
13	ADRIANA	1.498.27	01/11/2018	6/03/2018	ECUADOR	GESTIONES PORTUARIAS SAC	7124697	C5234	----	PESCA	01-00037495-009-024	VIGENTE	P-04-01019	R/D 728-2017-PRODUCE/DGPCHOI
14	DON ANTONIO	324.61	28/12/2017	7/03/2018	ECUADOR	GESTIONES PORTUARIAS SAC	8647969	C2750	----	PESCA	01-00037496-009-019	VIGENTE	P-00-00-627	R/D 731-2017-PRODUCE/DGPCHOI
15	ARIETE	718.92	01/01/2018	7/03/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	9212280	C4807	----	PESCA	01-00037500-009-049	VIGENTE	P-00-00855	R/D 718-2017-PRODUCE/DGPCHOI

16	DOÑA ROGE	973	01/01/2018	7/03/2018	ECUADOR	GESTIONES PORTUARIAS SAC	7005279	C4301	----	PESCA	01-00037493-009-058	VIGENTE	P-04-00697	R/D 732-2017-PRODUCE/DGPCHDI
17	YELISAVA	606	01/01/2018	7/03/2018	ECUADOR	RUDY BILL NEYRA BALTA	6928577	C4054	----	PESCA	01-00037407-009-023	VIGENTE	P-00-00809	R/D 730-2017-PRODUCE/DGPCHDI
18	JORGE MARIO	1.003.42	01/01/2018	1/03/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	73855473	C6040	----	PESCA	01-00037256-009-005	VIGENTE	P-04-01011	R/D 761-2017-PRODUCE/DGPCHDI
19	JANE IV	1.640.00	15/12/2017	5/03/2018	PANAMÁ	JAVIER ANTONIO GARCIA LOCATELLI	7915931	04220	----	PESCA	01-00036330-009-001	VIGENTE	31763-06-C	R/D 759-2017-PRODUCE/DGPCHDI
20	TUNAMAR	1.098.00	15/12/2017	5/03/2018	ECUADOR	COSMOS AGENCIA MARITIMA S.A.C.	7409134	03419	----	PESCA	01-00036332-009-027	VIGENTE	29311	R/D 747-2017-PRODUCE/DGPCHDI
21	DOÑA TULA	696	09/01/2018	8/03/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	7114927	C4170	----	PESCA	01-00038436-009-027	VIGENTE	P-00-00822	R/D 740-2017-PRODUCE/DGPCHDI
22	GABRIELA A	310.82	01/01/2018	9/03/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	9007403	C2860	----	PESCA	01-00037094-009-037	VIGENTE	P-00-00738	R/D 687-2017-PRODUCE/DGPCHDI
23	ROBERTO A	310.82	01/01/2018	9/03/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	9007427	C2861	----	PESCA	01-00037096-009-036	VIGENTE	P-00-00740	R/D 686-2017-PRODUCE/DGPCHDI
24	LUCIA T	754	22/12/2017	2/03/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	7383695	C4074	----	PESCA	01-00036951-009-014	VIGENTE	P-04-00378	R/D 810-2017-PRODUCE/DGPCHDI
25	VICTORIA DEL MAR	1.101.08	22/12/2017	2/03/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	7302782	C5159	----	PESCA	01-00036959-009-007	VIGENTE	P-04-00867	R/D 808-2017-PRODUCE/DGPCHDI
26	MARIA DE GRACIA	390.45	05/01/2018	7/03/2018	ECUADOR	GESTIONES PORTUARIAS SAC	7369754	C2489	----	PESCA	01-00037991-009-002	VIGENTE	P-04-00414	R/D 814-2017-PRODUCE/DGPCHDI
27	MARIA DEL MAR A	2.211.00	02/01/2018	2/04/2018	PANAMA	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	7503142	03996	----	PESCA	01-00037024-009-014	VIGENTE	INTERNAC(15534)	R/D 678-2017-PRODUCE/DGPCHDI
28	ELIZABETH F	754.17	02/01/2018	2/04/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	7383683	C4081	----	PESCA	01-00037266-009-030	VIGENTE	P-00-00649	R/D 676-2017-PRODUCE/DGPCHDI
29	MARIA DELIA	1.291.00	09/01/2018	9/04/2018	MÉXICO	FERNANDO DAVID MARTIN MORENO LESEVIC	6712344	CTC6	----	PESCA	01-00038391-009-002	VIGENTE	0601164733-0	R/D 009-2018-PRODUCE/DGPCHDI
30	OLIVIA D	1888	17/01/2018	7/04/2018	NICARAGUA	FERNANDO DAVID MARTIN MORENO LESEVIC	7385409	-----	-----	PESCA	01-00039021-009-002	VIGENTE	15	R/D 031-2018-PRODUCE/DGPCHDI
31	PANCHITO L	1003.04	17/01/2018	7/04/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	8212984	C4227	-----	PESCA	01-00039018-009-022	VIGENTE	P-00-00878	R/D 030-2018-PRODUCE/DGPCHDI
32	MILENA A	1.185.14	20/01/2018	0/04/2018	PANAMÁ	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	7342287	PYR	----	PESCA	01-00037019-009-019	VIGENTE	INTERNAC(15535)	R/D 675-2017-PRODUCE/DGPCHDI
33	RICKY A	1.267.39	20/01/2018	0/04/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	7347926	C2314	----	PESCA	01-00037091-009-016	VIGENTE	P-00-00767	R/D 618-2017-PRODUCE/DGPCHDI
34	ROSA F	778.27	20/01/2018	0/04/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	7383712	C3028	----	PESCA	01-00037255-009-027	VIGENTE	P-00-00715	R/D 672-2017-PRODUCE/DGPCHDI

35	REINA DE LA PAZ	2281.00	20/01/2018	0/04/2018	PANAMÁ	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	-----	EFR6	----	PESCA	DI-00037270-009-002	VIGENTE	34810-09-8	R/D 816-2017-PRODUCE/DGPCHDI
36	CARMEN D	488.06	20/01/2018	0/04/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	702182	C4600	----	PESCA	DI-00037818-009-041	VIGENTE	P-04-00765	R/D 765-2017-PRODUCE/DGPCHDI
37	CABO MARZO	1641.84	20/01/2018	0/04/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	8030465	C5237	----	PESCA	DI-00038651-009-005	VIGENTE	P-04-00942	R/D 548-2017-PRODUCE/DGPCHDI
38	JOCAY	2838.06	20/01/2018	0/04/2018	ECUADOR	JAVIER ANTONIO GARCIA LDCATELLI	702182	C4600	----	PESCA	DI-00038647-009-003	VIGENTE	P-04-00965	R/D 023-2018-PRODUCE/DGPCHDI
39	ANTONIO H	563	20/01/2018	0/04/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	8908686	P4127	-----	PESCA	DI-00039019-009-008	VIGENTE	P-00-00880	R/D 029-2018-PRODUCE/DGPCHDI
40	ISLA DE LA PIEDRA	1546	20/01/2018	0/04/2018	MÉXICO	JAVIER NICK NEIRA BALTA	-----	CLZ	----	PESCA	DI-00039063-009-001	VIGENTE	2.5032E+10	R/D 032-2018-PRODUCE/DGPCHDI
41	CONSTANZA	1546	20/01/2018	0/04/2018	MÉXICO	JAVIER NICK NEIRA BALTA	-----	CLF	----	PESCA	DI-00039061-009-001	VIGENTE	2.5032E+10	R/D 034-2018-PRODUCE/DGPCHDI
42	DOÑ BARTOLO	585	20/01/2018	0/04/2018	ECUADOR	GESTIONES PORTUARIAS S.A.C.	7005839	C4263	-----	PESCA	DI-00039058-009-063	VIGENTE	P-04-00637	R/D 044-2018-PRODUCE/DGPCHDI
43	CHIARA	1085.17	20/01/2018	0/04/2018	ECUADOR	GESTIONES PORTUARIAS S.A.C.	8029038	C5235	-----	PESCA	DI-00039057-009-044	VIGENTE	P-04-00960	R/D 045-2018-PRODUCE/DGPCHDI
44	DOÑA NANCY	206.85	22/01/2018	0/04/2018	ECUADOR	DOLMAR REPRESENTACIONES S.A.C.	-----	C2470	----	PESCA	DI-00039176-009-004	VIGENTE	P-00-00506	R/D 0766-2017-PRODUCE/DGPCHDI