

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
ESCUELA DE POSGRADO
UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS
ADMINISTRATIVAS



**“EL PRACTICAJE MARÍTIMO Y EL DESARROLLO COMERCIAL EN
EL PUERTO DEL CALLAO, SETIEMBRE 2021”**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE ACADEMICO DE MAESTRO EN
ADMINISTRACION MARITIMA Y PORTUARIA**

AUTOR: TEOFILO JAPURA GOMEZ

ASESORA: GIRALDO RIOS KARINA JULIETA

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: CIENCIAS SOCIALES Y DESARROLLO
HUMANO**

Callao, 2023

PERÚ

Document Information

Analyzed document	TESIS- EL PRACTICAJE MARÍTIMO Y EL DESARROLLO COMERCIAL EN EL PUERTO DEL CALLAO, SEPTIEMBRE 2021 (2).docx (D175667519)
Submitted	2023-10-10 19:23:00
Submitted by	posgrado fca
Submitter email	posgrado.fca@unac.pe
Similarity	15%
Analysis address	posgrado.fca.unac@analysis.arkund.com

Sources included in the report

SA	TESIS TEOFILLO J.doc Document TESIS TEOFILLO J.doc (D109987298)	□□	4
SA	Proyecto de Tesis (tacanga y Ponce).docx Document Proyecto de Tesis (tacanga y Ponce).docx (D78068623)	□□	31
SA	Proyecto de Tesis (Ponce- Tacanga).docx Document Proyecto de Tesis (Ponce- Tacanga).docx (D77755944)	□□	1
SA	TESIS ROBERT LECCA UMP.doc Document TESIS ROBERT LECCA UMP.doc (D112375807)	□□	25
SA	TRABAJO DE TITULACIÓN - RAYSSA PERALTA RODRÍGUEZ.docx Document TRABAJO DE TITULACIÓN - RAYSSA PERALTA RODRÍGUEZ.docx (D10199315)	□□	1
SA	TESIS HENRY MORA.pdf Document TESIS HENRY MORA.pdf (D120071695)	□□	1
SA	Índice del trabajo - Antoni Rodriguez Ruiz.pdf Document Índice del trabajo - Antoni Rodriguez Ruiz.pdf (D120195576)	□□	1

Entire Document

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
ESCUELA DE POSGRADO

UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

"EL PRACTICAJE MARÍTIMO Y EL DESARROLLO COMERCIAL EN EL PUERTO DEL CALLAO, SETIEMBRE 2021"

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO

AUTOR: TEOFILLO JAPURA GOMEZ ASESORA: KARINA JULIETA GIRALDO RIOS

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: CIENCIAS SOCIALES Y DESARROLLO HUMANO

CALLAO - 2021 PERÚ

TÍTULO: EL PRACTICAJE MARÍTIMO Y EL DESARROLLO COMERCIAL EN EL PUERTO DEL CALLAO, SETIEMBRE 2021

AUTOR: TEÓFILO JAOURA GÓMEZ



INFORMACION BASICA

FACULTAD: CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

UNIDAD DE INVESTIGACIÓN: POSGRADO

TÍTULO: EL PRACTICAJE MARÍTIMO Y EL DESARROLLO COMERCIAL EN EL
PUERTO DEL CALLAO, SETIEMBRE 2021

AUTOR:

BACH.TEÓFILO JAPURA GÓMEZ

CODIGO ORCID: 009-0002-8189-5004.

DNI: 08305539

ASESOR:

MG.KARINA JULIETA GIRALDO RIOS

CODIGO ORCID: 0000-0002-9435-9975

DNI: 25746365

LUGAR DE EJECUCIÓN: PUERTO DEL CALLAO

UNIDAD DE ANÁLISIS: OPERADORES MARÍTIMO DEL PUERTO DEL CALLAO

TIPO DE INVESTIGACION: BÁSICO

ENFOQUE DE INVESTIGACION: CUALITATIVO

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN: TEORÍA FUNDAMENTADA

TEMA OCDE:

1.05.11 -- OCEANOGRAFÍA, HIDROLOGÍA, RECURSOS HÍDRICOS

HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACION

JURADO:

Presidente: DR. HUARCAYA GODOY MADISON

Secretario: DR. NIEVES BARRETO CONSTANTINO MIGUEL

Vocal: DR. AMABLE FARRO ALFONSO SALVADOR

Vocal: MG. SANTURIO RAMIREZ JUAN CARLOS

Asesor: MG. GIRALDO RIOS KARINA JULIETA

N° Libro: 1

N° Folio: 98

N° de Acta de Sustentación: N°026-2023-UPG-FCA-UNAC

Fecha de Aprobación de la Tesis: 12 de diciembre del 2023

A mi esposa, ha sido mi soporte en todo momento, ya que, su apoyo incondicional me ha permitido enfrentar las adversidades. Fue sencillo culminar esta tesis, debido a que, siempre me motivó a culminar este proyecto investigativo.

Gracias, Alejandra.

AGRADECIMIENTO:

En principio, debo agradecer a Dios por haberme dado una linda familia.

Seguido a ello, agradezco eternamente a mi familia por apoyarme en cada decisión y proyecto, gracias a la vida porque cada día me demuestra lo hermosa que es la vida y lo justa que puede llegar a ser; gracias a mi familia por permitirme cumplir con excelencia en el desarrollo de esta tesis. Gracias por creer en mí y gracias a Dios por permitirme vivir y disfrutar de cada día y a todos los que hicieron posible esta tesis.

ÍNDICE

ÍNDICE	7
RESUMEN	11
ABSTRACT	12
INTRODUCCIÓN	13
I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
1.1. Descripción de la realidad problemática	14
1.2. Formulación del problema	17
1.3. Objetivos	17
1.4. Delimitantes de la investigación	19
II. REVISIÓN DE LA LITERATURA	20
2.1. Antecedentes	20
2.2. Marco Conceptual	23
2.3. Definición de términos básicos	39
III. METODOLOGÍA	44
3.1. Categorías, subcategorías y matriz de categorización apriorística	48
3.2. Escenario de estudio	50
3.3. Participantes	50
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	51
3.5. Procedimiento	52
3.6. Rigor científico	53
3.7. Método de análisis de datos	54
3.8. Aspectos éticos de investigación	55
IV. RESULTADOS	56
V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	66

VI. CONCLUSIONES	69
VII. RECOMENDACIONES	70
VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	72

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

Anexo 2: Instrumentos validados

Anexo 3: Base de datos

Anexo 4: Instrumentos de investigación

Anexo 5: Matriz categorial

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 01 Autoridades portuarias del Callao	50
Tabla 02 Validación de la guía de entrevista	53
Tabla 03 Validación de la guía de análisis normativo	54
Tabla 04 Resultados del objetivo específico 1	57
Tabla 05 Resultados del objetivo específico 2	58
Tabla 06 Resultados del objetivo específico 3	60
Tabla 07 Respuestas al objetivo específico 3 análisis documental	60
Tabla 08 Compendio y resultado del trabajo de investigación	63
Tabla 09 Respuesta de las autoridades portuarias respecto a la 1ra pregunta	77
Tabla 10 Extracto y resumen de respuestas a la 1ra pregunta	78
Tabla 11 Respuesta de las autoridades portuarias respecto a la 2da pregunta	79
Tabla 12 Extracto y resumen de respuestas a la 2da pregunta	80
Tabla 13 Resultados del objetivo específico 1	80
Tabla 14 Respuesta de las autoridades portuarias respecto a la 3ra pregunta	82
Tabla 15 Extracto y resumen de respuestas a la 3ra pregunta	83
Tabla 16 Respuesta de las autoridades portuarias respecto a la 4ta pregunta	84
Tabla 17 Extracto y resumen de respuestas a la 4ta pregunta	85
Tabla 18 Resultados del objetivo específico 2	85
Tabla 19 Respuesta de las autoridades portuarias respecto a la 5ta pregunta	86
Tabla 20 Extracto y resumen de respuestas a la 5ta pregunta	87
Tabla 21 Resultados del objetivo específico 3	88

ÍNDICE DE FIGURAS	Pág.
Figura 01 Esquema del sistema operativo del practicaaje en el Perú	24
Figura 02 Sistema de practicaaje en el Perú	25
Figura 03 Sistema de practicaaje según regulación APN	25
Figura 04 Sistema de practicaaje según regulación DICAPI	26
Figura 05 Problemática en el pasado nefasto del practicaaje	27
Figura 06 Problemática en el practicaaje en la actualidad	28
Figura 07 Banderas del código internacional de señales	43

RESUMEN

Este trabajo de investigación se llevó a cabo con el fin de explicar la percepción que tienen las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao. Es por ello que, para lograr el objetivo que dió lugar a este estudio de investigación, se optó por un enfoque cualitativo que se basa en un diseño de teoría fundamentada. Es así que, se emplearon técnicas como: el análisis documental y la entrevista. En ese sentido, para llevar a cabo estas técnicas, se utilizaron instrumentos, tales como: la guía de entrevista y la guía de análisis documental. Estos métodos se aplicaron a un grupo específico de participantes, que en este caso fueron las autoridades portuarias del Callao. Posteriormente, los datos recopilados se procesaron mediante las respectivas técnicas de análisis de datos y se interpretaron desde una perspectiva normativa. Este proceso permitió obtener resultados significativos, generar discusión y, finalmente, concluir que el tratamiento administrativo es un aspecto fundamental en este contexto de estudio, viene siendo lento y burocrático; asimismo, con relación al tratamiento normativo legal, no se cuenta en la actualidad con norma legal específica que permita vincular el practicaaje marítimo con el desarrollo comercial del Puerto del Callao y finalmente, respecto al tratamiento fiscalizador, las opiniones de los entrevistados en su totalidad señalaron que no cuentan con un plan de fiscalización que pueda ayudar a generar ese espacio que permitan luego vincular el practicaaje marítimo con el desarrollo comercial del puerto del Callao.

Palabras claves: *practicaaje, desarrollo comercial*

ABSTRACT

This research work was carried out with the purpose of explaining the perception that port authorities have of maritime pilotage as a generating element for the commercial development of the port of Callao. That is why, to achieve the objective that gave rise to this research study, a qualitative approach was chosen that is based on a grounded theory design. Thus, techniques such as: documentary analysis and interviews were used. In this sense, to carry out these techniques, instruments were used, such as: the interview guide and the documentary analysis guide. These methods were applied to a specific group of participants, which in this case were the port authorities of Callao. The collected data were then processed using the respective data analysis techniques and interpreted from a normative perspective. This process allowed us to obtain significant results, generate discussion and, finally, conclude that administrative treatment is a fundamental aspect in this study context, it has been slow and bureaucratic; Likewise, in relation to the legal regulatory treatment, there is currently no specific legal norm that allows linking maritime pilotage with the commercial development of the Port of Callao and finally, with respect to the supervisory treatment, the opinions of those interviewed in their entirety indicated that they do not have an inspection plan that can help generate that space that will then allow maritime pilotage to be linked with the commercial development of the port of Callao.

Keywords: pilotage, development, commercial

INTRODUCCIÓN

Una de las carreras profesionales con mayor antigüedad e importante para la seguridad de la navegación, pero no tan conocida, es el Practicaje. Para las grandes navieras, el rol del práctico es esencial por su gran trayectoria en experiencia naviera y conoce cómo llevar el control de las maniobras de las naves en las cuales transportan vidas humanas y protege el ambiente marítimo.

El práctico debe recopilar, evaluar y combinar continuamente muchas variables que interactúan y tienen un impacto directo en el desempeño de la embarcación durante las maniobras. En su función, tras llegar al puente, absorbe la información proporcionada por el capitán, analiza la posición actual de la embarcación y predice cómo puede verse afectada por las condiciones meteorológicas y la oceanografía actual de la zona. También se evalúa las capacidades de la tripulación y considera la posibilidad de apoyo de remolcadores y embarcaciones. Además, se basó en sus propios conocimientos y experiencias en navegación, comparando la situación actual con sus experiencias pasadas, ejerciendo su juicio profesional y ético, considerando lo que es y lo que no es factible en una situación determinada y, en última instancia, tomando una decisión basada en su conciencia moral y su virtud sobre lo que debe hacer.

El problema de este trabajo es que ya no está regulado por la DICAPI o hay privados que interfieren en ello. Sin embargo, en algunos países de Pilotaje y los servicios de Practicaje se han privatizado, en donde los resultados no han sido muy positivos, ya que, los prácticos han considerado necesario formar asociaciones o sindicatos para combatir los conflictos comerciales, frecuentemente entre armadores y agentes marítimos, lo que lleva a bajos estándares de seguridad y tarifas injustas. de tal forma, dejando tener oportunidades de participación en estas actividades a personas con baja cualificación profesional, que pueden provocar graves accidentes marítimos. Todo esto nos ha impulsado a desarrollar esta investigación cuya finalidad es estimular un interés real por parte de las organizaciones competentes para evitar futuros desastres a través de contribuciones personales a las mismas, porque este trabajo es parte de nuestra experiencia y sabemos que este problema ha afectado incluso a los primeros. unos. Puerto en Perú, Callao.

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

En Europa, los servicios de practica se prestan a través de empresas privadas. Estas empresas desempeñan un papel esencial en la prestación de servicios de seguridad y están reguladas y supervisadas por organismos de la administración pública. Es decir, operan dentro de un marco legal moderno, adaptándose constantemente a los requisitos técnicos de seguridad requeridos en las operaciones de practica, especialmente en relación con embarcaciones inseguras o contaminantes, al mismo tiempo, entienden su papel de manera detallada y responsable. Los pilotos son considerados expertos que brindan asesoramiento y orientación al capitán y son independientes en sus funciones. Sin embargo, están sujetos a supervisión y regulación por parte de un organismo administrativo con vínculos marítimos con el Estado, que actúa como organismo de control de nivel superior y determina las especificaciones técnicas de los servicios, tarifas y honorarios de remuneración para la adjudicación de licencias por parte de los prácticos.

En el Perú, la gestión de los prácticos está a cargo del Estado, lo que puede considerarse como uno de los problemas que existen en esta área. Esto conlleva a la aparición de síntomas que, en última instancia, contribuyen al problema que persiste hasta el día de hoy.

Uno de los síntomas evidentes es la falta de asesoramiento proporcionado por aquellos que desempeñan esta función. El servicio de Práctica implica que profesionales de la Marina Mercante con experiencia en navegación y maniobras asesoren a los Capitanes a bordo de las embarcaciones en las zonas designadas para el practica. Este servicio es de gran importancia en el puerto del Callao y tiene un papel fundamental en la seguridad de la navegación. Sin embargo, la prestación de este servicio está regulada y supervisada por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y solo puede ser realizada por profesionales que cumplan con ciertos requisitos y que sean habilitados como "prácticos" por el director general de capitanía y guarda costa. Otro síntoma podría ser la actividad que desempeñan los prácticos al prestar sus servicios al Estado en la entrada y salida de los puertos y otros lugares. Estas actividades son necesarias debido a

las demandas en materia de seguridad. En resumen, la gestión estatal de los prácticos en el Perú ha generado síntomas como la falta de asesoramiento adecuado y la necesidad de actividades relacionadas con la seguridad en los puertos, lo que contribuye al problema que persiste en este campo.

Esta necesidad se justifica debido a que, a pesar de la minuciosidad de los portulanos (planos, mapas y cartas de navegación) y los derroteros (itinerarios y rutas), nunca podrán abarcar todos los detalles que en un momento específico pueden ser de vital importancia, así como las variaciones y circunstancias imprevistas que pueden surgir en la costa y las condiciones particulares de cada puerto. Además, otro indicio de esta necesidad se encuentra en el Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que en su artículo 191 establece que una empresa encargada de los "prácticos" marítimos es aquella que está conformada de acuerdo con las leyes nacionales y tiene como objetivo proporcionar el servicio de prácticos marítimos. Esta empresa debe estar adecuadamente equipada y compuesta por uno o más "prácticos" marítimos y debe contar con la licencia y registro emitidos por la autoridad competente como fuente de financiamiento.

A continuación, se va a señalar las causas del problema, en primer lugar, este sería que todo buque de índole nacional o foránea, no cuenta con un "práctico" que se incorpore al buque para ejecutar movimientos en los aspectos de practica obligatorio; siendo el capitán el único vinculado a temas de asumir responsabilidades para la nave y su tripulación durante la ejecución de las maniobras de practica. Otra causa sería que hoy en día, la normativa no está técnicamente basada en experiencias y mucho menos considera los parámetros técnicos de las maquinarias de última generación, como son los remolcadores, las mismas que deben usarse según la volumetría y peso de los buques. Otra de las causas se dan en el caso que existen agencias marítimas que no cuentan, por ejemplo, con servicio de practica, o servicio de lanchas o servicio de remolcadores; entonces conciertan con el agente marítimo y empiezan a contratar a cada uno de ellos, no eligiendo muchas veces al más experimentado sino al que le cobra menos, y que por lo general por una comisión, situación que representará mayor ingreso a las arcas del agente marítimo; caso similar ocurre con la empresa de remolcadores, denominándose a empresas que no tienen

eficiencia técnica para operaciones de gran envergadura. Muchas veces se ha observado derrames en los terminales de boyas, y que estas no pueden ser reportadas, debido a que todo está concertado y de ser el caso ya no se tendría acceso para operar en dicho terminal.

Por lo tanto, el problema radica en la falta de experiencia evidente en algunos prácticos que carecen de la habilidad necesaria. Esto plantea un riesgo significativo de accidentes marítimos en los puertos de la costa del Perú, ya que los buques no solo transportan mercancías, sino también combustibles como gas y petróleo, entre otros. Un error en la navegación podría tener consecuencias graves. Por esta razón, es crucial que se promulgue una Ley de Practicaje que regule diversos aspectos relacionados con el servicio portuario de practicaje.

Esta ley debería abordar la naturaleza del servicio, las formas de gestión, las condiciones de prestación y la obligatoriedad de utilizarlo, así como las excepciones a esta obligación. También debería regular la actividad privada de practicaje de manera excepcional y detallada, asegurando que la explotación del servicio sea económicamente equitativa y definiendo el alcance de su prestación. Además, la ley debería incluir disposiciones relacionadas con la seguridad marítima, como las condiciones técnicas para prestar el servicio, la resolución de discrepancias que puedan surgir y la disponibilidad del servicio. También debería abordar la responsabilidad civil de los prácticos en el desempeño de sus funciones, así como las infracciones y sanciones relacionadas con el practicaje. En resumen, la creación de una Ley de Practicaje permitiría al Perú estar a la vanguardia en cuanto a las mejores prácticas y estándares en el ámbito del practicaje portuario, abordando los desafíos actuales y garantizando la seguridad y eficiencia en los puertos.

El pronóstico del proyecto de investigación recae en el servicio de practicaje y tiene como misión específica la de velar en su ámbito de competencia por la seguridad de la vida humana, la seguridad marítima y de la navegación y la protección del medio ambiente. El objetivo del Servicio de Practicaje no sería pues el de minimizar el número de accidentes que pueden ocurrir en la zona de servicio del puerto sino el de evitarlos.

1.2. Formulación del problema

Problema General

¿Qué percepción tienen las autoridades portuarias sobre el practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao?

Problemas Específicos

- a) ¿Qué tratamiento administrativo le otorgan las autoridades portuarias al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao?
- b) ¿Qué tratamiento normativo le otorgan las autoridades portuarias al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao?
- c) ¿Qué tratamiento fiscalizador le otorgan las autoridades portuarias al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao?

1.3. Objetivos

Objetivo General

Explicar la percepción que tienen las autoridades portuarias respecto al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.

Objetivos específicos

- a) Explicar el tratamiento administrativo que le otorgan las autoridades portuarias al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.
- b) Explicar el tratamiento normativo que le otorgan las autoridades portuarias al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao

- c) Explicar el tratamiento fiscalizador que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.

Supuesto general

Las autoridades portuarias tienen una percepción negativa respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao

Supuestos específicos

- a) Las autoridades portuarias refieren que no existe un tratamiento administrativo adecuado respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.
- b) Las autoridades portuarias refieren que no existe un tratamiento normativo adecuado respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao
- c) Las autoridades portuarias refieren que no existe un tratamiento fiscalizador adecuado respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.

Justificación

En cuanto a la justificación Gómez (2012), nos dice que justificar es anticiparnos a los requerimientos que vendrán después. En ese sentido, se justifica vincular el objeto de estudio con los lineamientos de la investigación para lograr los fines buscados y perseguidos en cuanto a sus fines (p. 31). Por ello este trabajo de investigación tendrá una justificación teórica, ya que busca conocer de manera detallada, sobre la base de hechos reales, la valoración comercial que le están otorgando las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao. Asimismo, explicar el tratamiento administrativo, el tratamiento normativo y el tratamiento fiscalizador que las mencionadas autoridades portuarias le están otorgando al practicaaje marítimo en el marco de un óptimo desarrollo comercial. Asimismo, tendrá justificación Social, porque la dinámica del comercio internacional requiere de

puertos eficientes, que no solo cuenten con infraestructura sino con personal acreditado, capacitado y responsable en el servicio que se brinda.

Por otro lado, tendrá una justificación metodológica toda vez que utilizó el método científico dentro del enfoque cualitativo en concordancia con el diseño denominado teoría fundamentada, en la cual se utilizó la técnica de la entrevista y el análisis documental, para estudiar el fenómeno planteado. Además, este trabajo de investigación tendrá una justificación práctica, dado que busca conocer cuál es la percepción que tienen las autoridades portuarias respecto al practicaaje marítimo para el desarrollo comercial del puerto del Callao. Finalmente, tendrá una justificación legal, ya que el tema de investigación tiene como justificación legal las Normas legales existentes, y que respaldan la propuesta de esta investigación, así como aquellas que están relacionadas con el servicio de Practicaaje; entre estas normas podemos mencionar, en cuanto a normativa Nacional, a DICAPI (Dirección General de Capitanías y Guardacostas; IMPA (International Maritime Pilot Association; APN (Autoridad Portuaria Nacional; OMI (Organismo Marítimo Internacional Nautical Institute of London.

1.4. Delimitantes de la investigación

Esta tesis tuvo una delimitación institucional, ya que el acceso se encuentra circunscrito en cuanto a los centros de estudios especializados, lo cual, no autoriza la lectura de las tesis de sus egresados. Se hizo gestiones oportunas lo que motivó que finalmente me logran prestar algunas tesis lo que me ayudó en mi investigación. Asimismo, desde el aspecto de la delimitación temporal se presentó el conflicto respecto al restrictivo horario de las bibliotecas de universidades particulares y nacionales (bibliotecas de postgrado). Pero gracias a amistades dentro de las universidades fue que facilitó de algún modo los materiales previstos en ayuda de esta tesis. Finalmente, la delimitación económica, debido al límite de la financiación económica para adquirir materiales bibliográficos actualizados; no obstante, se llevó a cabo préstamos oportunos para la adquisición de mencionados materiales.

II. REVISIÓN DE LA LITERATURA

2.1. Antecedentes

Ahora con relación a los antecedentes internacionales, citamos en primer lugar a Bautista (2016), en su tesis denominada *practicaje*. tesis que desarrolló en la universidad de la Laguna, para obtener el grado de náutica y transporte marítimo, llegó a las siguientes conclusiones: Primero, a lo largo de la historia, la profesión de práctico ha experimentado algunos cambios menores debido a la introducción de nuevas tecnologías. Sin embargo, a pesar de estas variaciones, sus principios fundamentales se han mantenido constantes. La función principal del práctico sigue siendo la de asesorar al capitán y guiarlo a lo largo de la travesía, afianzando la seguridad del buque, del puerto de entrada o salida, de las instalaciones portuarias, del entorno medioambiental y, por supuesto, de la vida humana. Para llevar a cabo esta tarea, es esencial que exista una comunicación fluida entre todas las partes involucradas para evitar malentendidos. En cuanto al futuro del practicaje, existen incertidumbres. Por un lado, se ha planteado la posibilidad de liberalizar este servicio y abrirlo al mercado. Sin embargo, se ha llegado a la conclusión de que esto podría tener un impacto negativo en la calidad del servicio y, por lo tanto, en la seguridad. Dado que la función principal del practicaje es contribuir a la seguridad, parece que se seguirá el enfoque actual de contar con un "práctico único" por puerto.

Por otro lado, Gutiérrez, Pinargote, zurita y Mejía (2009), en su tesis denominado, *proyecto para retomar en su totalidad el servicio de practicaje de la autoridad portuaria de Guayaquil*. Trabajo de investigación que desarrolló en la Escuela Superior Politécnica del Litoral. Llegó a las siguientes conclusiones: primero, la autoridad portuaria de Guayaquil cuenta con la debida capacidad para retomar su función que es el asesoramiento a los capitanes de artefactos flotantes como son los buques. Asimismo, posee los recursos necesarios para cumplir con su servicio de practicaje. Por otro lado, afianza el mejoramiento de la calidad y eficiencia que el servicio portuario ofrece, en consecuencia, promueve el desarrollo portuario del país. Finalmente, contribuirá en el desarrollo del país debido a la implementación de nuevas plazas de trabajo.

Iñaki (2013) llevó a cabo una investigación doctoral titulada "Las características legales del servicio y contrato de practicaje" con el objetivo de obtener su doctorado. Su estudio arrojó las siguientes conclusiones: En primer lugar, se manifiesta la regulación portuaria actual; es decir, el servicio de practicaje es guiada bajo normativas legales donde se determina que el practicaje debe ser prestado mediante libre competencia por operadores privados bajo un sistema de licencias. A pesar de que las Autoridades Portuarias han perdido la titularidad del servicio, el practicaje sigue siendo una actividad destinada a satisfacer un interés general; específicamente, la protección de la seguridad marítima en la navegación portuaria. Por lo tanto, es posible la atribución de una naturaleza legal, en sentido amplio, como un servicio de interés general respecto al practicaje. Con respecto a la gestión del servicio, se concluye que la implementación del sistema de gestión privada es una aspiración del legislador que actualmente parece estar desconectada de la realidad. Se observa que, para la prestación del servicio de practicaje en cada puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente otorga una única licencia a la Corporación de Prácticos que históricamente ha estado a cargo de esta tarea. Esto significa que aún no existe la competencia intraportuaria que el legislador había buscado.

Iáñez (2018) abordó en su tesis, titulada "El Practicaje de Puerto: El Capitán de Puerto y el Sexto de Practicaje", la historia de la figura del "Capitán de Puerto" y la compensación conocida como el "sexto de practicaje", que ha estado vinculada al ejercicio del practicaje en los puertos españoles durante dos siglos. Su investigación brinda una visión detallada de la figura del "Capitán de Puerto" desde los tiempos en que los romanos la establecieron en el Puerto de Sevilla, denominándose "Dispensator Baetis Portus", hasta la actualidad. Entre las responsabilidades del "Capitán de Puerto" se encontraba la supervisión del tráfico marítimo portuario y la actividad marítima en el Puerto de Sevilla y su ría. Los barqueros establecidos en las orillas del Guadalquivir y los patrones de las embarcaciones que llegaban a este puerto dependían del "Capitán de Puerto". Estas actividades eran esenciales para garantizar que la navegación de las embarcaciones era segura, desde la desembocadura del Guadalquivir hasta su amarre en la zona portuaria de Sevilla, especialmente en el Arenal, donde actualmente se encuentra la plaza de toros "La Maestranza"; inclusive, aguas

arriba, en áreas donde las mareas ya no tenían influencia. La actividad marítima fluvial estaba regulada por el "Decreto Perpetuo del Pretor", que constituye el origen de las primeras "Ordenanzas marítimas-portuarias españolas".

Zamora (2016), en su tesis titulada "El Reconocimiento del Practicaje en la Seguridad Marítima por parte de la Unión Europea", aborda la regulación internacional del practicaaje, destacando que este servicio se encuentra altamente regulado debido a su naturaleza pública y su importancia para desempeñar y asegurar las operaciones portuarias. Se enfatiza que las autoridades que supervisan los puertos a veces no toman en cuenta que los puertos existen gracias a la presencia de barcos y que la seguridad de las embarcaciones que entran, atracan y salen es esencial para el funcionamiento de los puertos; en este contexto, el servicio de practicaaje desempeña un papel crucial. Además, los prácticos en todo el mundo tienen un papel fundamental en la gestión de emergencias marítimas y son los profesionales mejor capacitados para identificar posibles deficiencias en los barcos. El trabajo de los prácticos implica riesgos significativos, especialmente en términos de salud, ya que son las primeras personas quienes abordan en los buques, incluso en situaciones como la llegada de barcos procedentes de áreas afectadas por epidemias como el ébola. Por otro lado, Bravo (2018) realizó una investigación titulada "El servicio portuario de practicaaje en España", con el objetivo de proporcionar una visión amplia del practicaaje y la figura del práctico. El estudio busca comprender la actividad de los prácticos, su historia, las asociaciones y agrupaciones a las que pertenecen (tanto a nivel nacional como internacional) y su relación con otras entidades portuarias. La investigación se esfuerza por ofrecer una visión completa de la actividad de practicaaje. Además, se examina la información desde una perspectiva jurídica, analizando la normativa que regula esta área, con el fin de abordar todos los datos desde una perspectiva legal.

Respecto a los antecedentes nacionales, citamos a Faura (1977), en el *Mar peruano y sus límites*, tesis que desarrolló para obtener el grado de ingeniero mercante, presentó la siguiente conclusión: El mar es un elemento indispensable para el ecosistema marino y más que nada por su significancia en su rol económico por los recursos ya conocidos y en su papel como medio de transporte

comercial mediante el tráfico marítimo comercial. El mar es un elemento fundamental en la economía peruana y su consecuente progreso económico. Además, enfatiza la noción de dominio marítimo del Perú, en el que menciona que el estado cuenta con la potestad para ejercer seguridad en el tráfico marítimo; de ese modo, brindar la protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales como base; puesto que, va a satisfacer los intereses nacionales sobre las 200 millas de zócalo continental y del mar adyacente. Y resalta entonces el valor de nuestro territorio marítimo a ser preservado por medio del buen ejercicio de la seguridad en el tráfico marítimo.

Para Arróspide (1977) en su tesis denominada *los Intereses Marítimos en el Perú*, trabajo que presentó en la escuela superior de guerra naval, para obtener el grado de capitán de navío, llegó a las siguientes conclusiones: Primero, los intereses marítimos del Perú y considerando que todo lo proveniente del mar representa progreso lo que deriva en el beneficio económico del país. De esa manera, menciona que los intereses marítimos más el poder naval prevalecen en el poder marítimo que tiene una nación y la implementación del conocimiento de la cultura marítima en la población. Considera que la base de los intereses marítimos son los aspectos geográficos, económicos marítimos, industriales y los de protección de los intereses marítimos. Asimismo, señala que los intereses marítimos mediante estos aspectos segmentados como son la seguridad del mar, el sistema de seguridad, auxilio y salvataje, van a velar por los intereses de la sociedad, ya sea humanos o materiales; lo cual, se relacionan con los servicios otorgados como son los medios de rescate y salvataje, los faros, cartas de navegación y el balizaje.

2.2. Marco conceptual

Respecto a lo que significa la categoría *practicaje*. Detallaremos en primer lugar lo relacionado Servicios de Practicaje Marítimo S. A. – Serpramar, es una organización presencial en el mercado, cuenta con más de 23 años de experiencia brindando servicios de practicaje a diferentes navieras muy importantes del mercado internacional. El servicio de practicaje de nuestro país se adhiere a rigurosos estándares de excelencia, asegurando la realización de maniobras de atraque y desembarque de barcos y embarcaciones en terminales

portuarias a lo largo de diversas ubicaciones en la costa del Perú. Contamos con un equipo de profesionales altamente experimentados que han recibido la formación adecuada para llevar a cabo estas maniobras de manera segura y precisa, teniendo en cuenta las particularidades y condiciones específicas de cada terminal portuario, así como las características de las embarcaciones que deben ser maniobradas. El problema del practicaaje en el Perú, se desempeña en dos aspectos fundamentales: aliado del Estado y liado del mercado.



Figura 1: Esquema del sistema operativo del Practicaaje en el Perú

El estado promueve la economía de libre mercado en Título III Artículo 58 de la Constitución Política del Perú: *“La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura”*. El Estado desarrolla este aspecto mediante dos ámbitos principales:

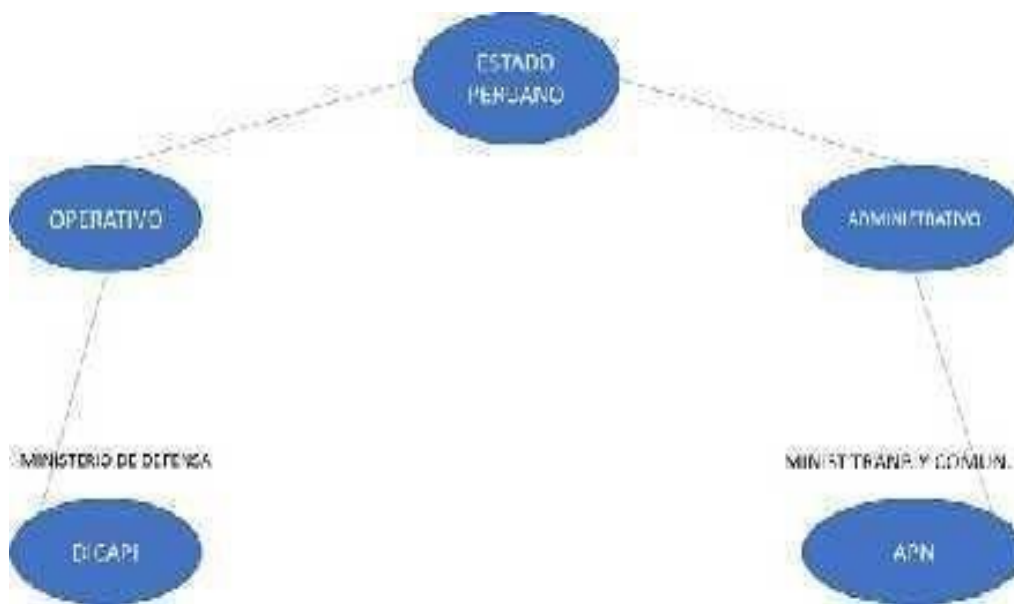


Figura 2: Sistema de practica en el Perú

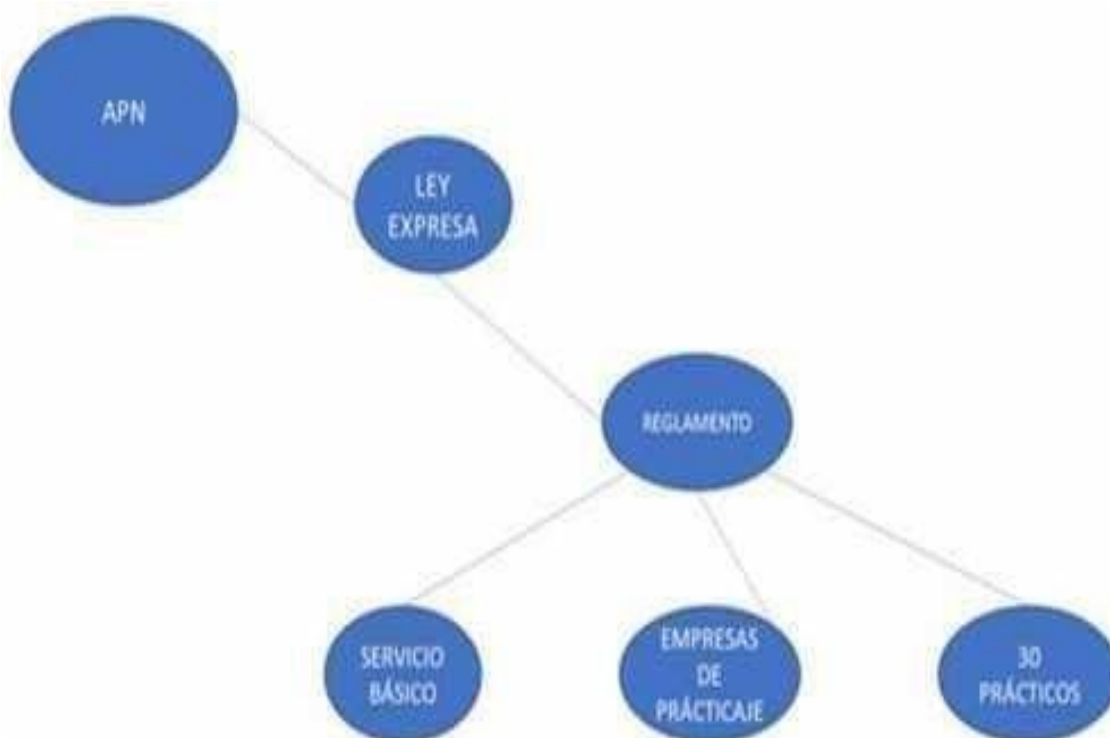


Figura 3: Sistema de practica según regulación APN

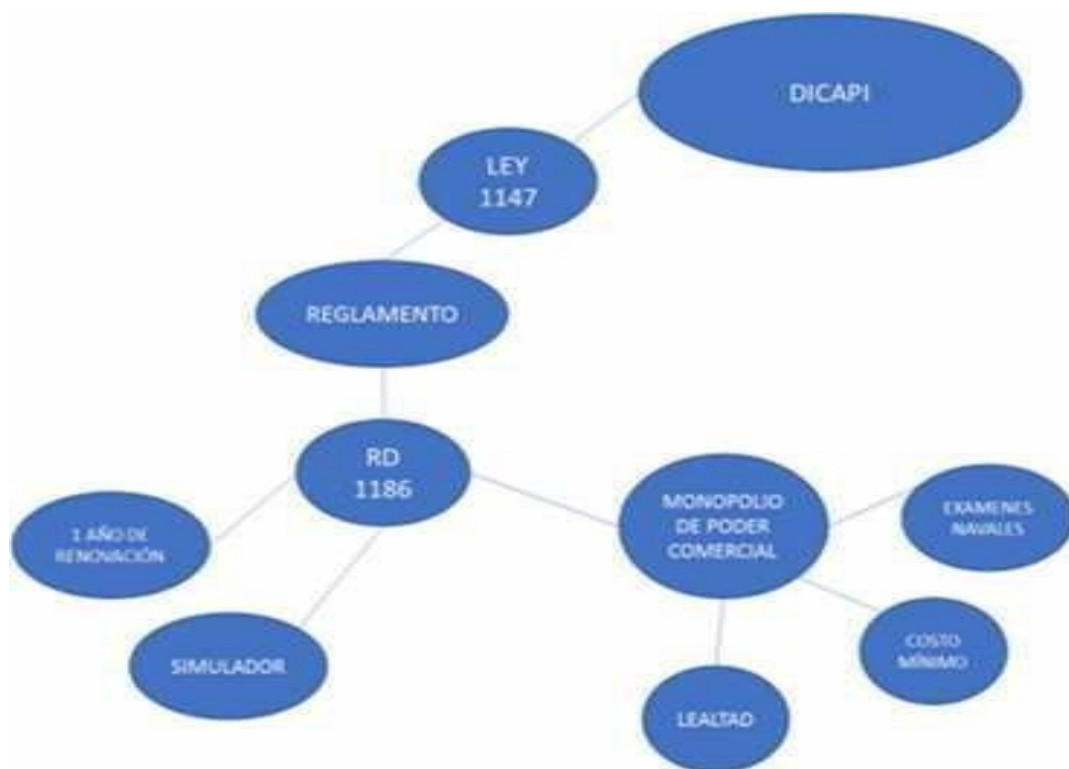


Figura 4: Sistema de practicaje según regulación DICAPI

El Estado, cumpliendo con su rol de *IUS IMPERIUM*, debe acatar cabalmente el Artículo 38 de la Constitución Política del Estado que vela por los intereses nacionales: *“Deberes para con la patria. Todos los peruanos tienen el deber de honrar al Perú y de proteger los intereses nacionales, así como de respetar, cumplir y defender la Constitución y el ordenamiento jurídico de la Nación”*.

El practicaje marítimo del Perú está regulado por dos entes: Operativo y administrativo. En la parte administrativa APN está regulado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Tiene la función de garantizar la seguridad humana en el ámbito del medio acuático, planificar, regular, gestionar, orientar y controlar aquellas actividades a desarrollar en el medio ambiente acuático. No obstante, APN ha creado la ley expresa en cuyo reglamento categoriza al practicaje como un “servicio básico” y ha originado que una treintena de empresas de practicaje establezcan un sistema de dudosa calidad de la cual egresan prácticos poco competentes.

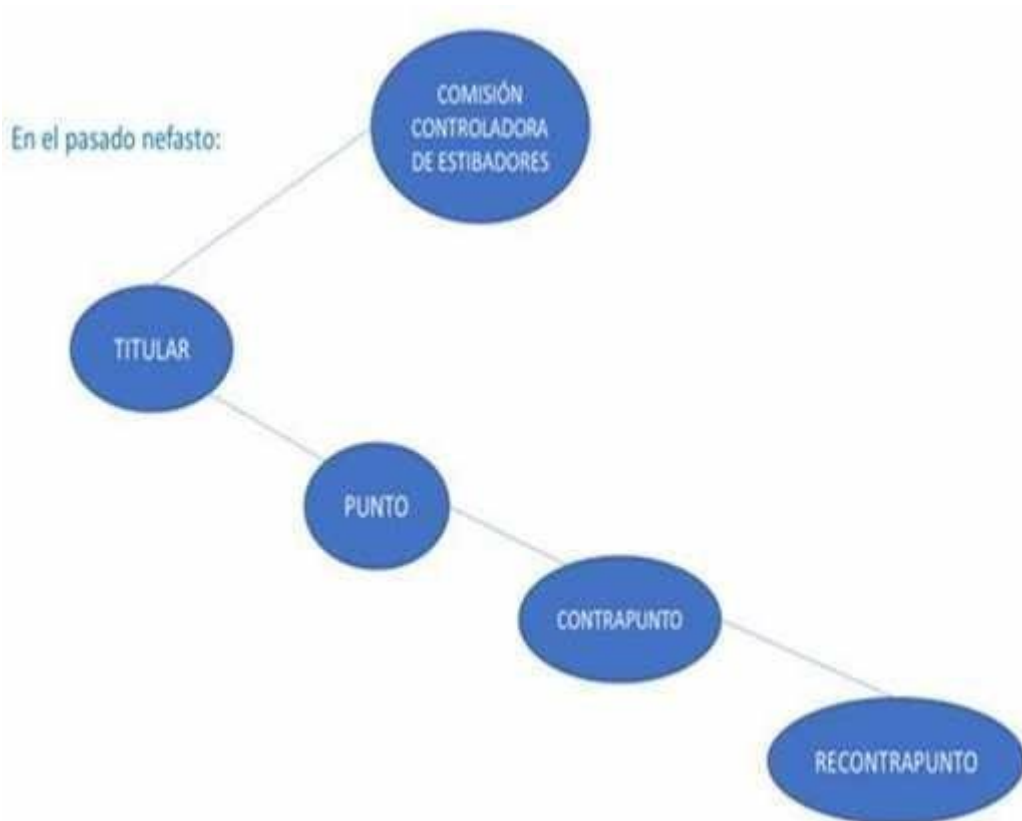


Figura 5: Problemática en el pasado nefasto del practicaaje

El proceso de tercerización de APN funciona de la siguiente manera: crea empresas de practicaaje las cuales subcontratan a los prácticos no calificados hasta en un número de 30 y Estas empresas establecen un servicio de coordinación. Estos coordinadores son personas no calificadas para esta labor los cuales nominan indiscriminadamente a estos prácticos para los servicios los cuales son realizados por medio de maniobras inseguras. A criterio propio de los especialistas en el tema, la proliferación de empresas tiene como objetivo monopolizar esta actividad y atentar contra la seguridad en esta labor, lejos de los ideales descritos anteriormente. Esto genera un monopolio a favor de un reducido grupo de profesionales trayendo como consecuencia la competencia desleal y dejando de lado la seguridad debida.

En la parte operativa, DICAPI está regulado por el Ministerio de Defensa y según el Decreto Supremo N° 015-2014-DE del 26-11-2014 *dicta las normas complementarias que permitan el eficiente funcionamiento y desarrollo del servicio de practicaaje*", (RD 1186- 2016). El Poder Ejecutivo ha emitido la ley 1147 para que DICAPI regule las diferentes normativas en la actividad acuática por lo cual

se ha generado el reglamento respectivo. El 30-11-2016 se aprobó la Norma del Practicaje Marítimo y de los Prácticos Marítimos mediante la RD N° 1186-2016 MGP/DGCG en el cual se resuelve “otorgar a los propietarios y armadores de embarcaciones existentes dedicadas al transporte de prácticos marítimos un plazo de 12 meses para adecuar sus embarcaciones a las especificaciones técnicas y operativas...” Artículo 1. Esto ha originado un sistema operativo con muchas deficiencias como un monopolio de poder comercial, exámenes navales, costos mínimos, renovación anual calificada solo con simuladores, etc.



Figura 6: Problemática en el practicaaje en la actualidad

Ante esta problemática, podemos, entonces, citar la resolución IMO A.960, documento de implicancia internacional, en el cual se destaca que los prácticos cumplen con un papel sustancial al momento de acreditar seguridad marítima y protección del medio marítimo.

Más aún, la Res. IMO A960 Anexo 1, describe las aptitudes que un práctico competente debe ostentar: Aptitud médica, cursos de actualización, sesiones de mejora de aptitud, ejercicios de simulación, seminarios sobre nuevos equipos de puente especiales para ayudas en la navegación, formación en seguridad personal, técnicas de supervivencia en el mar, cursos en centros de formación en gobierno del buque, reuniones con la autoridad local y otros organismos responsables para prever situaciones de emergencia y planes de contingencia y sesiones de debate de temas de importancia relativos al practicaaje.

Algunas regulaciones específicas de La Resolución IMO A960 son las siguientes: todo práctico debe ostentar el título de “Practicaaje apropiado expedido por la autoridad competente de practicaaje”. (Res. A90 Anexo 1, 3), todo práctico debe “demostrar ante la facultad competente que su estado de salud concerniente a la vista, oído y aptitud física satisface las normas establecidas para la titulación de capitanes y oficiales encargados de la Guardia de Navegación en el Convenio Internacional” (Res. A90 Anexo 1, 4), la autoridad marítima debe “alentar la formación de perfeccionamiento y actualización a prácticos titulados o habilitados con objeto de garantizar la continuidad de su competencia y la actualización de sus conocimientos” (Res. A90 Anexo 1, 5, 5.5), garantizar la continuidad de su competencia en un periodo de cinco años. (Res. A90 Anexo 1, 6), establecer un solo punto de embarco y desembarco del práctico dictaminado por la autoridad competente, atendiendo a su seguridad. (Res. A90 Anexo 2, 3, 3.1).

Un modelo ejemplar de practicaaje donde se han aplicado estas regulaciones, es Uruguay, cuyo lema de practicaaje marítimo es seguridad y eficiencia. Según describe sus principales elementos que garantizan un Sistema de practicaaje Eficiente, Seguro y Confiable. Una de sus características es los embarques de turno lo que permite que todos los profesionales trabajen en forma rotativa, de modo tal que se genere un reparto equitativo del trabajo. Esto permite al práctico trabajar con buques de diferentes tamaños y características. Otro aspecto positivo del sistema uruguayo el número limitado de profesionales lo cual es indispensable para mantener la idoneidad de los prácticos, lo cual garantiza un número limitado de pilotajes anuales. El número mínimo de pilotajes anuales determina la cantidad de prácticos necesarios. La ventaja del número limitado de Prácticos y

el embarque por turno garantizan al Estado y al armador tener un cuerpo de prácticos seguro y eficiente. Mejor aún, el sistema uruguayo previene el error de someter al practicaje a las contingencias del mercado entre entes particulares.

Finalmente, podemos decir con respecto a la categoría denominada *desarrollo comercial*, esta misma se ha convertido en papel fundamental en las operaciones de importación y exportación de productos. Su flexibilidad y capacidad son algunas de las cualidades que lo convierten en un elemento esencial en el ámbito del comercio internacional. Sin embargo, como mencionamos previamente, es crucial tener un profundo entendimiento del funcionamiento de este tipo de transacciones. La planificación desempeña, por lo tanto, un papel de gran relevancia al permitir que las empresas se anticipen a posibles desafíos futuros y optimicen el transporte de sus mercancías al máximo. Además, contar con el asesoramiento de expertos en el sector puede contribuir significativamente al éxito de estas operaciones.

Las ventajas de planificar las operaciones para el desarrollo comercial son las de organizar con anticipación todos los movimientos que traerá a colación los grandes logros a futuro. Sin embargo, todavía no tenemos claro su eficiencia y eficacia. A continuación, revisaremos algunas cosas a tomar en cuenta. De ese modo, reducir lo negativo y los riesgos. Permitir solucionar problemas antes incluso de que se produzcan. Demostrar un ahorro notable en costes. Conllevar un aumento en la rentabilidad. Permitir detectar necesidades antes de que surjan. Proporcionar una base estable de control. Permitir focalizar la atención en los objetivos y su consecución e implica una mejor toma de decisiones.

En el contexto peruano, estos elementos son muy relevantes, dado que el país cuenta con una región de influencia muy bien abastecida en la mayoría de los ámbitos relacionados con los puertos de alcances nacionales, encabezados por el puerto del Callao y seguidos por el puerto de Paita, entre otros. Como resultado, este aspecto es de gran importancia para las compañías navieras, ya que convierte la producción nacional en un medio significativo para impulsar el Producto Bruto Interno (PBI) y diseñar nuevas infraestructuras que se convierten en centros de desarrollo con oportunidades laborales significativas. En consecuencia, nuestro país se erige como uno de los principales promotores del

comercio internacional en la costa oeste de Sudamérica y, en general, en toda América Latina.

El desarrollo comercial tanto en el mundo de manera global como en el Perú, cuenta con pilares fundamentales el contar con factores primordiales para lograr la eficacia que se desea. Ello consiste en contar con una infraestructura, una superestructura y una infraestructura que sea eficaz, lo que por finalmente le valdrá ser competitivo para las empresas navieras y en comparación con los principales puertos competidores de la costa oeste sudamericana.

En lo que respecta a la flota mundial y para comprender el panorama del comercio, es esencial analizar la evolución y la composición de la flota mundial, así como los tipos principales de embarcaciones. La configuración de la flota global responde a las necesidades del transporte marítimo de diversos tipos de productos, como graneles secos, líquidos y productos manufacturados. En particular, el transporte de productos manufacturados se ha volcado cada vez más hacia el uso de contenedores, lo que ha llevado a un aumento significativo en la participación de la flota de contenedores en la flota global, pasando del 1,6% en 1990 a más del 13% en 2017. Esto ha ocurrido principalmente a expensas de los buques de carga general, cuya proporción se ha reducido del 17% al 7,8% en el mismo período.

Además, el transporte de carga refrigerada también está experimentando una tendencia hacia la contenerización, con una cantidad limitada de nuevos buques frigoríficos especializados en construcción. En 2015, aproximadamente el 35% de la carga refrigerada de perecedera se transportó en buques frigoríficos especializados, mientras que el 65% se contenerizada. Se espera que esta proporción aumente un 85% antes de 2020. Esto representa un desafío para los exportadores de productos refrigerados, como plátanos, pescado, carne y frutos en los países que se encuentran en desarrollo, que deben ajustar sus cadenas de suministro a esta tendencia hacia la contenedorización. En cuanto a la participación del tonelaje de carga seca a granel, ha aumentado del 27% al 38% desde 1990, mientras que la de los petroleros se vio en disminución del casi 50% al 34%.

En enero de 2011, la flota de navegación marítima estaba compuesta por un total de 103,392 buques comerciales en servicio, con un tonelaje combinado de 1,396 millones de TPM (Tonelaje de Peso Muerto). De este total, los petroleros representaban 475 millones de TPM, y los buques graneleros de carga seca alcanzaban los 532 millones de TPM. Estos números indican un aumento anual del 5.5% y del 16.5%, respectivamente, en comparación con el año anterior. Los portacontenedores, por su parte, registraron un total de 184 millones de TPM en enero de 2011, lo que representó un aumento del 8.7% con respecto a 2010. La flota de carga general se mantuvo en alrededor de 109 millones de TPM en enero de 2011. Además de estos tipos de buques, se observó un continuo aumento en el tonelaje de buques utilizados para el transporte de gas licuado, que alcanzó los 43 millones de TPM para enero de 2015, reflejando un aumento del 6.6% en comparación con el año anterior. Este crecimiento se debió al creciente interés en el transporte de gas licuado, en línea con la averiguación de fuentes alternativas de energía.

Entre los petroleros, se estima que aún estaban en servicio alrededor de 26 millones de TPM de buques monocasco a principios de 2015, a pesar de que se había planificado su reemplazo antes de fines de 2010 para reducir el riesgo de derrames de petróleo. Estos buques se utilizaban principalmente en países en desarrollo, especialmente en el tráfico intraindonesio, así como para las exportaciones de Arabia Saudita a la India y Egipto. La Organización Marítima Internacional (OMI) otorgó excepciones que permitieron que los petroleros monocasco continuarán operando hasta 2015, siempre que cumplieran ciertos requisitos de antigüedad y condiciones de inspección. Los armadores se enfrentaban a desafíos a largo plazo relacionados con el aumento de los costos de combustible y regulaciones más estrictas sobre emisiones. Se estaban considerando alternativas como los buques de propulsión nuclear, aunque podrían encontrar resistencia pública debido a las preocupaciones actuales sobre la energía nuclear. Además, el gas natural estaba recibiendo una mayor atención como posible combustible para el transporte marítimo mercante, y en 2010, dos empresas europeas presentaron un diseño de un portacontenedores de 8,700 TEU que utilizaba gas natural como combustible y se informaba que reducía las emisiones de CO₂ en un tercio.

Según el informe de la UNCTAD (2018), tras cinco años de desaceleración, en 2017, la expansión de la flota mundial mejoró levemente, a lo largo del año, el tonelaje mundial se vio incrementado en 42 millones de toneladas brutas, lo que equivale a una tasa de crecimiento del 3.3%, esto se ha debido a un ligero aumento de las entregas y a un descenso de la actividad de desguace, excepto en el mercado de buques de tanque, que registró un incremento de dicha actividad. La capacidad de oferta se vio en aumento a menos velocidad que el volumen del comercio marítimo, lo que favoreció una mejora de los ingresos y fletes y alteró el equilibrio de mercado.

Asimismo, un elemento vital para el desarrollo comercial es el Comercio marítimo internacional, en el año 2017, el comercio marítimo mundial se ve en aumento en cuanto a su volumen en un 4%, la mayor tasa de crecimiento registrada en los últimos cinco años, según cifras de la UNCTAD (2018) el comercio marítimo mundial alcanzó alrededor de 10.700 millones de toneladas, como resultado de un incremento cuya mitad prácticamente corresponde a las mercancías transportadas a granel. Tomando en cuenta que, la recuperación parte de una base exigua, esta benefició a todos los segmentos del mercado; las mercancías contenerizadas y a granel experimentaron el crecimiento más rápido.

Después de dos años de obtener bajos resultados, el comercio de contenedores creció un 6.4% en 2017, mientras que las mercancías transportadas a granel crecieron un 4% frente a un 1,7% del 2016. Después de un análisis riguroso, este apunta a un crecimiento sostenido del comercio marítimo mundial sobre la base de la mejora constante de la economía, dadas las previsiones de crecimiento del producto interno bruto (PIB) mundial, por lo que se prevé que el comercio marítimo mundial crecerá un 4% en el 2018. De hecho, se prevé una expansión del comercio marítimo mundial a una tasa compuesta de crecimiento anual del 3,8% entre 2018 y 2023. También se prevé un incremento del comercio de buques tanque a un ritmo menor que otros segmentos del mercado.

Por otro lado, el crecimiento económico y transporte marítimo contenedorizado en Latinoamérica. Se da acuerdo a Rivera-Batiz y Romer (1991), las relaciones entre crecimiento económico y comercio son la base de la economía internacional. Los trabajos de investigación basados en especificaciones empíricas son

relativamente recientes y no abundan, sobre todo en lo relativo a la relación entre actividad portuaria y los indicadores macroeconómicos de los países (Grossmann et al. 2007). Según López y Freire (2018), no existe literatura científica que analice directamente la incidencia del transporte marítimo contenedorizado y el crecimiento económico para el caso latinoamericano, pero si pueden ser citados algunos antecedentes importantes que se han acercado tangencialmente a esta cuestión.

La CEPAL realizó en el 2004, un primer intento de resaltar la importancia económica de las infraestructuras portuarias de América Latina y el Caribe en el complejo y cambiante esquema global de las rutas marítimas, analizando la oferta y la demanda de los servicios marítimos, el precio de los fletes, la propiedad de la flota y el régimen de gobernanza portuaria (Sánchez, 2004).

Para el caso de las alianzas de los países latinoamericanos como son la Alianza del Pacífico (AP) y el Mercosur, tenemos: Según Bartesaghi (2014), la Alianza del Pacífico se presenta con un marcado rasgo liberalizador en su funcionamiento, orientado, fundamentalmente, a facilitar las relaciones comerciales con los países de la Costa Este de Asia, en contraposición con Mercosur, que incorporó el aspecto de integración aduanera y arancelaria intra-regional como eje fundamental de su actuación. La dicotomía propuesta planteada adicionalmente en términos de polarización entre los dos países líderes México (AP) y Brasil (Mercosur), adquiere un matiz adicional al superponer las cifras de *throughput* contenedorizado de los principales puertos de América Latina y el Caribe para 2015 donde, a excepción del caso especial de Panamá, los principales hubs también se encuentran localizados precisamente en esos dos países.

En su estudio de 2013, Bernal-Meza plantea los desafíos que enfrenta el Mercosur al buscar la armonización y expansión de su influencia. Estos desafíos se derivan de la proliferación de prácticas comerciales unilaterales entre sus miembros, posiblemente como respuesta a las aspiraciones de liderazgo de Brasil en este bloque, que algunos miembros pueden haber percibido como excesivas. Esta situación ha llevado a una desviación de los objetivos económicos hacia una agenda política de liderazgo. En contraste, se presenta la Alianza del Pacífico (AP) como un equivalente del Mercosur en la región del Pacífico. Sin embargo, se

destaca que la AP se ha concebido con un claro énfasis en lograr un equilibrio en la toma de decisiones y en su funcionamiento entre los países miembros. Por otro lado, Briceño-Ruiz (2013) señala que la división de los bloques económicos en América Latina se caracteriza por considerar la Alianza del Pacífico como un "eje de integración abierta". Su propósito es promover un espacio comercial común mientras se preservan las oportunidades de los países miembros para futuros acuerdos bilaterales. En contraste, el Mercosur se considera un "eje revisionista", enfatizando la importancia de los procesos de convergencia interregional sobre la apertura a nuevos canales de comercio exterior.

Asimismo, con respecto al transporte marítimo en el Perú, El Perú posee más de 2,900 kilómetros de costa y un dominio marítimo que se extiende hasta las 200 millas en el Pacífico Sur, cuya superficie -incluida el área marítima reclamada ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya- es de 855,783 km². Para tener una referencia aproximada de lo que esta extensión significa, conviene señalar que el área del dominio marítimo equivale a dos tercios del territorio nacional. Por otro lado, al Perú le pertenecen 4,996 km² de los 8,380 km² de la superficie total del lago Titicaca, el lago navegable más alto del mundo.

El clima de la costa del Perú, que, de acuerdo con su latitud, debería ser tropical, es modificado, principalmente, por la Corriente Peruana (o de Humboldt), que discurre de Sur a Norte, y por la cordillera de los Andes, que corre a lo largo de nuestro territorio. Producto de la combinación de estos y otros factores, el clima es templado y sin tormentas ni lluvias significativas en el litoral. La Corriente Peruana, sumada a las continuas afloraciones, enriquece el mar con nutrientes y transforma esta zona marítima en una de las áreas más ricas del mundo en biomasa y en diversidad de recursos vivos. Si hay un sector del transporte marítimo que aporta al desarrollo económico del país, este es la Industria Naval, la industria de reparaciones marítimas navales del Perú tiene la mayor trayectoria en la región, es una industria estratégica, clave para el desarrollo económico del país. En los países asiáticos las industrias navales tuvieron y siguen teniendo una importancia estratégica para el auge económico de estas naciones, ya que no solo garantizan la defensa nacional, sino que también impulsan el desarrollo tecnológico e industrial. (Barzola et al., 2013).

Son varios factores los que hacen competitiva la industria de reparaciones marítimo navales, la ubicación geográfica del Perú le permite actuar de manera *hub* para el comercio entre Sudamérica y Asia, la estabilidad macroeconómica, la privatización de los puertos y los tratados de libre comercio generarán más demanda por los puertos peruanos y esto a su vez la demanda de reparaciones de alto y bajo bordo, lo que representa un gran potencial de ingresos para la industria peruana, su participación exitosa en el mercado mundial requiere la disponibilidad de alta tecnología y mano de obra calificada. Ahora, tomando en consideración la infraestructura portuaria, los puertos no son únicamente parte de la infraestructura nacional, sino que, en función de sus facilidades, tamaño, posición y eficacia, pasan a convertirse en parte del sistema de transporte mundial y son lugares donde no solo se articulan y combinan las exportaciones e importaciones de un país, sino donde se plasman y efectúan servicios de reparación naval, y en los que también se proporciona valor agregado o trabajos finales a una diversidad de productos.

En muchas instalaciones portuarias modernas, encontramos, además de los servicios de reparación naval, una serie de servicios industriales, que vienen generando alrededor del mundo un número nada despreciable de fuentes de trabajo. El suministro de servicios industriales portuarios debe ser entendido como una exportación de servicios en la que los locales tienen la oportunidad de proporcionar valor agregado a productos que están “de paso”; con ello se proporcionan oportunidades para la mano de obra local, e implica un esquema que necesariamente pasa por procesos de capacitación, entrenamiento, nuevos desarrollos de investigación y desarrollo e innovación (I&D + i), y otros factores más, que contribuyen con la sinergia del desarrollo.

La creciente demanda global de servicios ha impulsado el desarrollo y la expansión de los parques industriales, tanto en términos de infraestructura física como tecnológica. Estos parques han tenido que adaptarse para satisfacer demandas más exigentes y, como resultado, han generado nuevas industrias relacionadas. Al observar el panorama internacional, podemos ver que el crecimiento de los puertos en China ha desempeñado un papel fundamental en el desarrollo de estos parques industriales. Este crecimiento se ha extendido hacia

el interior del país, brindando oportunidades a un mayor número de ciudadanos que antes estaban excluidos o se enfrentaban a amenazas debido a la creciente competencia global. China ha logrado incorporar a más personas en los beneficios de la globalización a través de este modelo de desarrollo. Este enfoque de desarrollo chino debería llevarnos a reflexionar sobre cómo podemos implementar un esquema similar para modernizar y beneficiar a las poblaciones de las regiones montañosas y selváticas de Perú. Anteriormente, los servicios de transporte se limitaban al movimiento de mercancías de un puerto a otro. Sin embargo, en la actualidad, los puertos se han convertido en puntos intermedios de transbordo, y los servicios de transporte abarcan desde la puerta de origen hasta la puerta de destino. Esto implica la necesidad de una serie de servicios adicionales, como aduanas, transporte terrestre y almacenes, que, dependiendo de la eficiencia de cada puerto, pueden reducir significativamente los tiempos de tránsito.

El desarrollo de los puertos debe estar en función de la posible carga que se debe captar y de la evolución del transporte marítimo, la cual se centra últimamente en el desarrollo de buques portacontenedores, debido a que el transporte de contenedores se ha visto más que duplicado en la última década. No obstante, debemos analizar desarrollos recientes y, con base en el potencial de carga y en los convenios con los principales operadores logísticos y conglomerados navieros, diseñar el desarrollo portuario nacional.

Uno de los objetivos marítimos del Perú debe ser, desarrollar y convertir a un puerto peruano en puerto pivote (*hub*) regional -del Pacífico Sur- y en uno de los nodos del comercio marítimo global. Si analizamos nuestro entorno, este probable puerto pivote debería priorizar el transbordo y considerar principalmente el *foreland*, debido a que actualmente el *hinterland* de nuestros puertos está limitado por las reducidas, lentas y costosas vías de comunicación que atraviesan la cordillera de los Andes. Adicionalmente a este esquema de desarrollo, se debe tener en cuenta que los puertos pivotes requieren contar con amplios espacios portuarios (muelles y patios de maniobra) para la carga y descarga de contenedores.

En el caso de nuestros puertos, el crecimiento desordenado de las ciudades costeras, la invasión de terrenos “estratégicos” de las zonas portuarias y cierta propensión política populista a entregar títulos de propiedad en estas áreas han contribuido a reducir espacios indispensables para el crecimiento de las denominadas zonas de actividades logísticas (ZAL) adyacentes a los puertos.

Los principales puertos para el transporte marítimo a Perú son: Puerto del Callao es el más grande del país, se encuentra en la costa central y es el principal puerto de tráfico y capacidad de almacenaje. Consta de cinco muelles, once almacenes, cuatro zonas de contenedores y cinco patios de contenedores. El tráfico de contenedores en este puerto ha ido aumentando a lo largo de los años, se debe, sobre todo al aumento de demanda de exportaciones desde el extranjero. El Puerto de Matarani es el segundo puerto con mayor tráfico de Perú después del Callao. Está ubicado en el distrito de Islay, siendo uno de los tres puertos del Pacífico sur peruano. Su infraestructura es moderna y maneja diferentes tipos de cargas, dispone de dos grúas, así como servicios a los contenedores: transferencias; consolidación; Stacking; reparación; suministro de energía para contenedores refrigerados; montaje y desmontaje. Matarani está conectado al sur de Perú, Brasil, Bolivia y el Atlántico brasileño. También recibe cruceros y se está convirtiendo en puerto fijo para los cruceros del Pacífico sur, lo cual es una buena manera de darle un empujón al turismo y enseñar a los viajeros los encantos de Arequipa.

El Puerto de Paita, situado en la región de Piura al norte del país, se destaca como uno de los puertos más significativos de Perú. Su actividad principal se enfoca en el manejo de cargamentos, principalmente relacionados con productos agrícolas, minerales, pesqueros y derivados del petróleo. En los últimos años, se ha llevado a cabo una significativa expansión y mejora de las infraestructuras en el Puerto de Paita, lo que ha llevado a que se posicione como el segundo puerto más importante de Perú en términos de movimiento de contenedores de importación y exportación desde la región norte del país. Esto significa que, en contraste con el pasado, donde la mayoría de las exportaciones de Paita se dirigían al puerto de Callao, ahora Paita se ha convertido en el puerto principal para estas operaciones.

Referente a las políticas de comercio exterior peruano, Tello (2008), señala que en los últimos quince años, la política comercial externa peruana ha seguido dos estrategias claras. Primero, el apoyo dinámico al proceso de negociaciones, que culminó con la firma de acuerdos con los principales socios comerciales y continúa en futuras negociaciones con mercados potenciales; y, segundo, el diseño e implementación de planes estratégicos y operativos a favor de las exportaciones por parte de entidades gubernamentales. Estas estrategias tienen como objetivo principal dinamizar el comercio exterior, y convertirlo en motor de desarrollo económico para el país. La primera estrategia, o la política de negociaciones comerciales, tienen como objetivo aprovechar y mejorar las condiciones de acceso de los productos peruanos a los mercados internacionales. Sin embargo, teniendo en cuenta que la mayoría de negociaciones de comercio internacional han sido implementadas recientemente o aún se encuentran en su fase de negociación, el análisis de su impacto recién se realizará cuando haya mayor información. La política de fomento exportador tiene como objetivo promover la mayor producción de bienes y servicios en los mercados globales. Finalmente, para Ponce y Quispe (2010) la política de comercio exterior en el Perú ha tenido cuatro ejes centrales: medidas financieras, medidas aduaneras, promoción comercial y medidas tributarias.

2.3. Definición de términos básicos

Servicio obligatorio de practicaaje: Toda nave peruana o extranjera debe contar con un práctico a bordo al realizar cualquier maniobra en las zonas de practicaaje obligatorio, salvo si se trata de: Naves nacionales y extranjeras de arqueo bruto inferior a 350, incluidas las dedicadas exclusivamente a las actividades de pesca. Buques de la Mariana de Guerra del Perú que no efectúen tráfico comercial. Cualquier nave que efectúe movimientos en el mismo muelle, siempre y cuando ello no obligue al uso de remolcadores o de máquinas propulsoras y naves que ingresen a puertos donde la carga y descarga se realice únicamente mediante el empleo de lanchonaje.

Responsabilidad del capitán: El capitán es el único responsable por la seguridad de la nave y su tripulación durante la ejecución de las maniobras de practicaje. (Art. 193).

Información de la nave: El capitán, a solicitud del práctico, está obligado a suministrar toda la información real concerniente a las características y condición de la nave. (Art. 194).

Prestación del practicaje en zonas de practicaje obligatorio: Los prácticos solo pueden ejercer sus funciones en las zonas de practicaje obligatorio, que se indique en sus respectivas licencias y en tanto estas se encuentren vigentes. (Art. 195).

Prohibiciones: Está prohibido detener o interrumpir la prestación del servicio de practicaje durante la maniobra, bajo cualquier circunstancia, salvo orden expresa del capitán de la nave. (Art. 196.1) En lugares donde el servicio de practicaje sea obligatorio, los capitanes de las naves están prohibidos de efectuar maniobras en puerto sin contar con práctico a bordo. (Art. 196.2).

Zonas de practicaje obligatorio: Se declaran zonas de practicaje obligatorio, públicas o privadas, los puertos, terminales portuarios comerciales, amarraderos de boyas, instalaciones mixtas y áreas de alijo. Dichas zonas son determinadas por la Dirección General, teniendo en consideración las características del perfil costero, las condiciones meteorológicas e hidrográficas, la distancia entre las instalaciones portuarias, las condiciones de seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente acuático (Art. 197).

Practicaje para buques de guerra de bandera extranjera: Los buques de guerra de bandera extranjera, que se encuentren o no en tráfico comercial, deben emplear un práctico para el ingreso y salida de puerto, así como para las maniobras en el mismo. (Artículo 198).

Habilitación de prácticos por razones de fuerza mayor: La autoridad marítima nacional otorga la Licencia de Práctico Marítimo de Segunda y Práctico Marítimo de Primera para las nuevas zonas de practicaje que se establezcan y para las existentes que no cuenten con el número mínimo dispuesto, de acuerdo con lo

establecido en las normas complementarias. Para obtener estas licencias los prácticos deben contar con licencia vigente de otras zonas de practicaje y haber realizado, en simulador nacional autorizado o extranjero reconocido por la Dirección General, las prácticas de maniobra dispuestas para estas nuevas zonas (Artículo 199.1). En los casos que las zonas de practicaje obligatorio existentes no cuenten con el número mínimo dispuesto de prácticos marítimos, la Dirección General habilita a los prácticos marítimos que se requieran de las zonas de practicaje obligatorio más cercanas (Artículo 199.2).

Empleo de dos prácticos: Las naves de eslora mayor a los 200 metros están obligadas al empleo de 2 prácticos (Artículo 200).

Deberes y obligaciones de los prácticos (Art. 201): Son deberes y obligaciones de los prácticos: a) Permanecer a bordo todo el tiempo que dure la maniobra durante el desempeño de una comisión de practicaje. b) Presentar a la capitanía de puerto respectiva, el formato “reporte del práctico” firmado por el capitán de la nave, una vez finalizado el practicaje. c) Informar por escrito y por la vía más rápida a la capitanía de puerto respectiva sobre los accidentes, obstáculos u otras ocurrencias que afecten la navegación d) Denunciar ante la capitanía de puerto respectiva los actos u omisiones que impliquen violación a la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, relativos a la prestación del practicaje. e) abstenerse de prestar servicio de practicaje cuando se haya dispuesto el cierre de puerto. f) permitir que los postulantes a práctico, que cuenten con autorización de la Dirección General observen a bordo el proceso de las maniobras, refrendado con su firma su participación en el formato establecido. g) cumplir con los servicios de emergencia de auxilio a otra nave que ordene el Capitán de Puerto, salvo que atenten contra la seguridad o situaciones de fuerza mayor.

No prestación del servicio de practicaje: El práctico debe informarse del estado de los implementos de maniobra y de la condición de gobierno de la nave. Si estos no se encuentran en buen estado, se abstendrá de brindar el servicio de practicaje y pondrá el hecho en conocimiento de la capitanía de puerto (Art. 202).

Seguridad para la maniobra de practicaaje: Los Capitanes de Puerto deben velar para que la maniobra de practicaaje se realice de acuerdo a lo indicado en el estudio de maniobras correspondiente (Artículo 203).

Registro de prácticos y maniobras de practicaaje: Las capitanías de Puerto deben llevar un registro de los prácticos autorizados por la Dirección General en su jurisdicción, así como un registro de los practicaajes que realicen, revalidaciones de títulos, licencias y sanciones (Art. 204).

Regulación del Practicaaje: Existen grandes similitudes en la organización del practicaaje en los diversos países europeos, donde la prestación del servicio se hace empresarialmente por prácticos privados, los cuales desempeñan un servicio público de seguridad al tiempo que se encuentran bajo el régimen disciplinario de la Administración del Estado.

Comunicación entre el buque y la embarcación del práctico: El buque ha de comunicar con anterioridad su llegada a puerto. El sistema de radiocomunicaciones será el VHF. En algunos libros podemos encontrar las frecuencias y los canales en las que operan los prácticos en función del puerto en el que se requiera este servicio.

En el caso de comunicarse usando radiotelefonía se aconseja el uso del Vocabulario Normalizado de Navegación Marítima para Prácticos. En el supuesto de que sea de día y el buque se encuentre a la vista de la embarcación de práctico se podrá hacer uso de las señales con banderas del Código Internacional de Señales (Fig.11), siendo estas las siguientes: UA: El práctico llegará a la hora indicada. UB: Manténgase sobre la maquina o fondee hasta que llegue el práctico. H: Tengo práctico a bordo. UC: ¿Hay práctico disponible (en el lugar indicado)? G: Necesito Práctico. UE: ¿Dónde puedo tomar práctico (para destino indicado), si es necesario? UF: Siga el bote del práctico (o buque indicado), UC: Siga mis aguas. PM: Siga mis aguas (o las del buque indicado) PM 1: Póngase por la proa y marque el rumbo. UH: ¿Puede conducirme al interior del puerto?, UI: Hay demasiada mar, el práctico no puede subir a bordo. UJ: Haga un socaire por estribor para el bote del práctico. UJ 1: Haga un socaire por babor para el bote del práctico. UK: El bote del Práctico está probablemente en la demora de Ud. UK 1:

¿Ha visto el bote del práctico?, OL: ¿Se efectúa el practicaaje por radar en este puerto (o puerto indicado)?

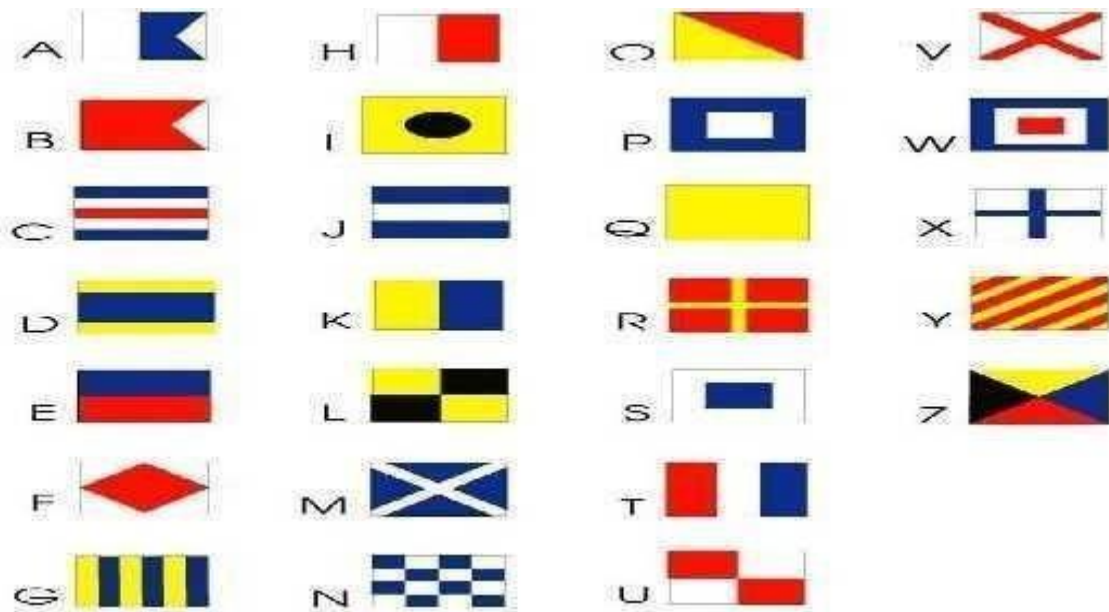


Figura 7. Banderas del código internacional de señales

Convenio Marpol: El Convenio MARPOL ha sido identificado tradicionalmente con las reglas que incorpora para la prevención de la contaminación por hidrocarburos, como consecuencia de los numerosos accidentes vinculados a buques petroleros y la repercusión social de los mismos. (Convenio MARPOL, Anexo I).

Servicio de Practicaaje: El Practicaaje marítimo es el asesoramiento brindado por el Práctico al capitán a bordo de una nave, en una zona declarada de practicaaje obligatorio, circunstancia que no afecta las atribuciones y responsabilidades del capitán, quien conserva en todo momento el mando de su nave. (Diario el Peruano, Normas Legales. Decreto Supremo N° 015-2014-DE. Capítulo V. Artículo 189. Lima, 2014, p. 538630).

Del Práctico: El Práctico es un profesional de la Marina Mercante Nacional instruido en navegación y maniobras, el mismo que debe estar autorizado por la Autoridad Marítima Nacional, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana y la propiedad en el medio acuático. (Decreto Supremo N° 015-2014-DE. Artículo 190).

Clases de practicajes: Los servicios de practicaje se dividen en: Practicaje de entrada. - Servicio que presta el práctico para conducir a un buque desde la entrada de un puerto a seguro fondeadero o amarradero en el interior del mismo. Asimismo, el practicaje de salida: es la operación inversa a la salida desde que esté el ancla a pique o largados los últimos cabos hasta que lo deje franco para iniciar su salida.

Amarre: Es el servicio que presta un práctico para dejar un buque debidamente fondeado o amarrado a un muelle o boya dentro de un puerto o su bahía; este servicio comienza desde cuando se inicia la maniobra de fondeo o la de amarre.

Desamarre: Es la operación inversa, que finaliza al estar el ancla a pique o en caso de no hallarse ésta fondeada, al largar el último cabo.

Movimiento interior: Es el servicio que un práctico presta para llevar un buque en el interior de un puerto o su bahía a otro lugar del mismo.

III. METODOLOGÍA

Según Tamayo (2003), define al marco metodológico como un sistema gobernado por el método científico todo ello con la finalidad de obtener información importante que permita entender, verificar, corregir o aplicar el conocimiento y esta a su vez relacionarlo con las hipótesis presentadas ante los problemas generados (p. 37). Asimismo, Pérez (2009) el marco metodológico nos marca el camino como el investigador desarrollará la investigación asimismo detalla el cómo se llevará a cabo el estudio planteado (p. 34). Finalmente, Sabino (1992), manifiesta que en este aspecto de la tesis los elementos participantes en la investigación requieren un tratamiento diferenciado y que vaya acorde con lo que se necesita en una investigación (p. 56). Debido a ello el marco metodológico a diferencia del marco teórico, se encarga de revisar los procesos a realizar para la investigación, no sólo analiza qué pasos se deben seguir para la óptima resolución del problema, sino que también determina, si las herramientas de

estudio que se van a emplear, ayudarán de manera factible a solucionar el problema. Se refiere a una serie de pasos o métodos que se deben plantear, para saber cómo se proseguirá en la investigación.

Con respecto al **enfoque de la investigación**, Ramírez (2009) señala que el enfoque cualitativo se aplica en el campo de las ciencias sociales y se enfocan en el proceso y significado de sus relaciones con el entorno; son de índole interpretativa (p. 43). Por otro lado, Bonilla y Rodríguez 2000 (citado en Bernal 2010), señalan que el método cualitativo o método no tradicional se orienta a profundizar casos específicos y no a generalizar. Su preocupación no es prioritariamente medir, sino cualificar y describir el fenómeno social a partir de rasgos determinantes, según sean percibidos por los elementos mismos que están dentro de la situación estudiada. De acuerdo a lo vertido por el autor arriba citado este trabajo de investigación correspondió a un enfoque de investigación cualitativa, ya que el mismo se aplicó en el campo de las ciencias sociales y su intención fue profundizar un tema específico.

En relación al **tipo de estudio**, este proyecto tendrá el tipo de estudio denominado orientada a la comprensión. Para ello se ha querido tomar como punto de referencia a Sandín (2003), quien señala que este tipo de estudio consiste primordialmente en la interacción recurrente, constante entre investigador y los datos que se presentan y están sujetos a comparaciones constantes desde un punto de vista inductivo todo esto con el único objetivo de generar o descubrir una teoría (p.123). De acuerdo a lo vertido por el autor arriba citado este trabajo de investigación correspondió a un tipo de estudio orientada a la comprensión, ya que buscó probar los supuestos y emitir conclusiones para resolver los problemas planteados.

Respecto al **diseño de la investigación**, este trabajo de investigación utilizó el diseño de investigación denominada "teoría fundamentada". por esta razón Hernández, Fernández y Babtista (2006) manifiestan que este tipo de diseños se sustentan básicamente en la interacción entre el investigador y los datos obtenidos en la propia investigación, asimismo esta teoría es de índole básica ya que las preposiciones se generan de los datos recogidos en la misma investigación, todo ello pretende darle solución a un determinado fenómeno social

(p. 24). Asimismo, Rodríguez y Valdeoriola (2007), refiere respecto al diseño de investigación denominada teoría fundamentada que esta se sustenta en el recojo de datos y su posterior análisis se da de forma aleatoria o simultánea y a su vez interactiva. Entonces tenemos esta bivalencia por un lado el análisis de datos pues ayuda a mejorar la recogida de datos y la misma nos debe servir para ir perfilando nuevos análisis (p. 61). Finalmente, Strauss y Corbin (2002) señalan que el diseño que se ha aplicado en la presente investigación ha sido la teoría fundamentada, debido a que se usó un conjunto de pasos, que mediante la inducción tuvo como consecuencia una teoría explicativa del fenómeno de estudio, donde las definiciones y las relaciones entre la información adquirida han sido generados y examinados frecuentemente hasta el término del estudio” (p. 34). Es así que en el presente trabajo de investigación se basó en el diseño de investigación denominado teoría fundamentada, ya que va a permitir generar nuevos conocimientos y así contribuir con la teoría ya existente.

Respecto a este segmento de la investigación y al ser la tesis de un enfoque cualitativo se pretende utilizar supuestos y categorías. En ese orden, pasamos a mencionar los supuestos de investigación, los mismos que reemplazan a las hipótesis.

3.1. Categorías, subcategorías y matriz de categorización

Respecto a las **categorías** del presente proyecto, tenemos en primer lugar como primera categoría: **el practicaje marítimo**, que viene siendo un servicio de Practicaje; así como el asesoramiento brindado por el Práctico al capitán a bordo de una nave, en una zona declarada de practicaje obligatorio (Decreto Supremo N° 015-2014-DE). Por otro lado, la segunda categoría se denomina: el desarrollo comercial que es un elemento vital para el **desarrollo comercial** es el Comercio marítimo internacional, en el año 2017, el comercio marítimo mundial aumento su volumen en un 4%, la mayor tasa de crecimiento registrada en los últimos cinco años, según cifras de la UNCTAD (2018) el comercio marítimo mundial alcanzó un total de aproximado de 10.700 millones de toneladas como resultado de un incremento cuya mitad prácticamente correspondió a las mercancías transportadas a granel.

A continuación, se va a definir las **subcategorías** que se desprenden de la categoría denominada “practicaje marítimo”, para ello en primer lugar se ha revisado literatura respecto a la primera subcategoría denominada **procedimiento administrativo**, ese sentido la Ley N° 27444, Ley de procedimiento administrativo (2001) señala en el título II, capítulo I y en su artículo 29 que se entiende por procedimiento administrativo al conjunto de actos y diligencias tramitados en las entidades, conducentes a la emisión de un acto administrativo que produzca efectos jurídicos individuales o individualizables sobre intereses, obligaciones o derechos de los administrados. Asimismo, la subcategoría **procedimiento normativo**, lo define el Instituto Vasco de la estadística (2018), el mismo quien señala que: es un conjunto de trámites, estructurados en fases, con una lógica de operaciones definida que soportan un proceso de negocio o expediente. Identifica el tratamiento completo de un expediente desde su inicio hasta su finalización.

En cuanto a la subcategoría **procedimiento de fiscalización**, La Ley N.º 27444, Ley de procedimientos administrativos (2001), señala en el Título II, capítulo II y en su artículo 329 que la actividad de fiscalización constituye el conjunto de actos y diligencias de investigación, supervisión, control o inspección sobre el cumplimiento de las obligaciones, prohibiciones y otras limitaciones exigibles a los administrados, derivados de una norma legal o reglamentaria, contratos con el Estado u otra fuente jurídica, bajo un enfoque de cumplimiento normativo, de prevención del riesgo, de gestión del riesgo y tutela de los bienes jurídicos protegidos y solamente por Ley o Decreto Legislativo puede atribuirse la actividad de fiscalización a las entidades; Asimismo, la SUNAT (2019), señala que es un procedimiento que la SUNAT aplica, dentro de las facultades que le asigna el Código Tributario, para determinar correctamente el cumplimiento de la obligación tributaria por parte de un contribuyente: Se encuentra a cargo de un agente fiscalizador. Se inicia mediante un requerimiento y carta autorizados, y termina con la notificación de una Resolución de Determinación que establece conformidad, deuda tributaria o una devolución de impuestos en caso se haya producido pagos en exceso. En caso se detectarán infracciones tributarias durante la fiscalización se notifican también las Resoluciones de Multa que correspondan.

TÍTULO: El practicaaje marítimo y el desarrollo comercial en el puerto del Callao

Categoría	Definición	Sub Categoría	indicadores	Definición	instrumento
El practicaaje marítimo	Perez (2010) señala que: El Practicaaje marítimo es el asesoramiento brindado por el Práctico al capitán a bordo de una nave, en una zona declarada de practicaaje obligatorio, circunstancia que no afecta las atribuciones y responsabilidades del capitán, quien conserva en todo momento el mando de su nave. (p.34)	Tratamiento administrativo	<p>Procedimiento administrativo en cuanto al desarrollo del practicaaje marítimo</p> <p>Etapas en las que tiene que ocurrir el practicaaje marítimo</p> <p>Plazos de cumplimiento para el desarrollo óptimo del practicaaje marítimo</p>	La Ley N° 27444, Ley de procedimiento administrativo (2001) señala en el título II, capítulo I y en su artículo 29 que se entiende por procedimiento administrativo al conjunto de actos y diligencias tramitados en las entidades, conducentes a la emisión de un acto administrativo que produzca efectos jurídicos individuales o individualizables sobre intereses, obligaciones o derechos de los administrados.	Entrevista
Desarrollo comercial	El desarrollo comercial en el Perú, así como en todo el mundo globalizado, tiene como pilares fundamentales el contar con factores primordiales para obtener la eficiencia que se desea. Esto es contar con una infraestructura, una superestructura y una infraestructura que sea eficiente, lo que le valdrá finalmente ser competitivos para las empresas navieras y en comparación con los principales puertos competidores de la costa oeste sudamericana. (Unctad, 2018)	Tratamiento normativo	<p>Procedimiento legal en cuanto al desarrollo del practicaaje marítimo</p> <p>Etapas en las que tiene que ocurrir el practicaaje marítimo</p> <p>Plazos de cumplimiento para el desarrollo óptimo del practicaaje marítimo</p>	El Instituto Vasco de la estadística (2018), el mismo quien señala que: es un conjunto de trámites, estructurados en fases, con una lógica de operaciones definidas que soportan un proceso de negocio o expediente. Identifica el tratamiento completo pero amparados en una norma en específico	Análisis documental (normas legales)
		Tratamiento fiscalizador	<p>Procedimiento fiscalizador en cuanto al desarrollo del practicaaje marítimo</p> <p>Etapas en las que tiene que ocurrir el practicaaje marítimo</p> <p>Plazos de cumplimiento para el desarrollo óptimo del practicaaje marítimo</p>	La Ley N° 27444, Ley de procedimientos administrativos (2001), señala en el Título II, capítulo II y en su artículo 329 que la actividad de fiscalización constituye el conjunto de actos y diligencias de investigación, supervisión, control o inspección sobre el cumplimiento de las obligaciones, prohibiciones y otras limitaciones exigibles a los administrados, derivados de una norma legal o reglamentaria, contratos con el Estado u otra fuente jurídica, bajo un enfoque de cumplimiento normativo.	Entrevista

3.2. Escenario de estudio

Según Ramallo y Roussos (2008), se refieren al escenario de investigación como la situación en la que se lleva a cabo el estudio del fenómeno. Esta situación generalmente está relacionada con factores temporales y espaciales (p. 11). En este caso, nuestra investigación se centrará en un solo escenario de estudio. Para llevar a cabo tanto las entrevistas a las autoridades administrativas como el análisis documental, hemos seleccionado como escenario de estudio a las autoridades del puerto del Callao, con la expectativa de encontrar respuestas pertinentes que contribuyan a abordar y comprender la problemática en cuestión. Además, la recopilación de datos se llevará a cabo durante el mes de agosto de 2022.

3.3. Participantes

En cuanto a los sujetos participantes en este estudio, se hizo el esfuerzo de identificar a seis (6) prácticos que desempeñan sus labores en el Puerto del Callao. Finalmente, todos ellos accedieron a colaborar con esta tesis, respondiendo a un conjunto de preguntas que constaba de dos (2) y cinco (5) cuestionamientos respectivamente. Estas preguntas habían sido previamente formuladas y registradas en una guía de entrevista. Por lo tanto, la caracterización de los individuos que participaron en el estudio quedó definida de la siguiente manera.

Tabla 01

Autoridades portuarias del Callao (capitanes de embarcación)

Nro.	Área y cargo	Nombres y apellidos	profesión	Años de experiencia
1	Puerto del Callao	Percy Salcedo Zúñiga	Práctico	24
2	Puerto del Callao	Pedro Briceño Mendoza	Práctico	22
3	Puerto del Sur	Humberto Vicuña Medrano	Práctico	25
4	Puerto del Callao	Sandro Gallet Arteaga	Práctico	23

5	Puerto del Callao	Juan Maguiña Bustos	Práctico	22
6	Puerto del Callao	Manuel Izquierdo Zelada	Práctico	21

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En lo que respecta a las técnicas utilizadas para recopilar datos en este proyecto de investigación, se emplearon las siguientes: en primer lugar, se utilizó la técnica de la Entrevista. De acuerdo con la definición de Martínez y Céspedes (2008), la entrevista se refiere al intercambio de ideas que se lleva a cabo entre el entrevistador y el sujeto bajo estudio, con el propósito exclusivo de obtener respuestas verbales a las preguntas planteadas en relación al problema en cuestión. Esta metodología nos permite obtener una comprensión más precisa y completa de la información requerida (p. 37). A través de esta técnica, se logró recopilar información en relación a las preguntas formuladas a las autoridades portuarias, tanto a los capitanes como a los prácticos, lo cual contribuyó a cumplir con los objetivos de este trabajo de investigación.

Además, se aplicó otra técnica de recopilación de datos conocida como el **Análisis de Registros Documentales**. En esta modalidad, según Herrera (2008), se nos presenta la oportunidad de seleccionar datos que sean pertinentes para nuestra investigación, lo que nos permite llegar a conclusiones más precisas y coherentes en el desarrollo de la tesis, manteniendo siempre un enfoque técnico (p. 28). De manera similar, Quintana (1996) argumenta que mediante este recurso, podemos adquirir información relevante para nuestros objetivos de investigación, lo cual engloba la descripción de eventos comunes, así como la identificación de conflictos y reacciones de las personas o la cultura objeto de análisis. Esto también nos brinda la oportunidad de entender la perspectiva y el perfil de aquellos que han redactado la información presente en diversos documentos (p. 66). La técnica de análisis documental se empleó para recopilar datos relacionados y vinculados a temas de desarrollo comercial a través de los prácticos, contenidos en las normativas legales pertinentes.

Ahora con relación a los **instrumentos de recolección de datos**. Tenemos en primer lugar a la **guía de entrevista**: a través de este instrumento de

investigación se permitió la intervención de seis (6) entrevistados, todos ellos pertenecientes al distrito del Callao, que respondieron a cinco (5) preguntas previamente elaboradas sobre el practicaje marítimo y el desarrollo comercial en dicha zona. Finalmente, tenemos al **documento**: Mediante este instrumento se logró recabar y después analizar las normas legales correspondientes al practicaje marítimo llevado a cabo en dicha zona.

3.5. Procedimiento

El proceso de investigación se inició con un análisis exhaustivo de la problemática que había sido seleccionada como objeto de estudio. El objetivo principal de esta etapa era determinar con precisión el tema específico que se investigaría. Como resultado de este proceso, se definió el título de la investigación como "El Practicaje Marítimo y su Impacto en el Desarrollo Comercial del Puerto del Callao". A continuación, se procedió a la formulación del problema de investigación, así como a la identificación de los objetivos, categorías, subcategorías y supuestos de investigación.

Posteriormente, se llevó a cabo la recopilación de información empleando la técnica del análisis documental, lo cual sirvió como base para la construcción del marco teórico de la investigación. En función de los objetivos planteados y los datos preliminares obtenidos, se determinó el tipo de investigación (básica) y se seleccionó el diseño de investigación (teoría fundamentada). Además, se eligieron las técnicas de investigación que se utilizarían, en este caso, la entrevista y el análisis documental mediante la revisión de expedientes de fiscalización. Para llevar a cabo estas técnicas, se desarrollaron los instrumentos de investigación correspondientes, como la guía de entrevista y el documento, que se utilizarían para obtener los resultados necesarios.

Los instrumentos en lo que respecta a la guía de la entrevista se formularon 5 preguntas, las que fueron aplicadas con el consentimiento de cada una de las autoridades del Puerto del Callao. En lo que respecta al instrumento del análisis documental, se revisaron 25 expedientes sobre fiscalización. Por otro lado, se consolidaron y se sistematizaron los resultados a partir de una plantilla elaborada

por el autor de proyecto. En consecuencia, discutimos resultados triangulando el mismo y para ello se utilizó fuentes como los antecedentes, las entrevistas y los expedientes de fiscalización. Finalmente se realizaron las conclusiones y recomendaciones, las mismas que se encuentran concatenadas con las preguntas y objetivos del trabajo de investigación.

3.6. Rigor científico

En cuanto al rigor científico, en lo que respecta a la validez de los instrumentos utilizados en esta investigación, esta validez se logró mediante la consulta y la opinión de profesionales expertos en el campo. Estos expertos, basándose en su amplia experiencia y conocimiento, avalaron la formulación de las entrevistas empleadas en este estudio. Del mismo modo, dieron su visto bueno a la utilización del documento de revisión de expedientes relacionados con la fiscalización. Los profesionales encargados de validar estos instrumentos fueron los siguientes:

Es importante entender que el rigor científico implica el cumplimiento de criterios establecidos por la comunidad científica y la correcta aplicación de los métodos de investigación, con el propósito de obtener resultados confiables. Este rigor implica la objetividad de la información, su veracidad y, sobre todo, la continuidad en el estudio de un campo científico, ya que, como señala Méndez (2002) citado en Pantigoso (2009), son los argumentos respaldados por procedimientos lógicos los que construyen el conocimiento científico (p. 6). Es importante reconocer que, como en cualquier ciencia, pueden existir errores. Sin embargo, al analizar la información recopilada a través de los instrumentos aplicados en esta investigación, se pudo evidenciar que los resultados se relacionan con los objetivos establecidos y contribuyen a la ampliación del conocimiento en el área de estudio de esta investigación.

Tabla 02: validación de la guía de entrevista

INSTRUMENTO	VALIDADOR	CARGO O INSTITUCIÓN DONDE LABORA	TIPO DE DOCENCIA
-------------	-----------	----------------------------------	------------------

Guía de preguntas	Edy Leonardo Riveros Tolentino	Universidad Tecnológica del Perú	Parcial
-------------------	--------------------------------	----------------------------------	---------

Tabla 03: validación de la guía de análisis documental

INSTRUMENTO	VALIDADOR	CARGO O INSTITUCIÓN DONDE LABORA	TIPO DE DOCENCIA
Documento	Edy Leonardo Riveros Tolentino	Universidad Tecnológica del Perú	Parcial

3.7. Métodos de análisis de datos

En el presente trabajo de investigación se ha utilizado el método sistemático, en ese sentido Chacón (2012) manifiesta que la función del método sistemático es ordenar la información reuniéndolos en grupos cuyo factor primario es la coherencia, esto se encuentra muy relacionado con el método deductivo toda vez que para sistematizar hay que separar los elementos de los datos recogidos, a todo esto hay que recordar que este procedimiento obedece determinados criterios de clasificación de forma tal que los elementos insertos en estos grupos se encuentren en íntima relación y todas ella revestidas de dependencia informativa (p. 27). Este método permitió analizar la información recogida a través de los instrumentos de investigación arriba expuestos, pero principalmente permitió discutir los resultados, ya que se tomó los mismos, pero de manera dispersa para después unir la información analizada y darle finalmente una valoración o apreciación unitaria. Asimismo, se ha utilizado el método hermenéutico, Este método de análisis de datos permitió emitir juicio de valor sobre los diversos aspectos suscitados en esta tesis. Específicamente respecto a las entrevistas realizadas los capitanes y los prácticos del puerto del Callao, los mismos que manifestaron su punto de vista sobre el problema de investigación que se les planteó en su momento.

Finalmente, se la utilizado el método exegético, a través de este método de análisis datos denominado el método exegético se buscó interpretar las diversas normas jurídicas expuestas en esta tesis y que sirvieron para responder a los

objetivos de la investigación. Normas como el Código Civil, la constitución Política del Perú; el MARPOL, normas internacionales como la Declaración de los Derechos Humanos, la Convención sobre los Derechos del Niño, Los derechos del niño y del adolescente.

3.8. Aspectos éticos de investigación

Con referencia a los aspectos éticos en investigación esta tesis conlleva el tipo de personalidad del tesista, viene no solamente desde la elaboración de un hecho problemático como objeto de investigación de carácter relevante, si no también, en que el objeto de estudio planteado debe ser único, es decir no debe evidenciarse vestigios de copia o plagio a otras investigaciones dado que el hecho de encontrar tesis relacionadas al tema propuesto no conlleva necesariamente al plagio más aún si la información que se traslada en la presente investigación cuenta con las respectivas referencias y el cumplimiento de los estilos de las normas APA por lo que el presente trabajo no es un mero plagio. Así mismo, se contó con el asesoramiento y dirección del docente metodólogo, siguiendo los lineamientos de los parámetros establecidos en el reglamento de la Universidad Nacional del Callao, siendo respetuosos de la ética que los rige.

V. RESULTADOS

Resultados utilizando la técnica de la entrevista

A continuación, se realizará la descripción de los resultados de la presente investigación utilizando la técnica de la entrevista y tomando como referencia a autoridades portuarias relacionadas al practicaje marítimo y el desarrollo comercial en el puerto del Callao, para ello se ha querido iniciar con los resultados obtenidos y vinculados al **objetivo específico 1**, el mismo que busca explicar el tratamiento administrativo que le otorgan las autoridades portuarias al practicaje marítimo como elementos generador para el desarrollo comercial de del puerto del Callao. A continuación, se presentan los siguientes resultados.

Respecto a la **subcategoría tratamiento administrativo** y a manera de responder el objetivo específico uno se ha organizado la información en base a dos preguntas, dando cuenta de la primera de ellas que consistió en conocer cuán céleres son los plazos de inicio y cierre cuando se trata de un proceso administrativo referido al practicaje marítimo en el puerto del Callao, a partir de ello se obtuvo como resultados que todos los entrevistados señalan que los plazos de inicio y cierre cuando se trata de un proceso administrativo referido al practicaje, no son céleres. Además, en cuanto a si las autoridades portuarias del Callao le otorgan un desarrollo óptimo en el plano administrativo al practicaje marítimo en el puerto del Callao, todos los entrevistados señalan que no existe un desarrollo óptimo en el plano administrativo al practicaje marítimo en el puerto del Callao. En base a lo recogido por las entrevistas se tiene como resultado del objetivo específico 1, que todos los entrevistados señala que no existe un tratamiento administrativo adecuado respecto al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial en el puerto del Callao, esto se colige ya que los trámites no son céleres, tampoco tienen un desarrollo óptimo en el plano administrativo.

En consecuencia, los trámites administrativos en lo que respecta a todo lo concerniente al practicaje marítimo en el puerto del Callao se encuentra en un proceso de iniciación, por lo mismo y a la luz de los resultados de esta tesis,

todavía existen falencia como la burocracia desmedida que hacen que los trámites sean lentos, cansinos muchos de ellos, esto finalmente estaría generando un desarrollo menor en el tema administrativo. A continuación, señalaremos algunos detalles recabados en la siguiente tabla:

Tabla 04

Resultados del objetivo específico 1

preguntas	Tratamiento administrativo inadecuado	Tratamiento administrativo adecuado
¿Cuán céleres son los plazos de inicio y cierre cuando se trata de un proceso administrativo referido al practicaaje en el puerto del Callao?	Todos los entrevistados señalan que los plazos de inicio y cierre cuando se trata de un proceso administrativo referido al practicaaje, no son céleres	No existe información
¿Las autoridades portuarias del Callao le otorgan un desarrollo óptimo en el plano administrativo al practicaaje marítimo en el puerto del Callao?	Todos los entrevistados señalan que no existe un desarrollo óptimo en el plano administrativo al practicaaje marítimo en el puerto del Callao	
Resultado parcial del objetivo específico 1	Todos los entrevistados señala que no existe un tratamiento administrativo adecuado respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el Callao, esto se colige ya que los trámites no son céleres, tampoco tienen un desarrollo optimo en el plano administrativo	Sin datos

Descripción de la tabla 04: Se puede apreciar que, de todos los entrevistados al establecer las preguntas sobre si cuán céleres son los plazos de inicio y cierre cuando se trata de un proceso administrativo referido al practicaaje en el puerto del Callao y si las autoridades portuarias del Callao le otorgan un desarrollo óptimo en

el plano administrativo al practicaje marítimo en el puerto del Callao; se observa que todos los entrevistados señala que no existe un tratamiento administrativo adecuado respecto al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial en el puerto del Callao, esto se colige ya que los trámites no son céleres, tampoco tienen un desarrollo óptimo en el plano administrativo.

Con relación a la **subcategoría tratamiento normativo legal** que comprende el **objetivo específico 2** y que consiste en explicar el tratamiento normativo que le otorgan las autoridades portuarias al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao. En consecuencia, se han obtenido los siguientes resultados a partir de la tercera pregunta: ¿Cómo se está realizando y aplicando el practicaje marítimo en el marco de la Ley 658 - 2002?

Para responder al objetivo específico 2 se realizaron dos preguntas, la primera de ellas consistió en cómo se está realizando y aplicando el practicaje marítimo en el marco de la Ley 658 - 2002, se obtuvo como resultados que todos los entrevistados existe poco uso y aplicación de la ley 658 – 2002 en el ámbito del practicaje marítimo en el puerto del Callao. Asimismo, y en relación a la segunda pregunta que consistió en saber si existe una norma específica que regule de manera adecuada y eficiente todo lo que respecta al practicaje marítimo. Se obtuvo como resultados que todos los entrevistados no existe norma legal específica; existen normas, pero estas son muy generales por lo tanto al no estar contextualizadas no se ajustan a la realidad de entorno, ello conlleva que no sea adecuado su aplicación y uso. A continuación, señalaremos algunos detalles recabados para las dos preguntas señaladas anteriormente:

Tabla 05

Resultados del objetivo específico 2

preguntas	Tratamiento normativo inadecuado	Tratamiento normativo adecuado
¿Cómo se está realizando y aplicando el practicaaje marítimo en el marco de la Ley 658 - 2002?	Existe poco uso y aplicación de la ley 658 – 2002 en el ámbito del practicaaje marítimo en el puerto del Callao	No existe información
¿existe una norma específica que regule de manera adecuada y eficiente todo lo que respecta al practicaaje marítimo?	No existe normal legal específica; existen normas, pero estas son muy generales por lo tanto al no estar contextualizadas no se ajustan a la realidad de entorno, ello conlleva que no sea adecuado su aplicación y uso	
Resultado parcial del objetivo específico 2	Considerando las respuestas de los entrevistados, donde todos ellos han señalado que no existe un tratamiento adecuado respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao; primero porque la ley 658 – 2002 es de poco uso ya aplicación y luego porque las pocas normas legales existentes son muy generales	Sin datos

Descripción de la tabla 05: Se puede apreciar que, de todos los entrevistados al establecer las preguntas sobre si Cómo se está realizando y aplicando el practicaaje marítimo en el marco de la Ley 658 – 2002 y si existe una norma específica que regule de manera adecuada y eficiente todo lo que respecta al practicaaje marítimo; se observa que todos los entrevistados señala que no existe un tratamiento adecuado respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao; primero porque la ley 658 –

2002 es de poco uso ya aplicación y luego porque las pocas normas legales existentes son muy generales.

Con relación a la **subcategoría tratamiento fiscalizador** que comprende el **objetivo específico 3** que consiste en explicar el tratamiento fiscalizador que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo, se ha desarrollado la pregunta cómo se está realizando la fiscalización referida al practicaaje en el puerto del Callao, se obtuvo como resultados que todos los entrevistados en mención consideran que no existe una correcta fiscalización referida al practicaaje marítimo en el puerto del Callao. A continuación, señalaremos algunos detalles recabados para la pregunta señalada anteriormente:

Tabla 06

Resultados del objetivo específico 3

preguntas	Tratamiento fiscalizador inadecuado	Tratamiento fiscalizador adecuado
¿Cómo se está realizando la fiscalización referida al practicaaje en el puerto del Callao?	Para los entrevistados en mención consideran que no existe una correcta fiscalización referida al practicaaje marítimo en el puerto del Callao	No existe información
Resultado parcial del objetivo específico 3	entrevistados señalaron que no existe una correcta fiscalización referida al practicaaje marítimo en el puerto del Callao	Sin datos

Resultados utilizando la técnica análisis documental

A continuación, se realizará la descripción de los resultados de la presente investigación utilizando la técnica del análisis documental, para ello se ha querido iniciar tomando como referencia los resultados obtenidos y vinculados al **objetivo específico 2** donde se busca explicar el tratamiento normativo legal que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento

generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao, se tiene a partir de la revisión de 6 normas legales vinculadas al practicaje marítimo los siguientes resultados.

Tabla 07

Respuestas al objetivo específico 3

Nombre y tipo de normal legal	cita	interpretación	calificación
Decreto Supremo que reglamenta la ley referida a los prácticos	El capitán es el único responsable por la seguridad de la nave y su tripulación durante la ejecución de las maniobras de practicaje	Como podemos observar la norma legal en mención no señala el tratamiento normativo legal que las autoridades portuarias le estarían brindando al practicaje marítimo para el desarrollo comercial del puerto del Callao	Tratamiento normativo legal inadecuado
Reglamento de Acceso para los Servicios de Practicaje y Remolcaje	El servicio de Practicaje es un servicio esencial, el cual tiene como propósito asesorar al Capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarrotamiento,	Como podemos observar la norma legal en mención no señala el tratamiento normativo legal que las autoridades portuarias le estarían brindando al practicaje marítimo para el desarrollo comercial del puerto del Callao	Tratamiento normativo legal inadecuado
Resolución de Consejo Directivo N° 043-2011-CD-OSITRAN	desalojamiento y maniobras de giro en rada de operaciones, de las naves que hagan uso de las infraestructuras en el mercado del Puerto del Callao		
Modifican Norma de Practicaje Marítimo y de los Prácticos Marítimos Resolución Directoral N° 189-2019	Artículo 1º.- Establecer la nueva Zona de Practicaje Obligatorio ZPB10-A, comprendida por el terminal denominado Monoboya - La Pampilla, de propiedad de la empresa REPSOL, ubicada dentro de la Zona de Practicaje obligatorio	La norma en mención aborda de manera muy general lo referido al practicaje marítimo y como este podría generar un desarrollo comercial en el Puerto del Callao	Tratamiento normativo legal inadecuado

MGP/DGCG	ZPB10 en la Zona de La Pampilla, en el distrito de Ventanilla de la Provincia Constitucional del Callao		
Aprueban la Norma del Practicaje Marítimo y de los Prácticos Marítimos RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 1186-2016 MGP/DGCG	Artículo 3°.- Otorgar a los propietarios y armadores de embarcaciones existentes dedicadas al transporte de prácticos marítimos, un plazo de doce meses para adecuar sus embarcaciones a las especificaciones técnicas y operativas contenidas en el Apéndice "G" del Anexo de la presente Resolución Directoral a fin de obtener su inscripción en la capitanía de puerto de la jurisdicción donde realicen sus operaciones.	La norma en mención aborda de manera muy general lo referido al practica je marítimo y como este podría generar un desarrollo comercial en el Puerto del Callao	Tratamiento normativo legal inadecuado
Establecen criterios para el cálculo de la cantidad mínima de Prácticos para cada zona de Practicaje Obligatorio. RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 0678-2008/DCG	Establecer para el cálculo de la cantidad mínima de Prácticos para cada Zona de Practicaje Obligatorio, los criterios que se dictan a continuación: e) los administrados que ostentaron la categoría de práctico naval de la Base Naval del Callao que soliciten la obtención de licencia como practico marítimo para la zona de Practicaje en	los administrados que ostentaron la categoría de práctico naval de la Base Naval del Callao que soliciten la obtención de licencia como practico marítimo para la zona de Practicaje en	Tratamiento normativo legal inadecuado
RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 0351-2007/DCG	Establecer la categoría para ser considerado prácticos	La norma en mención aborda de manera muy general lo referido al practica je marítimo	
Resultado parcial del	Como se puede apreciar de las 6 normas legales analizadas y referidos al Resultado del practica je marítimo en el puerto del Callao, se ha podido recabar que ningún objetivo específico de ellas mantiene un direccionamiento al desarrollo comercial del puerto en mención a partir de una correcta adecuación del practica je marítimo. Por ende, su		

objetivo específico 3	abordaje es muy sesgado y muy general (TRATAMIENTO NORMATIVO INADECUADO)
-----------------------	--

Compendio final de los resultados de la tesis

A continuación, se realizará la descripción de los resultados finales de la presente investigación en base a lo recopilado tanto por las técnicas de investigación como son la entrevista como la técnica de análisis documental, para ello se toma como referencias al objetivo general y los objetivos específicos. A partir de ello se tienen los siguientes resultados:

Tabla 08

Compendio y resultado final del trabajo de investigación

la entrevista		
Objetivo específico 1	Tratamiento administrativo inadecuado	Tratamiento administrativo adecuado
Explicar el tratamiento administrativo que le otorgan las autoridades portuarias al practica je marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.	Todos los entrevistados señala que no existe un tratamiento administrativo adecuado respecto al practica je marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial en el puerto del Callao, esto se colige ya que los trámites no son céleres, tampoco tienen un desarrollo óptimo en el plano administrativo	No existe información
Resultado final del objetivo específico 1	Ningún entrevistado ha señalado que exista un correcto tratamiento administrativo del practica je marítimo y su vinculación con el desarrollo comercial en el puerto del Callao	
Objetivo Específico 2	Tratamiento normativo inadecuado	Tratamiento normativo adecuado
Explicar el tratamiento normativo que le otorgan las autoridades portuarias al practica je Podemos	La entrevista	
	Sin datos marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao	Considerando las respuestas de los entrevistados, donde todos ellos han señalado que no existe un tratamiento adecuado respeto al practica je marítimo como elemento generador para

concluir y a partir de las opiniones de los entrevistados que no existe un tratamiento administrativo adecuado por su falta de celeridad y exagerada burocracia	el desarrollo comercial del puerto del Callao; primero porque la ley 658 – 2002 es de poco uso ya aplicación y luego porque las pocas normas legales existentes son muy generales	
	Análisis documental	
	Como se puede apreciar de las 6 normas legales analizadas y referidos al practicaje marítimo en el puerto del Callao, se ha podido recabar que ninguna de ellas mantiene un direccionamiento al desarrollo comercial del puerto en mención a partir de una correcta adecuación del practicaje marítimo. Por ende, su abordaje es muy sesgado y muy general	No se reporta información
Resultado final del objetivo específico 2	Podemos concluir y a partir de las opiniones de los entrevistados y el análisis de las 6 normas legales vinculadas al practicaje marítimo que no existe un correcto tratamiento normativo legal relacionado al practicaje marítimo y en relación al desarrollo comercial del puerto del Callao No existe norma legal que permita el correcto tratamiento normativo legal del practicaje marítimo y vinculación con el desarrollo comercial en el puerto del Callao	
Objetivo Específico 3	Tratamiento fiscalizador inadecuado	Tratamiento fiscalizador adecuado
	La entrevista	
	Según las respuestas emitidas, todos los entrevistados señalaron que no existe una correcta fiscalización referida al practicaje	No existe información
Resultado final del objetivo específico 3	Podemos concluir y a partir de las opiniones de los entrevistados que no existe un correcto tratamiento fiscalizador del practicaje marítimo y en relación al desarrollo comercial del puerto del Callao exista un correcto tratamiento fiscalizador del practicaje marítimo y su vinculación con el desarrollo comercial en el puerto del Callao	

--	--

CONCLUSION Objetivo general Explicar la percepción que tienen las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao. Tomando en consideración los resultados de la presente tesis, debo decir que respecto al tratamiento administrativo, este viene siendo lento y burocrático; asimismo, con relación al tratamiento normativo legal, no se cuenta en la actualidad con norma legal específica que permita vincular el practicaaje marítimo con el desarrollo comercial del Puerto del Callao y finalmente, respecto al tratamiento fiscalizador, las opiniones de los entrevistados en su totalidad señalaron que no cuentan con un plan de fiscalización que pueda ayudar a generar ese espacio que permitan luego vincular el practicaaje marítimo con el desarrollo comercial del puerto del Callao. En consecuencia, se puede concluir que las autoridades portuarias tienen una percepción negativa respecto al practicaaje marítimo en su vinculación con el desarrollo comercial del puerto Callao

VI. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En cuanto al rigor científico, en lo que respecta a la validez de los instrumentos utilizados en esta investigación, esta validez se logró mediante la consulta y la opinión de profesionales expertos en el campo. Estos expertos, basándose en su amplia experiencia y conocimiento, avalaron la formulación de las entrevistas empleadas en este estudio. Del mismo modo, dieron su visto bueno a la utilización del documento de revisión de expedientes relacionados con la fiscalización. Los profesionales encargados de validar estos instrumentos fueron los siguientes:

Es importante entender que el rigor científico implica el cumplimiento de criterios establecidos por la comunidad científica y la correcta aplicación de los métodos de investigación, con el propósito de obtener resultados confiables. Este rigor implica la objetividad de la información, su veracidad y, sobre todo, la continuidad en el estudio de un campo científico, ya que, como señala Méndez (2002) citado en Pantigoso (2009), son los argumentos respaldados por procedimientos lógicos los que construyen el conocimiento científico (p. 6). Es importante reconocer que, como en cualquier ciencia, pueden existir errores. Sin embargo, al analizar la información recopilada a través de los instrumentos aplicados en esta investigación, se pudo evidenciar que los resultados se relacionan con los objetivos establecidos y contribuyen a la ampliación del conocimiento en el área de estudio de esta investigación.

En el marco de la opinión personal y tomando en consideración el objetivo específico 1 el practicaje marítimo en lo que respecta el tratamiento administrativo contiene y esto lo puedo aseverar demasiada burocracia en los tramites documentarios para obtener licencia, renovaciones, procedimientos y el número de maniobras solicitadas para obtener licencia de operación en una determinada zona portuaria. Se pueden establecer embarques de turno para que el practicaje

se trabaje en forma rotativa, originando un reparto equitativo del trabajo permitiendo al práctico trabajar con diferentes buques.

En referencia a los resultados del objetivo específico 2 y tomando en consideración la discusión con los antecedentes de investigación de esta tesis para poder explicar la función jurídica se ha obtenido lo siguiente: Tomando como referencia lo señalado por Iñaki (2013), manifiesta que se constata que, para la prestación del servicio de practicaaje en cada puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente otorga una única licencia a la Corporación de Prácticos que habitualmente ha venido ocupándose de esta prestación, de forma que todavía no existe la competencia intra portuaria pretendida por el legislador. Asimismo, Zamora (2016) precisa que el reconocimiento del practicaaje en la seguridad marítima por parte de la Unión Europe” menciona que el practicaaje, es un servicio extraordinariamente regulado por la sencilla razón de que se trata de un servicio de carácter público, esencial para garantizar las operaciones portuarias. A raíz de los resultados obtenidos en esta tesis, donde se ha tomado tanto las entrevistas como la revisión de la normativa legal, se concluye que existen normas muy generales que no abordan su especificidad y no ayudan finalmente a direccionar al practicaaje hacia el desarrollo de los puertos. En ese sentido esta tesis se confirma con lo señalado por Iñaki donde señala el mismo que existe una única licencia portuaria, es decir norma muy general. Pero se contradice con los resultados obtenidos por Zamora donde este último señala que al ser un el practicaaje una actividad extraordinaria este mismo debería estar regulado en todos sus fueros. Ahora tomando en consideración lo mencionado por los entrevistados y la revisión de la normativa legal y en el marco de la discusión interna, se puede decir que en este caso todos los entrevistados han señalado que existe un inadecuado tratamiento administrativo. En ese sentido se obvia la discusión interna

En el marco de la opinión personal y tomando en consideración el objetivo específico 2 el practicaaje marítimo en lo que respecta el tratamiento normativo, no existe ninguna formalidad para que se regulen los procedimientos de practicaaje debido a la existencia de muchas empresas de practicaaje que ofrecen diferentes

tarifas promoviendo la ley de oferta y demanda de una forma indiscriminada e injusta para las empresas que se esfuerzan por trabajar de manera formal.

En relación a los resultados del objetivo específico 3 y al considerar la discusión con los antecedentes de investigación presentados en esta tesis para explicar la función jurídica, se obtuvieron los siguientes hallazgos: lañez (2018) plantea que el Capitán de Puerto tenía entre sus responsabilidades el control del tráfico marítimo y la actividad marítima en el Puerto de Sevilla y su Ría. Estas tareas, que actualmente son desempeñadas por los Prácticos de Puerto, permiten la navegación segura de las embarcaciones desde la desembocadura del Guadalquivir hasta su atraque en la zona portuaria de Sevilla. Por otro lado, Bautista (2016) menciona que la función principal de los Prácticos de Puerto sigue siendo asesorar al capitán y guiarlo cuando sea necesario para garantizar la seguridad del buque, del puerto de entrada o salida, de las instalaciones portuarias, del medio ambiente, y, por supuesto, de la vida humana. Para llevar a cabo este servicio, es esencial que exista una comunicación fluida entre todas las partes involucradas a fin de evitar malentendidos.

Sin embargo, estos planteamientos contradicen los resultados obtenidos en este trabajo de investigación, donde se concluye que todos los entrevistados han señalado la existencia de una fiscalización inadecuada, la cual eventualmente afectaría la calidad del servicio de practicaje marítimo y, en consecuencia, el desarrollo comercial en el Puerto del Callao. Teniendo en cuenta las opiniones de los entrevistados y en el contexto de la discusión interna, se puede afirmar que en este caso, todos los entrevistados han destacado la insuficiencia en la fiscalización. Por lo tanto, se descarta la discusión interna en este contexto.

En el marco de la opinión personal y tomando en consideración el objetivo específico 3 el practicaje marítimo en lo que respecta en el tratamiento fiscalizador existe la competencia desleal debido a que algunas empresas de practicaje no escatiman a hacer más cantidad de maniobras por obtener más ganancias a nivel personal poniendo en riesgo la seguridad de las naves e instalación portuaria que puede conllevar a gran riesgo la seguridad por la falta de control de la entidad siendo que solicitan hasta 3 maniobras en un día cuando

deberían ser idealmente dos debería haber un tope de maniobras diario, semanal y mensual para evitar la fatiga física y cansancio mental de los prácticos que se someten a este sistema comercial sin control.

CONCLUSIONES

PRIMERO: Al analizar el objetivo específico 1 respecto al tratamiento administrativo del practicaaje marítimo para el desarrollo comercial del puerto del Callao, se ha podido concluir que no existe un tratamiento administrativo adecuado respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial en el puerto del Callao, esto se colige ya que los trámites no son céleres, tampoco tienen un desarrollo óptimo en el plano administrativo.

SEGUNDO: Considerando lo planteado como objetivo específico 2 referente al tratamiento normativo legal del practicaaje marítimo para el desarrollo comercial del puerto del Callao, se puede concluir que no existe un tratamiento adecuado respeto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao; primero porque la ley 658 – 2002 es de poco uso ya aplicación y luego porque las pocas normas legales existentes son muy generales

TERCERO: La conclusión a la que he llegado respecto al objetivo específico 3 relacionado al tratamiento fiscalizador del practicaaje marítimo para el desarrollo comercial del puerto del Callao se concluye que no existe una correcta fiscalización referida al practicaaje marítimo en el puerto del Callao.

CUARTO: Finalmente y en el marco del objetivo general que consiste en explicar la percepción que tienen las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo del puerto del Callao y tomando como referencia los objetivos específicos, esto es el tratamiento administrativo, normativo y fiscalizador y a partir de los resultados obtenidos se concluye las autoridades portuarias se refieren que no existe un correcto tratamiento tanto administrativo, normativo ni fiscalizador.

RECOMENDACIONES

PRIMERO: Respecto al tratamiento administrativo sugiero la creación de una junta evaluadora la misma que debe estar instalado en una oficina concertada anexa y autónoma a DICAPI y que reúna a los prácticos marítimos en sus tres categorías: expertos, primera y segunda, en una sola entidad evaluadora con dos representantes de cada categoría que garanticen el profesionalismo, eficiencia y eficacia de los prácticos para el trabajo a realizar para garantizar la seguridad de las maniobras, naves e instalaciones portuarias en la costa del Perú.

SEGUNDO: Respecto al tratamiento normativo sugiero crear normas legales para que esta junta evaluadora vea la luz y de este modo se regulen las actividades de practica de una forma organizada y que contemple la igualdad y equidad en la distribución de las labores para cada empresa de acuerdo a las normativas de las entidades como DICAPI (Dirección General de Capitanías y Guardacostas y APN (Autoridad Portuaria Nacional).

TERCERO: Respecto al tratamiento fiscalizador sugiero que se cree una oficina de fiscalización la misma que debe ser dependiente de la oficina concertada y autónoma a DICAPI, el que finalmente respalde las normas creadas y dadas con antelación en todo lo que respecta a supervisión, control o inspección sobre el cumplimiento de las obligaciones, prohibiciones y otras limitaciones exigibles a los administrados y así garantizar la eficiencia en la labor del practica.

CUARTO: Finalmente, con la creación de esta oficina concertada y autónoma a DICAPI y tomando en consideración la normativa legal referido a temas de fiscalización y temas administrativos, el practica marítimo para el desarrollo comercial en el Puerto del Callao va a mejorar considerablemente. Asimismo, anexo a ello sugiero planificar las operaciones con antelación las operaciones lo que origina varios beneficios como reducir la incertidumbre y minimizar los riesgos, dar solución a los problemas antes de que se produzcan lo cual supone un ahorro en costes lo que conlleva un incremento en la rentabilidad. También detectar necesidades antes de que se presenten lo cual permite un gran control. Esto permite focalizar la atención en los objetivos y su consecución e implica una

mejor toma de decisiones. Como aseveración final sabemos que desarrollo comercial es una pieza fundamental para exportar e importar mercancía ya que su versatilidad y capacidad son las características que lo hacen indispensable en el comercio internacional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Álava, H., Pinargote, G., zurita y Mejía, M. (2009) *proyecto para retomar en su totalidad el servicio de practica de la autoridad portuaria de Guayaquil.*

[tesis de pregrado, Escuela Superior Politécnica del Litoral] Repositorio institucional

<https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/4839/1/7568.pdf>

Arias, M. y Giraldo, C. (2011) el rigor científico en la investigación cualitativa. Colombia. *Revista investigación y educación en enfermería*, 29 (3), 500 – 514. <https://www.redalyc.org/pdf/1052/105222406020.pdf>

APN (Autoridad Portuaria Nacional).

Bartesaghi, I y Melgar, N. (2014) análisis del proceso de convergencia iniciado entre la Alianza de pacífico y el Mercosur. *Konrad Adenauer Stiftung*. 23(11)
file:///C:/Users/Edy%20Riveros/Downloads/Analisis_del_proceso_de_convergencia.pdf

Bernal-Meza, R. (2013) Modelos o esquemas de integración y cooperación en curso en América Latina (UNASUR, Alianza del Pacífico, ALBA, CELAC): una mirada panorámica. *Ibero-amerikanisches institut*. https://biblioteca.clacso.edu.ar/Alemania/iai/20161117032353/pdf_1393.pdf

Briceño, J. (2013). Ejes y modelos en la etapa actual de la integración económica regional en América latina. *Scielo*. 9 (39).
<https://www.scielo.cl/pdf/rei/v45n175/art01.pdf>

Bravo, A. (2018) *El servicio portuario de practica en España*. [tesis de postgrado, Universidad Pontificia católica de comillas Madrid] Repositorio institucional.
<https://repositorio.comillas.edu/jspui/handle/11531/31156>

Brousset, J. (1998) los Intereses Marítimos en el Perú. *Revista PUCP*. 5 (11).
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/agendainternacional/article/view/7201/7404>

Constitución Política del Perú (1993). Lima, Perú.

Choca, I., López, K. y Freire, F. (2019) Marketing relacional para fidelizar a los clientes de baratodo S.A. en la ciudad de Guayaquil. *Revista Observatorio de*

la Economía Latinoamericana, [Marketing relacional para fidelizar a los clientes de Baratodo S.A. \(eumed.net\)](#)

Chacón, J. (2012). *Material del curso de técnicas de investigación jurídica*. México.

Decreto Supremo N° 015-2014-DE del 26-11-2014 *dicta las normas complementarias que permitan el eficiente funcionamiento y desarrollo del servicio de practicaje*"

DICAPI (Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Gómez, S. (2012). *Metodología de la investigación*. México: Red Tercer Milenio

Hernández, R. Fernández, C. Baptista, P. (2006). *Metodología de la investigación*. México: 2006.

Herrera, J. (2008). *La investigación cualitativa*. Recuperado de [tps://juanherrera.files.wordpress.com/2008/05/investigacion-cualitativa.pdf](https://juanherrera.files.wordpress.com/2008/05/investigacion-cualitativa.pdf)

IMPA (International Maritime Pilot Association.

Instituto Vasco de la estadística (2018) procedimiento administrativo
la SUNAT (2019) procedimientos de SUNAT.

Ley N° 27444, Ley de procedimiento administrativo (2001) señala en el título II, capítulo I y en su artículo 29

Martínez, B. y Céspedes, N. (2008). *Metodología de la investigación estrategias para investigar*. Lima: Libro Amigo.

OMI (Organismo Marítimo Internacional Nautical Institute of London.

Rodríguez, M. (2019) *practicaje* [tesis de pregrado, Universidad de la Laguna] Repositorio institucional.
<https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/14565/PRACTICAJE.pdf?sequence=1>

Iñaki, A. (2013) *las peculiaridades jurídicas del servicio y contrato de practicaje*. [tesis de postgrado, Universidad pública de Navarra] Repositorio

institucional.

https://www.unavarra.es/sites/actualidad/contents/noticias/2013/05/10/_x003_130510-TesisI%C3%B1akiZu.html

Pérez, A. (2009). *Guía metodológica para anteproyectos de investigación*. Caracas: Fedupel.

Quintana, A. (1996). *Un modelo de aproximación empírica a la investigación en psicología y ciencias humanas*. Lima: UNMSM

Ramírez, A. (2009). *Metodología de la investigación científica*.

Ramallo, M. y Roussos, A. (2008) *Lo cualitativo, un modelo para la comprensión de los métodos de investigación*. Universidad de Belgrado.

Rivera-Batiz, L. y Romer, P. (1991). Economic integration and endogenous growth. *The Quarterly Journal of Economics*, 106 (2), 531-555. <https://www.jstor.org/stable/2937946>

Rodríguez, D. y Valldeorola, J. (2007) *Métodos y técnicas de investigación en línea*. Barcelona: Universidad Oberta de Catalunya.

Sabino, C. (1992). *El proceso de investigación*. Caracas: Editorial: Panap

Sandín, E. (2003). *Investigación cualitativa en educación, fundamentos y tradiciones*. Madrid: Mc Graw and Hill.

Strauss, a. Corbin, J. (2002). *Bases de la investigación cualitativa, técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*. Universidad de Antioquía.

Tamayo. M. (2003). *El proceso de la investigación Científica*. México: Noriega.

Zamora, J. (2016) El Reconocimiento del Practicaje en la Seguridad Marítima por parte de la Unión Europea. *Naucher global*. <https://www.naucher.com/sobre-el-reconocimiento-del-practicaje-en-la-seguridad-maritima-por-parte-de-la-union-europea/>

ANEXOS

ANEXO 1

BASE DE DATOS

Matriz de comparación de datos e interpretación de resultados

3.1. Descripción de los resultados

Descripción de resultados: técnica de la entrevista

A continuación, se realizará la descripción de los resultados de la presente investigación utilizando la técnica de la entrevista y tomando como referencia a

autoridades portuarias relacionadas al practicaaje marítimo y el desarrollo comercial en el puerto del Callao, para ello se ha querido iniciar con los resultados obtenidos y vinculados al **objetivo específico 1**, el mismo que busca explicar el tratamiento administrativo que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elementos generador para el desarrollo comercial de del puerto del Callao. A continuación, se presentan los siguientes resultados.

Tabla 09

Respuesta de las autoridades portuarias respecto a la 1ra pregunta

entrevistados	Respuesta de los entrevistados
Salcedo Zúñiga	<u>Los plazos de inicio y cierre son procesos muy lentos.</u> Hay que enviar un correo por el cual el agente marítimo solicita el servicio de práctico y es entonces cuando un proceso engorroso se activa.
Briceño Mendoza	<u>Normalmente demoran lo acordado,</u> pero no informan oportunamente si el proceso presenta inconvenientes de último momento
Maguiña Medrano	<u>Lentos en el proceso documentario y administrativo.</u> El sistema del practicaaje se ralentiza por los diversos entes administrativos.
Gallet Arteaga	<u>Los plazos de inicio son medianamente céleres</u> de acuerdo a los procesos administrativos establecidos, pero deben agilizarse en la etapa de cierre
Izquierdo Zelada	<u>Los procesos administrativos referidos al practicaaje marítimo en el Puerto del Callao no son céleres</u> debido a múltiples factores de índole administrativo.
Maguiña Bustos	<u>Los plazos</u> serían céleres partiendo del hecho que el proceso administrativo sea menos burocrático; por lo tanto, <u>no son céleres.</u>

Análisis de la primera pregunta

A continuación, analizaremos las respuestas de los entrevistados en cuanto a la primera pregunta del trabajo de investigación. En ese sentido podemos observar que todos los entrevistados han señalado que los plazos de inicio y cierre del proceso administrativo referido al practicaaje marítimo en el puerto del Callao no son para nada céleres. A ello el entrevistado Maguiña Bustos reafirma su opinión

señalando que el tema burocrático es el principal factor para que el tema de la celeridad sea un obstáculo finalmente.

Tabla 10

Extracto y resumen de respuestas a la 1ra pregunta

¿Cuán céleres son los plazos de inicio y cierre cuando se trata de un proceso administrativo referido al practicaaje en el puerto del Callao?			
Entrevistados	Extracto	Resumen	Indicador
Salcedo Zúñiga	Los plazos de inicio y cierre son procesos muy lentos.	Todos los entrevistados señalan que los plazos de inicio y cierre cuando se trata de un proceso administrativo referido al practicaaje, no son céleres.	Tratamiento administrativo inadecuado
Briceño Mendoza Maguiña Medrano	Normalmente demoran lo acordado, Lentos en el proceso documentario y administrativo.		
Gallet Arteaga	Los plazos de inicio son medianamente céleres.		
Izquierdo Zelada	Los procesos administrativos referidos al practicaaje marítimo en el Puerto del Callao no son céleres		
Maguiña Bustos	Los plazos no son céleres.		

Ahora bien, en esa dirección por responder **objetivo específico 1** se plantea la segunda pregunta de investigación: ¿Las autoridades portuarias del Callao le otorgan un desarrollo óptimo en el plano administrativo al practicaaje marítimo en el puerto del Callao? Se han obtenido los siguientes resultados producto de las entrevistas realizadas a los funcionarios del sector.

Tabla 11

Respuesta de las autoridades portuarias respecto a la 2da pregunta

Pregunta 2: ¿Las autoridades portuarias del Callao le otorgan un desarrollo óptimo en el plano administrativo al practicaaje marítimo en el puerto del Callao?	
entrevistados	Respuesta de los entrevistados

Salcedo Zúñiga	A pesar de los esfuerzos de las autoridades el sistema y procesos <u>son muy burocráticos.</u>
Briceño Mendoza	En mi opinión personal creo que no están organizados convenientemente y <u>el trámite es engorroso y muy burocrático</u>
Maguiña Medrano	<u>No, las autoridades portuarias presentan un procedimiento muy dilatorio</u> para los procesos de practicaje marítimo
Gallet Arteaga	No obstante, las autoridades portuarias se esmeran por un desarrollo adecuado, los trámites administrativos ya establecidos impiden celeridad <u>al proceso.</u>
Izquierdo Zelada	Un escenario donde prima el mercado <u>no puede existir optimización en el tema administrativo</u>
Maguiña Bustos	<u>No existe optimización realmente,</u> aunque los procesos administrativos referentes al practicaje marítimo en el Callao.

Análisis de la segunda pregunta

A continuación, analizaremos las respuestas de los entrevistados en cuanto a la segunda pregunta del trabajo de investigación. En ese sentido podemos observar que todos los entrevistados han señalado que no existe un desarrollo óptimo en el plano administrativo y en lo que respecta el practicaje marítimo en el puerto del Callao. Sin embargo, El entrevistado Gallet Arteaga refiere que las autoridades portuarias hacen el esfuerzo por establecer un correcto flujo administrativo respecto al practicaje marítimo, pero no es suficiente aún.

Tabla 12

Extracto y resumen de respuestas a la 2da pregunta

¿Las autoridades portuarias del Callao le otorgan un desarrollo óptimo en el plano administrativo al practicaje marítimo en el puerto del Callao?			
entrevistados	extracto	Resumen	Indicador
Salcedo Zúñiga	son muy burocráticos.	Todos los entrevistados señalan que no existe un desarrollo óptimo en el plano	Tratamiento administrativo
Briceño Mendoza	el trámite es engorroso y muy burocrático		
Maguiña Medrano	No, las autoridades portuarias presentan un procedimiento muy dilatorio		

Gallet Arteaga	los trámites administrativos ya establecidos impiden celeridad al proceso.	administrativo al practica je marítimo en el puerto del Callao
Izquierdo Zelada	no puede existir optimización en el tema administrativo	
Maguiña Bustos	No existe optimización realmente.	

Ahora, se trabajará lo que respecta al objetivo específico uno y tomando a colación ambas preguntas referidas a dicho objetivo siempre en el plano de las entrevistas. En ese sentido se presenta la siguiente tabla.

Tabla 13

Resultados del objetivo específico 1

preguntas	Tratamiento administrativo inadecuado	Tratamiento administrativo adecuado
¿Cuán céleres son los plazos de inicio y cierre cuando se trata de un proceso administrativo referido al practica je en el puerto del Callao?	Todos los entrevistados señalan que los plazos de inicio y cierre cuando se trata de un proceso administrativo referido al practica je, no son céleres	No existe información
¿Las autoridades portuarias del Callao le otorgan un desarrollo óptimo en el plano administrativo al practica je marítimo en el puerto del Callao?	Todos los entrevistados señalan que no existe un desarrollo óptimo en el plano administrativo al practica je marítimo en el puerto del Callao	
Resultado parcial del objetivo específico 1	Todos los entrevistados señala que no existe un tratamiento administrativo adecuado respecto al practica je marítimo como elemento generador para el Callao, esto se colige ya que los trámites no son céleres, tampoco tienen un desarrollo optimo en el plano administrativo	Sin datos

Descripción de la tabla 13: Se puede apreciar que, de todos los entrevistados al establecer las preguntas sobre si cuán céleres son los plazos de inicio y cierre

cuando se trata de un proceso administrativo referido al practicaaje en el puerto del Callao y si las autoridades portuarias del Callao le otorgan un desarrollo óptimo en el plano administrativo al practicaaje marítimo en el puerto del Callao; se observa que Todos los entrevistados señala que no existe un tratamiento administrativo adecuado respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial en el puerto del Callao, esto se colige ya que los trámites no son céleres, tampoco tienen un desarrollo óptimo en el plano administrativo

Con respecto a los resultados vinculados al **objetivo específico 2** que consiste en explicar el tratamiento normativo que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao. En consecuencia, se han obtenido los siguientes resultados a partir de la tercera pregunta: ¿Cómo se está realizando y aplicando el practicaaje marítimo en el marco de la Ley 658 - 2002?

Tabla 14

Respuesta de las autoridades portuarias respecto a la 3ra pregunta

Pregunta 3: ¿Cómo se está realizando y aplicando el practicaaje marítimo en el marco de la Ley 658 - 2002?	
entrevistados	Respuesta de los entrevistados
Salcedo Zúñiga	<u>De acuerdo a la norma en mención debo decir que no se realiza adecuadamente</u> por razones como estrés, riesgos ocupaciones y condiciones psicosociales
Briceño Mendoza	<u>La Ley es letra muerta</u> en el tema del practicaaje marítimo en el marco de esta y otras leyes
Maguiña Medrano	Las prácticas son muy lentas, mucha burocracia en el proceso, en ese sentido <u>la ley 658 tiene poca aplicación.</u>
Gallet Arteaga	El tratamiento normativo es adecuado <u>pero la ley mencionada tiene sus limitaciones</u>
Izquierdo Zelada	<u>En el marco de esta ley no se está ejerciendo el practicaaje de una forma óptima</u>

Por medio de esta ley el practicaaje marítimo debería de ser el mejor pero lamentablemente no es así por diversas razones de proceso. En ese sentido esta ley es de poca o nula aplicación.

Análisis de la tercera pregunta

A continuación, analizaremos las respuestas de los entrevistados en cuanto a la tercera pregunta del trabajo de investigación. En ese sentido podemos observar que todos los entrevistados han señalado que respecto a la ley 658 – 2002, este mismo tiene poca aplicación y ejecución del mismo. Sin embargo, el entrevistado Gallet Arteaga refiere que la norma el tratamiento normativo es bueno pero la ley tiene sus limitaciones esto hace que finalmente todo lo que provenga de la ley en mención no sea otra cosa que situaciones no adecuadas para la búsqueda de su fin. Otro caso particular es el de Salcedo Zúñiga quien refiere que el cumplimiento o no de la ley en mención radica más que todo en el stress, riesgos ocupacionales, entre otros.

Tabla 15

Extracto y resumen de respuestas a la 3ra pregunta

¿Cómo se está realizando y aplicando el practicaaje marítimo en el marco de la Ley 658 - 2002?			
entrevistados	extracto	Resumen	Indicador
Salcedo Zúñiga	De acuerdo a la norma en mención debo decir que no se realiza adecuadamente		Tratamiento normativo inadecuado
Briceño Mendoza	La Ley es letra muerta	Existe poco uso y aplicación de la ley 658 – 2002 en el ámbito del practicaaje marítimo en el puerto del Callao.	
Maguiña Medrano	la ley 658 tiene poca aplicación.		
Gallet Arteaga	pero la ley mencionada tiene sus limitaciones		
Izquierdo Zelada	En el marco de esta ley no se está ejerciendo el practicaaje de una forma óptima		
Maguiña Bustos	esta ley es de poca o nula aplicación.		

Ahora bien, en esa dirección por responder **objetivo específico 2** se plantea la cuarta pregunta de investigación: ¿Existe una norma específica que regule de manera adecuada y eficiente todo lo que respecta al practicaje marítimo? Se han obtenido los siguientes resultados producto de las entrevistas realizadas a los funcionarios del sector. En ese sentido se presentan los siguientes resultados.

Tabla 16

Respuesta de las autoridades portuarias respecto a la 4ta pregunta

Pregunta 4: ¿Existe una norma específica que regule de manera adecuada y eficiente todo lo que respecta al practicaaje marítimo?

entrevistados	Respuesta de los entrevistados
Salcedo Zúñiga	<u>La normatividad específica existe, pero no se ajusta a la realidad laboral en el practicaaje peruano</u>
Briceño Mendoza	<u>La norma específica no se encuentra adecuada y menos es eficiente</u>
Maguiña Medrano	<u>No, las normas reguladoras son imprecisas y lentas</u>
Gallet Arteaga	<u>Pienso que no existe una norma específica reguladora</u>
Izquierdo Zelada	<u>Las normas son específicas, pero se contrasta con la vida real donde se encuentran muchos obstáculos.</u>
Maguiña Bustos	<u>Si hay una ley y un reglamento, pero son muy superficiales y no se aplican por sus descripciones</u>

Análisis de la cuarta pregunta

A continuación, analizaremos las respuestas de los entrevistados en cuanto a la cuarta pregunta del trabajo de investigación. En ese sentido podemos observar que todos los entrevistados han señalado que no existe una norma legal adecuada para sus fines. En ese sentido Salcedo refiere que la norma legal existe, pero esta misma no se ajusta a la realidad laboral del practicaaje marítimo; asimismo, Briceño señala que la norma legal es ineficiente. A ello se agrega lo señalado por Maguiña Medrano quien señala que las normas legales existentes son imprecisas y lentas.

Tabla 17

Extracto y resumen de respuestas a la 4ta pregunta

¿Existe una norma específica que regule de manera adecuada y eficiente todo lo que respecta al practicaaje marítimo?			
entrevistados	extracto	Resumen	Indicador
Salcedo Zúñiga	La normatividad específica existe, pero no se ajusta a la realidad laboral en el practicaaje peruano		
Briceño Mendoza	La norma específica no se encuentra adecuada y menos es eficiente	No existe normal legal específica; existen normas, pero estas son muy generales por lo tanto al no estar contextualizadas no se ajustan a la realidad de entorno, ello conlleva que no sea adecuado su aplicación y uso	Tratamiento normativo inadecuado
Maguiña Medrano	No, las normas reguladoras son imprecisas y lentas		
Gallet Arteaga	Pienso que no existe una norma específica reguladora		
Izquierdo Zelada	Las normas son específicas, pero no se contrasta con la vida real donde se encuentran muchos obstáculos.		
Maguiña Bustos	Si hay una ley y un reglamento, pero son muy superficiales y no se aplican por sus descripciones		

Ahora, se trabajará lo que respecta al objetivo específico dos y tomando a colación ambas preguntas referidas a dicho objetivo siempre en el plano de las entrevistas. En ese sentido se presenta la siguiente tabla:

Tabla 18

Resultados del objetivo específico 2

preguntas	Tratamiento normativo inadecuado	Tratamiento normativo adecuado
¿Cómo se está realizando y aplicando el practicaaje marítimo en el marco de la Ley 658 - 2002?	Existe poco uso y aplicación de la ley 658 – 2002 en el ámbito del practicaaje marítimo en el puerto del Callao.	

¿existe una norma específica que regule de manera adecuada y eficiente todo lo que respecta al practicaje marítimo?	No existe normal legal específica; existen normas, pero estas son muy generales por lo tanto al no estar contextualizadas no se ajustan a la realidad de entorno, ello conlleva que no sea adecuado su aplicación y uso	No existe información
Resultado parcial del objetivo específico 2	Considerando las respuestas de los entrevistados, donde todos ellos han señalado que no existe un tratamiento adecuado respecto al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao; primero porque la ley 658 –2002 es de poco uso ya aplicación y luego porque las pocas normas legales existentes son muy generales.	No existe información

Descripción de la tabla 23: Se puede apreciar que, de todos los entrevistados al establecer las preguntas sobre si Cómo se está realizando y aplicando el practicaje marítimo en el marco de la Ley 658 – 2002 y si existe una norma específica que regule de manera adecuada y eficiente todo lo que respecta al practicaje marítimo; se observa que todos los entrevistados señala que no existe un tratamiento adecuado respecto al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao; primero porque la ley 658 – 2002 es de poco uso ya aplicación y luego porque las pocas normas legales existentes son muy generales.

Con respecto a los resultados vinculados al **objetivo específico 3** que consiste en explicar el tratamiento fiscalizador que le otorgan las autoridades portuarias al practicaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del callao. En consecuencia, para la debida investigación se ha llevado a cabo un grupo de preguntas para la investigación y se han obtenido los siguientes resultados:

Tabla 19

Respuesta de las autoridades portuarias respecto a la 5ta pregunta

¿Cómo se está realizando la fiscalización referida al practicaje en el puerto del Callao?	
entrevistados	Respuesta de los entrevistados

Salcedo Zúñiga	<u>La fiscalización se enfoca en el tema mercantilista y no contempla factores como la seguridad en el proceso del practicaaje marítimo. En ese sentido la fiscalización referida a estos temas es muy limitado.</u>
Briceño Mendoza	<u>La fiscalización es arbitraria y no contempla la seguridad la cual es fundamental en esta actividad</u>
Maguiña Medrano	<u>Relativamente bien</u> , dependiendo de la situación o del asunto
Gallet Arteaga	<u>La fiscalización presenta muchas limitaciones</u> en el proceso de practicaaje
Izquierdo Zelada	<u>En este aspecto existe un nivel promedio de corrupción a niveles administrativos y gubernamentales.</u>
Maguiña Bustos	<u>Con personas no idóneas en el conocimiento sobre el practicaaje ya que no tienen experiencia en el tema</u>

Análisis de la quinta pregunta

A continuación, analizaremos las respuestas de los entrevistados en cuanto a la quinta pregunta del trabajo de investigación. Hay que anotar que esta pregunta que todos los entrevistados han señalado que la fiscalización en temas de practicaaje marítimo no es el más adecuado que digamos. A ello, Salcedo refiere que la fiscalización es muy mercantilista y no obedece a temas se seguridad, por ejemplo; asimismo Maguiña Bustos señala que la fiscalización es muchas veces ejercida por personas no entendidas y finalmente el entrevistado Izquierdo refiere que hay mucho de corrupción el mismo que no permite llevar a cabo una correcta fiscalización del mismo.

Tabla 20

Extracto y resumen de respuestas a la 5ta pregunta

¿Cómo se está realizando la fiscalización referida al practicaaje en el puerto del Callao?			
entrevistados	extracto	Resumen	Indicador
Salcedo Zúñiga	En ese sentido la fiscalización referida a estos temas es muy limitado.		
Briceño Mendoza	La fiscalización es arbitraria y no contempla la seguridad la cual es fundamental en esta actividad	Para los entrevistados en mención	Tratamiento fiscalizador inadecuado

Maguiña Medrano	Relativamente bien.	consideran que no existe una correcta fiscalización referida al practica je marítimo en el puerto del Callao
Gallet Arteaga	La fiscalización presenta muchas limitaciones.	
Izquierdo Zelada	En este aspecto existe un nivel promedio de corrupción a niveles administrativos y gubernamentales.	
Maguiña Bustos	Con personas no idóneas en el conocimiento sobre el practica je ya que no tienen experiencia en el tema.	

Ahora, se trabajará lo que respecta al objetivo específico tres y tomando a colación la pregunta referida a dicho objetivo siempre en el plano de las entrevistas. En ese sentido se presenta la siguiente tabla:

Tabla 21

Resultados del objetivo específico 3

preguntas	Tratamiento fiscalizador inadecuado	Tratamiento fiscalizador adecuado
¿Cómo se está realizando la fiscalización referida al practica je en el puerto del Callao?	Para los entrevistados en mención consideran que no existe una correcta fiscalización referida al practica je marítimo en el puerto del Callao	No existe información
Resultado parcial del objetivo específico 3	entrevistados señalaron que no existe una correcta fiscalización referida al practica je marítimo en el puerto del Callao	Sin datos

ANEXO 2

Validación de instrumento

- 1.1. Apellidos y Nombres: Edy Leonardo Riveros Tolentino
- 1.2. Cargo e institución donde labora: Particular
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de entrevista
- 1.4. Autor(A) de Instrumento: Teofilo Japura Gomez

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

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

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

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

X

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95%

Lima 30 de junio del 2022



FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No...40541981

Telf.:982156480

Validación de instrumento

- 1.1. Apellidos y Nombres: Edy Leonardo Riveros Tolentino
 1.2. Cargo e institución donde labora: Particular
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de análisis normativo
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Teofilo Japura Gomez

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

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

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

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

X

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95%

Lima 30 de junio del 2022



FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No...40541981

Telf.:982156480



ANEXO 3

Instrumentos de investigación

Instrumentos de investigación GUÍA DE ENTREVISTA

Dirigido a las autoridades portuarias de la provincia del Callao

TÍTULO:

EL PRACTICAJE MARÍTIMO Y EL DESARROLLO COMERCIAL EN EL PUERTO
DEL CALLAO

Entrevistado (a):

Cargo:

Institución:

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Explicar el tratamiento administrativo que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.

1. ¿Cuán céleres son los plazos de inicio y cierre cuando se trata de un proceso administrativo referido al practicaaje en el puerto del Callao?

2. ¿Las autoridades portuarias del Callao le otorgan un desarrollo óptimo en el plano administrativo al practicaaje marítimo en el puerto del Callao?

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Explicar el tratamiento normativo que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao

3. ¿Cómo se está realizando y aplicando el practicaaje marítimo en el marco de la Ley 658-2002?

4. ¿Existe una norma específica que regule de manera adecuada y eficiente todo lo que respecta al practicaaje marítimo?

OBJETIVO ESPECÍFICO 3

Explicar el tratamiento fiscalizador que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao

5. Cómo se está realizando la fiscalización referida al practicaaje en el Puerto del Callao?

SELLO	FIRMA



Instrumentos de investigación
GUÍA DE ANÁLISIS NORMATIVO LEGAL
OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Explicar el tratamiento normativo que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao

NORMAL LEGAL 1

Nombre de la norma legal			
Tipo de norma legal	Año de emisión de la norma legal	cita	interpretación

NORMAL LEGAL 2

Nombre de la norma legal			
Tipo de norma legal	Año de emisión de la norma legal	cita	interpretación

NORMAL LEGAL 3

Nombre de la norma legal			
Tipo de norma legal	Año de emisión de la norma legal	cita	interpretación

NORMAL LEGAL 4

Nombre de la norma legal			
Tipo de norma legal	Año de emisión de la norma legal	cita	interpretación

NORMAL LEGAL 5

Nombre de la norma legal			
Tipo de norma legal	Año de emisión de la norma legal	cita	interpretación

NORMAL LEGAL 6

Nombre de la norma legal			
Tipo de norma legal	Año de emisión de la norma legal	cita	interpretación

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: El practicaaje marítimo y el desarrollo comercial en el puerto del Callao

PROBLEMA	OBJETIVOS	SUPUESTO	CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	METODOLOGÍA
<p>PROBLEMA GENERAL ¿Qué percepción tienen las autoridades portuarias sobre el practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL Explicar la percepción que tienen las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.</p>	<p>SUPUESTO GENERAL Las autoridades portuarias tienen una percepción negativa respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.</p>		Percepción	<p>Enfoque de investigación: cualitativo</p> <p>Diseño de investigación: teoría fundamentada</p>
<p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</p>	<p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</p>	<p>SUPUESTOS ESPECÍFICOS</p>		Servicio de practicaaje marítimo	<p>Tipo de estudio: básico</p> <p>Nivel de investigación: explicativa – descriptiva</p> <p>Técnica: entrevistas y análisis documental</p> <p>Instrumentos: guía de entrevistas y documento</p>
<p>a) ¿Qué tratamiento administrativo le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao?</p>	<p>a) Explicar el tratamiento administrativo que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.</p>	<p>a) Las autoridades portuarias refieren que no existe un tratamiento administrativo adecuado respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.</p>		Tratamiento administrativo	
<p>b) ¿Qué tratamiento normativo le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao?</p>	<p>b) Explicar el tratamiento normativo que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.</p>	<p>b) Las autoridades portuarias refieren que no existe un tratamiento normativo adecuado respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.</p>	Desarrollo comercial	Tratamiento normativo	
<p>c) ¿Qué tratamiento fiscalizador le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao?</p>	<p>c) Explicar el tratamiento fiscalizador que le otorgan las autoridades portuarias al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.</p>	<p>c) Las autoridades portuarias refieren que no existe un tratamiento fiscalizador adecuado respecto al practicaaje marítimo como elemento generador para el desarrollo comercial del puerto del Callao.</p>		Tratamiento fiscalizador	